

BAGGEREN

Belgen winnen slag om de Elbe



4

LUCHTVRACHT

Modereus koppelt Lelystad al aan Schiphol

6

TOP-10

Bronzen medaille voor Spliethoff

12

MULTIMODAAL EVENT

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM

Save the date

www.multimodaal.nl



Nieuwsblad Transport



INTERVIEW

'We wachten op afkoeling van de economie'

2

WEEK 16 / 18-24 APRIL 2019 / JAARGANG 31

redactie@nieuwsbladtransport.nl Abonnementen: 010-280 10 16 Adverteren: 010-280 10 00 nieuwsbladtransport.nl

Vopak goed uit de startblokken

KWARTAALWINST

Het Rotterdamse tankopslagbedrijf Vopak wil de komende jaren de activiteiten in industriële terminals en gasopslag verder uitbouwen via nieuwe investeringen. Dat heeft het bedrijf bekendgemaakt bij de presentatie van zijn kwartaalcijfers. In het eerste kwartaal zag Vopak de omzet licht stijgen (2,7%) naar 324,6 miljoen euro. Het bedrijfsresultaat nam met 25 miljoen euro toe naar 215 miljoen euro. Vopak profiteerde onder meer van gunstige valutaschommelingen, veranderde boekhoudregels en een gestegen bijdrage van diverse joint ventures.

Bankroet in logistiek daalt met een kwart

21

wegvervoerders zijn in het eerste kwartaal van dit jaar

failliet gegaan in Nederland. Dat blijkt uit cijfers van het CBS. Vorig jaar kwam precies hetzelfde aantal uit de bus. Enkele transporteurs die het loodje legden waren Claessens (Schimmert) en Peter Hendriks (Horst). In de sector Vervoer en Opslag gingen 46 bedrijven failliet in het eerste kwartaal, tegen 62 bedrijven een jaar eerder.

Honderden banen geschrapt bij DAF

LAGE PRODUCTIE

DAF Trucks gaat zijn productie voor de tweede keer in korte tijd verlagen. Dit betekent dat er honderden uitzendbanen verdwijnen bij de Eindhovense vrachtwagenbouwer. Reden voor de productieverlaging is een dalende Europese marktvraag die ingegeven wordt door economische ontwikkelingen en de Brexit. Onlangs werd al bekend dat de truckfabrikant het recordaantal van 254 per dag gaat verlagen naar 240. Nu komt daar een nieuwe verlaging bij, naar 225 voertuigen per dag.

Verharding slepersstaking haven Amsterdam dreigt

SVITZER Scheepvaartverkeer loopt tot een etmaal vertraging op



Als ludieke actie ruimen de stakers zwerfafval op rondom De Buitenhuizerpont. Foto: FNV

ROB MACKOR

Er lijkt voorlopig geen oplossing in zicht in het slepersconflict bij Svitzer in de Amsterdamse haven. Dat mondde maandag uit in een derde staking, van acht uur deze keer, waardoor zeker twintig schepen vertraging opliepen, van enkele uren tot meer dan 24 uur.

Havenbedrijf Amsterdam zit met de kwestie in zijn maag. Woordvoerder Anja de Kiewit spreekt de hoop uit dat Svitzer 'de zaak met zijn mensen regelt' zodat het normale scheepvaartverkeer hervat kan worden. Volgens bestuurder Asmae Hajjari van FNV Havens zwijgt de directie van Svitzer, onderdeel van Maersk, in alle talen en

weigert die de onderhandelingen te hervatten. Wel zegt ze de indruk te hebben dat het Havenbedrijf en het samenwerkingsverband Port Towage Amsterdam met collega-sleper Iskes druk op Svitzer uitoefenen om de zaak op te lossen.

De stakingsacties hebben zoveel impact omdat ze steeds aansluiten op de stremming van de Noordersluis bij IJmuiden, de centrale toegangspoort van de haven. Die blijft de komende weken tussen 06.00 en 18.00 uur op werkdagen dicht voor technisch onderzoek. Daardoor had Iskes, dat net als Svitzer over zeven sleepboten beschikt, maandagnacht maar vier uur de tijd voor assistentie van het scheepvaartverkeer dat normaal gesproken in 24 uur door de sluis gaat.

Daardoor mist een deel van de schepen zijn 'window' waardoor ze een etmaal vertraging oplopen of gedwongen zijn om een andere haven op te zoeken.

Respectloos

Hajjari noemt de opstelling van Svitzer 'respectloos'. Volgens haar voedt die de woede onder de bijna zeventig werknemers en is een verdere verharding van de acties onvermijdelijk. Centraal in het conflict staat de eis van de actievoerders dat alle gewerkte uren volledig moeten worden betaald. Ze zouden al sinds 2014 gemiddeld 8,5 uur per week onbetaald varen. Die regeling werd indertijd ingevoerd om Svitzer door een moeilijke periode heen te helpen.

Volgens Hajjari zijn de werknemers niet uit op betaling met terugwerkende kracht en willen ze genoeg nemen met een stapsgewijze reparatie. Dat vertaalt zich in een looneis van vier maal 4% voor de komende jaren. Svitzer zou niet verder hebben willen gaan dan drie maal 2%. De directie van het bedrijf reageert niet op verzoeken om een toelichting.

Bij wijze van ludieke actie hebben de stakers hun woede maandagavond omgezet in 'schoonmaakwoede' en zijn ze zwerfafval rondom De Buitenhuizerpont (tussen Assendelft en Spaarndam over het Noordzeekanaal) te lijf gegaan. 'Zo laten we zien dat actievoeren geen kwestie is van lui zijn', aldus een van de stakers.

COMMENTAAR

ROB MACKOR
redactie@nieuwsbladtransport.nl



Zwartepieten op het Noordzeekanaal

Staken is behalve een machtsspel ook altijd een wedstrijd-je zwartepieten, al is dat woord misschien ook wel aan een etnisch verantwoorde en politiek correcte herziening toe. Bonden schilderen stevast een beeld van onredelijke, spijkerharde werkgevers, die hun toch alleszins gerechtvaardigde eisen rücksichtslos van tafel vegen. Werkgevers wijzen altijd omstandig op de onverantwoordelijke opstelling van actievoerders, die bedrijven aan de rand van de afgrond brengen en soms zelfs de nationale economie zouden doen wankelen.

Doel daarvan is om de schuld van het conflict in de publieke opinie bij de ander te leggen. Door vervolgens een handreiking te doen, laat een partij zien oplossingsbereid te zijn, wat de indruk versterkt dat het allemaal de schuld is van de tegenpartij. Wat dat betreft voltrekt het arbeidsconflict bij havensleper Svitzer in het Noordzeekanaalgebied zich atypisch: het bedrijf communiceert überhaupt niet, althans niet in het openbaar.

De bonden, FNV Havens en Nautilus International, spelen daar gretig op in door het bedrijf als 'respectloos' weg te zetten. En dat terwijl de werknemers toch alleen maar betaling vragen voor arbeid die ze al jarenlang pro deo zouden verrichten, en dan nog niet eens met terugwerkende kracht. Hoe redelijk kan een mens zijn? Vermoedelijk ligt de zaak wel wat genuanceerder, maar zolang Svitzer geen toelichting wenst te geven, valt daar helaas geen duidelijkheid over te verschaffen.

Bestuurder Asmae Hajjari van FNV Havens heeft de indruk dat er achter de schermen wel degelijk forse druk op Svitzer wordt uitgeoefend om de kwestie vlot te trekken. Dat is ook niet meer dan logisch. Stakingen zijn voor een haven altijd slecht nieuws en leiden, het zij toegegeven, bij getroffen bedrijven tot onevenredige schade. Of die druk werkt valt af te wachten. Het bedrijf staat, net als het moederbedrijf Maersk, bekend als harde onderhandelaar. Zo presteerde de laatste het vorig jaar om in Rotterdam, en een aantal andere Europese havens, bijna van de ene op de andere dag Kotug Smit Towage na decennialange trouwe dienst aan de kant te zetten.

Svitzer zal zich in de aanloop naar het conflict ongetwijfeld, en in overleg met 'Kopenhagen', hebben beraden op de te volgen strategie. Voorlopig is dat er een van confrontatie. Het bedrijf reageert niet op ultimatum, laat de stakingsacties gelaten over zich heen komen en doet er verder het zwijgen toe. De actievoerders laten zo'n kans voor open doel uiteraard niet voorbijgaan en wijzen omstandig op de onredelijke opstelling van het bedrijf.

Zo zijn we weer terug bij het zwartepietenspel. Zoveel is zeker: op dat spelbord staan de actievoerders een straatlengte voor. Af te wachten valt of dat zich vertaalt in het binnenhalen van hun eisen. Naarmate de druk op Svitzer opgevoerd wordt, komt dat moment onvermijdelijk dichterbij.

INTERVIEW Frans Waals van Dynamar

'We zitten op economische afkoeling te wachten'

PAUL JUMELET

Maritieme cijferiaars brachten de afgelopen weken zeer uiteenlopende berichten naar buiten over de ontwikkeling van de volumes en de tarieven in de containerlijnvaart. Moet de sector zich nu zorgen gaan maken of gaat het juist goed? We vragen het aan Frans Waals, consultant containerzeevaart van Dynamar.

Dataverzamelaar Container Trade Statistics (CTS) zorgde voor consternatie met de vaststelling dat de containervolumes in januari en februari wereldwijd met 2 procent zijn gedaald. Op de route tussen het Verre Oosten en Amerika gaat de markt 'naar de hel', zo stond zelfs te lezen in een buitenlandse publicatie. Is het echt zo dramatisch?

De data van CTS zijn toonaangevend en een krimp van 2 procent is behoorlijk fors, maar ik vind toch niet dat je in deze woelige tijd op basis van twee maanden grote conclusies kunt trekken. Zeker niet als het de eerste maanden van het jaar betreft, waarin de feestperiode van het Chinees Nieuwjaar altijd een verstoring heeft op de markt. En verder heeft CTS de gewoonte om cijfers heel snel naar buiten te brengen en ze in een later stadium nog bij te stellen. Vaak worden de statistieken uiteindelijk nog in opwaartse richting aangepast.

We kunnen de statistici dus beschuldigen van een vals alarm?

Nou, overall zitten we wel op een afkoeling van de economie te wachten. De periode dat het goed gaat, duurt al opvallend lang. De anderhalf miljard dollar die president Trump in de economie heeft gepompt, is een van de belangrijkste redenen dat alles in Amerika nog is blijven doordraaien. De Amerikanen zijn vorig jaar fors aan het importeren geweest, waardoor ze nu grote voorraden hebben. Maar het effect van Trump's weggegeven geld zal op een gegeven moment uitgewerkt raken. Dat moment zal binnen één of hooguit twee jaar komen.

En er zijn natuurlijk zorgen over de



Frans Waals: 'Containerrederijen zijn te optimistisch geweest.'

handelsstrubbelingen tussen Amerika en China.

Ja, dat speelt mee. De Amerikaanse economie is gigantisch afhankelijk van het bestellen van producten in het buitenland. Maar als Amerika en China straks werkelijk niets meer met elkaar te maken zouden willen hebben, zouden de Amerikanen heus niet ineens massaal fabrieken openen en alles in eigen land gaan produceren. Veel te duur. Amerika zou zijn producten dan gewoon elders vandaan gaan halen. Of er nu onmin met China is of niet, containers met goederen voor de Amerikaanse markt zullen verscheept blijven worden, ze gaan alleen misschien ergens anders aan boord.

De Verre Oosten-Europa-trade had volgens de CTS-statistieken nog wel groeiende volumes, maar heeft het volgens andere berichten wel degelijk moeilijk.

Europa heeft nog een redelijk draaiende economie, en profiteert ook wel van de wrijving tussen China en de VS. Maar al met al geloof ik best dat de groei over de hele linie in de nabije toekomst niet meer zo uitbundig zal zijn.

Er worden hier en daar ook schepen opgelegd?

Containerrederijen zijn zoals altijd te optimistisch geweest. Ze hebben nieuwe schepen in de vaart genomen en extra loops aan hun dienstverlening toegevoegd. Daardoor is er gewoon te veel capaciteit in de markt, en om dat te corrigeren wordt bij tijd en wijle een sailing gecancelled of zelfs een complete loop verwijderd. Ook wordt er aan slow steaming gedaan. Alles om te verhinderen dat de overcapaciteit helemaal uit de hand loopt en de druk op de tarieven de pan uit rijst.

Hier en daar zijn zorgen geuit over de lage stand van de Europese containertarieven in de Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). Is dat terecht? Vorig jaar in april waren die tarieven zelfs nog lager.

Tarieven zijn heel onvoorspelbaar, maar in de contracten die op de transpacific traditiegetrouw per 1 mei worden afgesloten, zullen de rederijen vast en zeker proberen om ze weer omhoog te krijgen. Voor alle vaargebieden geldt dat we begin mei wel zullen gaan zien of de tarieven weer opveren en zo ja, naar welk niveau.

POLL

HET MOBILITEITSPAKKET PAKT POSITIEF UIT VOOR NL TRANSPORTEURS

Ja, rust in de tent.	21%
Ja, concurrentie ietsje minder oneerlijk.	17%
Nee, handhaving regels niet op orde.	30%
Nee, de Roemenen blijven wel komen.	32%

NIEUWE POLL Cybercriminelen zijn een groot gevaar voor de logistiek.

Reageer ook! nieuwsbladtransport.nl/poll

donderdag 2 mei

DOSSIER

Wegvervoer

Adverteren? paul.van.der.kooij@promedia.nl

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via nieuwsbladtransport.nl/verdieping

Nederland is weer in trek

DISTRIBUTIECENTRA Investeerders uit de VS en Groot-Brittannië lopen de deur weer plat bij NDL

JOHN VERSLEIJEN

Precies 63 nieuwe buitenlandse investeringen in eigen distributiecentra en logistieke contracten in ons land zijn vorig jaar door de bemiddelingsactiviteiten van Nederland Distributieland (NDL/HIDC) gerealiseerd.

Dat meldt het buitenlandkantoor van logistiek Nederland in zijn jaarverslag over 2018. Van dit totaal zetten 14 buitenlandse bedrijven een eigen dc op in Nederland. Namen worden daarbij niet genoemd, maar het gaat volgens het promotiebureau hoofdzakelijk om producenten van lifestyle- en hitechgoederen. 'Die doen het in betere economische tijden altijd goed', stelt directeur Remci Buurman van NDL/HIDC. Het overgrote deel (49) van de internationale verladers die bij Buurman aanklopten, besteedde de fysieke distributie-activiteiten in Nederland weer uit aan een hier al gevestigde logistieke dienstverlener. Hoofdzakelijk profiteerde daar de logistieke as Rotterdam-Noord-Brabant-Venray/Venlo van, stelt hij. Onder meer gaat het daarbij om het Texaanse computerbedrijf PureWrx en Yummy Earth, een Amerikaanse producent van organisch snoep, zegt Buurman. Het promotiekantoor wist vorig jaar vooral bedrijven in de VS en het Verenigd Koninkrijk aan te trekken. 'Vanuit de Verenigde Staten was er vanwege diverse onzekerheden en de vrees voor handelsoorlogen enige tijd minder interesse in Europa, nu lijkt de belangstelling voor het afzetten van Amerikaanse producten op de Europese markt weer geheel terug te zijn. De Amerikaanse investeringen, die het in het verleden altijd goed deden in Nederland, zijn weer terug en dat is best een verrassing. Van een Trump-effect is dan ook geen sprake meer', aldus



Door de Brexit is het aantal Britse investeringen in de Nederlandse logistiek en dc's fors toegenomen. Foto: Real Estate Somerset

Buurman. De Britse investeringen waren daarbij vooral toe te schrijven aan de dreigende Brexit, stelt de NDL-directeur. 'Binnen Europa is het Verenigd Koninkrijk nu de grootste investeerder in logistiek Nederland

Dat kan ik nu al zeggen.' Verder zaten de investeringen van Aziatische verladers vorig jaar weer in de lift na een dip in 2017. Buurman: 'Soms zit er enige tijd tussen planning, onderhandelingen en de daadwerkelijk investering. Dat ver-

genwoordigingen en consultancy. Het totale aantal daadwerkelijke investeringen waar NDL/HIDC een rol bij heeft gespeeld, komt dan ook eigenlijk op 80, een groei van 14% tegenover 2017, heeft Buurman berekend. Daarvan komt bijna de helft (38) voor rekening van Amerikaanse investeringen.

Record

Buurman stelt verder dat er voor dit jaar weer verdere groei zit in het aantal buitenlandse investeringen. 'In totaal zijn er nu zo'n 400 nieuwe projecten geïdentificeerd door ons. Vorig jaar lag dat aantal op 279 projecten.' Hij wijst er op dat normaliter 30% van deze nieuwe projecten uiteindelijk leidt tot een daadwerkelijke investering. 'We zijn dan ook hard op weg naar een nieuw record voor dit jaar.'

Brexit is ook dit jaar een grote motor achter de logistieke investeringen.

met dertig projecten in 2018, tegen 11 in 2017. Die trend zet in het eerste kwartaal van dit jaar door', constateert hij. 'Brexit is ook dit jaar een grote motor achter de investeringen in de logistiek binnen Nederland.

klaart de dip in het aantal Aziatische investeringen in 2017.' Naast de puur logistieke contracten heeft NDL/HIDC vorig jaar bemiddeld bij 17 contracten met overige dienstverleners zoals fiscale verte-

VRACHTAFHANDELING

ABC geeft contract EU-hub Luik aan WFS

WFS gaat de afhandeling doen voor de Russische vrachtmatschappij AirBridgeCargo (ABC) op de nieuwe Europese hub op Luik Airport.

Dat hebben de twee partijen deze week bekendgemaakt. Binnen het strategisch samenwerkingsakkoord tussen de Waalse luchthaven en het moederbedrijf Volga Dnepr van AirBridgeCargo is overeengekomen dat ABC Luik zal ontwikkelen tot een nieuwe Europese draaischijf. Daarvoor wordt voor volgend jaar al gemikt op zo'n dertig vrachtluchten in de week. Eerder probeerde de Russische vrachtmatschappij van Schiphol de nieuwe vrachthub voor West-Europa te maken, maar door het tekort aan vrachtslots op de

mainport en het verlies van historische vlieg rechten is die expansie niet langer mogelijk. Daarom hebben de Russen gekozen voor een nieuw vrachtcentrum op Luik Airport, hoewel er ook nog steeds een aanzienlijk aantal vrachtluchten op Schiphol wordt verwerkt.

Eigen vrachtloods

De bedoeling is dat AirBridgeCargo in november van dit jaar de beschikking krijgt over de eerste eigen vrachtloods (12.500 vierkante meter) op Luik Airport. De vrachtvervoerder zal dan het huidige aantal van acht vluchten in de week geleidelijk gaan uitbouwen naar zo'n dertig stuks. Een verdubbeling van de afhandelingscapaciteit staat gepland voor de komende jaren. **JV**

SCHIPHOL

Digitaal platform vier toprederijen van start

ROB MACKOR

Na bijna een half jaar voorbereiding hebben Maersk, MSC, Hapag-Lloyd en ONE het eerder aangekondigde standaardiseringsplatform Digital Container Shipping Association (DCSA) daadwerkelijk opgericht.

Er is inmiddels een kantoor gevestigd op Schiphol, dat door de vier oprichters wordt omschreven als 'neutraal terrein'. Doel van het project is om standaarden te ontwikkelen voor elektronische gegevensuitwisseling tussen de deelnemers, die daarmee efficiënter zou moeten worden. Het initiatief kreeg onlangs het groene licht van de Amerikaanse toezichthouder FMC.

De Deen Thomas Bagge, adviseur Strategie en Digitale Transformatie bij Maersk, is benoemd tot statutair directeur van DCSA. De raad van commissarissen wordt gevormd door André Simha van MSC (voorzitter), Adam Banks van Maersk, Martin Gnass van Hapag-Lloyd en Noriaki Yamaga van ONE. Simha zegt in een persbericht dat het voor het eerst in twintig jaar is dat de lijnvaart de krachten bundelt om de bedrijfstak het digitale tijdperk in te loodsen. Hij zegt ernaar uit te kijken aan de slag te gaan en met de verschillende belanghebbenden in de logistieke keten samen te werken. Volgens hem leidt standaardisering tot meer transparantie en duidelijkere offertes voor klanten.

KORT

Ecocombi's tot 34,5 meter in Finland

LZV

Sinds begin dit jaar staat Finland vervoer toe met ecocombi's van 34,50 meter. Voorheen gold een maximale lengte van 25,25 meter, net als in Nederland, België en Duitsland. De versoepeling in Finland was misschien nog niet bij iedereen doorgedrongen, maar het Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) maakte er zijn leden nog maar eens op attent. Het maximale totaalgewicht van de vergrote ecocombi blijft gelijk: 76 ton.

Licentiesysteem tegen problemen bunkering

ROTTERDAM

Havenbedrijf Rotterdam en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders willen de markt geruuststellen na de forse kritiek die rederijen vorige week hadden geuit op de maritieme brandstofleveranciers in Rotterdam. Ze verwachten beterschap met een licentiesysteem dat met de havens van Amsterdam en Antwerpen al jaren in voorbereiding is, maar nog wacht op uitvoering.

Waterstoftankstation voor trucks in Alkmaar

ZERO EMISSIE

Het eerste waterstoftankstation voor vrachtwagens in Noord-Holland moet medio volgend jaar klaar zijn. De waterstof wordt direct gewonnen uit windenergie. Het eerste



Alkmaarse waterstoftankstation wordt gevestigd bij het NXT-tankstation op bedrijventerrein Boekelermeer en het tweede volgt bij het NXT-station in Westzaan, op bedrijventerrein Hoogtij in Zaanstad.

Werknemers K+N vervolgd na vissterfte

LEKKAGE

Twee medewerkers van een Duitse vestiging van Kuehne + Nagel in IJsseld worden vervolgd vanwege massale vissterfte in de omgeving van die vestiging. Eén van de medewerkers zou met zijn vorkheftruck een plastic tank hebben stukgemaakt. Daardoor kwam ongeveer duizend liter chemicaliën in het water van de naastgelegen rivier terecht, waardoor de dieren stierven.

DEME heeft 'de slag om de Elbeverdieping' gewonnen van zijn Nederlandse concurrenten Boskalis en Van Oord en het Belgische Jan de Nul. Voor 'om en bij' 238 miljoen euro gaan de Belgen zo'n dertig miljoen kubieke meter bodemmateriaal wegbaggeren uit de vaarweg tussen Cuxhaven aan de monding van de rivier en de Hamburgse Universalhaven, 116 kilometer landinwaarts.

Belgen winnen slag om de Elbe

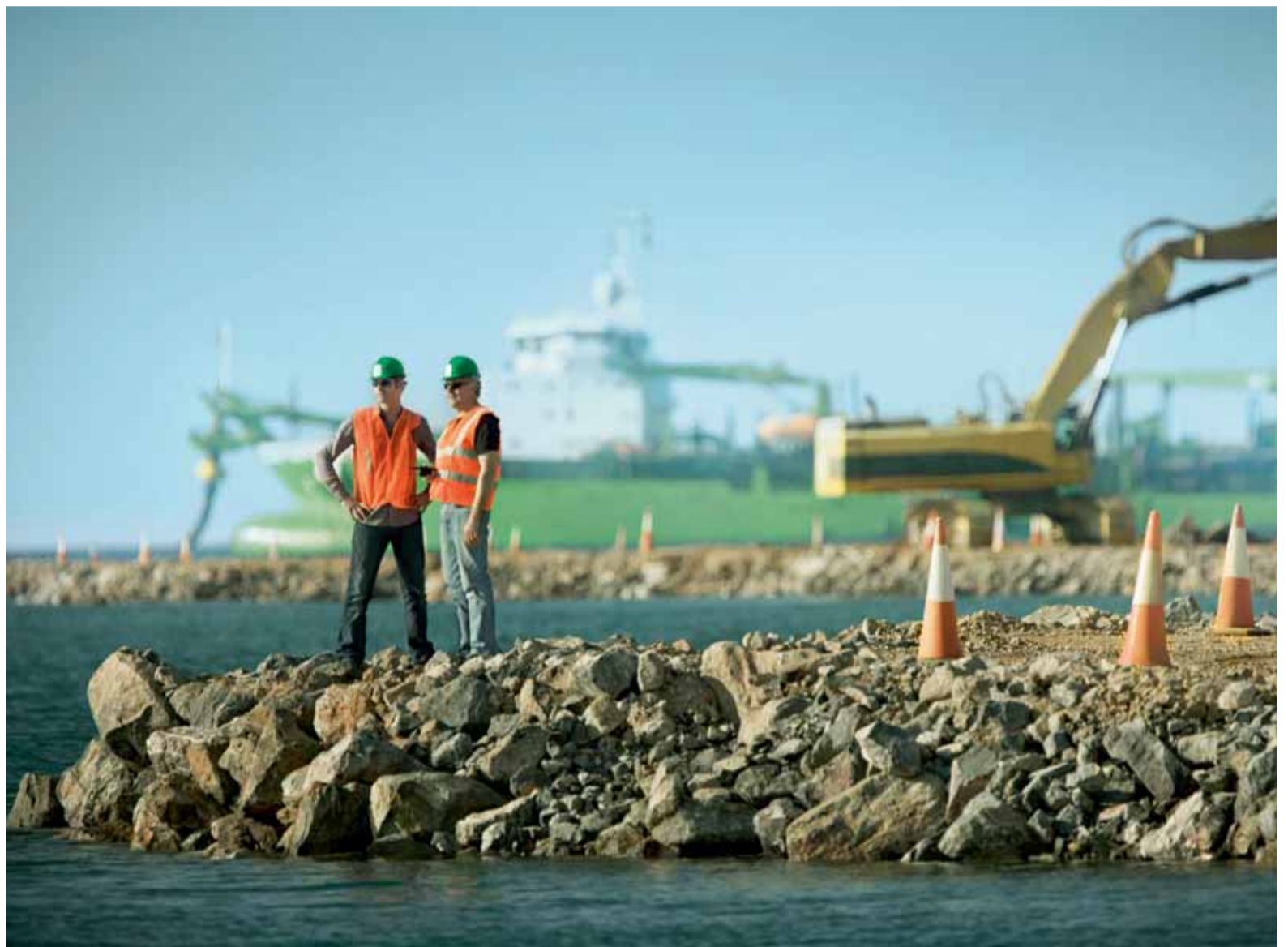
HAMBURG DEME troeft Boskalis, Van Oord en Jan de Nul af en wint contract van bijna kwart miljard euro

ROB MACKOR

Met de baggeroperatie gaat een al meer dan twintig jaar vurig gekoesterde wens van de Hamburgse havengemeenschap in vervulling. Want de Duitse haven heeft de boot gemist. Mede door gebrekkige bevaarbaarheid van de Elbe kunnen grote containerschepen de haven niet meer volbeladen bereiken, sinds de schaalvergroting in die sector een enorme vlucht nam. Bij 10.000 teu houdt het zo'n beetje op, terwijl de grootsche schepen tegenwoordig twee keer zo groot zijn. Het is een van de redenen dat Hamburg sinds de monetaire crisis van 2008 fors aan belang heeft ingeboet. Waar de haven tot ongeveer tien jaar geleden nog de ambitie koesterde Rotterdam van de troon te stoten als Europa's leidende containerhaven, is Hamburg inmiddels door Antwerpen ingehaald als tweede containerhaven. Maar zelfs met een beter bevaarbare Elbe lijkt het een illusie om te denken dat de Hanzehaven veel van het verloren terrein zal weten goed te maken. Door de opkomst van nieuwe havens aan de Oostzee, met name van het Poolse Gdansk, heeft Hamburg fors ingeboet als doorvoerhaven voor die regio.

Milieubeweging

Dat het zo lang geduurd heeft voordat de haven zijn toegang kon verbeteren, komt vooral door het terriër-achtige verzet van de Noord-Duitse milieubeweging. Die bracht twee jaar geleden nog de Schierlings Wasserfenchel in stelling als een soort die zeker het loodje zou leggen als de vaargeul verdiept zou worden. Pas nadat de haven met een speciaal beheersplan voor deze zeldzame oeversoort was gekomen, kwam het verlossende woord van het Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, de hoogste Duitse bestuursrechter: de vaarweg mocht worden uitgebaggerd. De vaarwegbeheerder, het Wassertrassen- und Schifffahrtsamt (WSA) in Cuxhaven, schreef daarop een tender uit voor de omvangrijke baggerklus. Daar kwamen vier offertes op binnen. Twee Nederlandse, van Boskalis en Van Oord, en twee Belgische, van DEME en Jan de Nul. Medio december maakte Boskalis via een persbericht bekend de laagste prijs, ongeveer 200 miljoen euro, te hebben neergelegd en ervan uit te gaan de opdracht de volgende maand definitief binnen te kunnen halen. Opmerkelijk, want de Nederlandse groep meldt opdrachten gewoonlijk pas als er handtekeningen onder de contracten staan.



Met het uitbaggeren van de Elbe is een kwart miljard euro gemoeid. Foto:DEME

Daarna werd het een tijdje stil, tot het *Hamburger Abendblatt* medio februari meldde dat niet Boskalis, maar DEME de beste papieren had. Dat had weliswaar de hoogste prijs neergelegd, maar scoorde ook het best op milieugebied. De opdrachtgever besloot daarop met DEME in zee te gaan en de andere drie offertes terzijde te leggen. Boskalis en Van Oord lieten het er niet bij zitten en stapten naar de rechter. 'Wij vonden dat we een kans moesten krijgen om onze offertes te verdedigen. Zo maar aan de kant leggen vonden we niet aan de orde', zei woordvoerder Martijn Schuttevaer daar eerder over.

Vertraging

Daarmee liep het project weer enkele maanden vertraging op, aangezien het gerechtshof in Düsseldorf het werk stillegde in afwachting van een uitspraak door de Duitse concurrentiewaakhond. Even leek het erop dat de juridische procedure tot langdurige vertraging zou leiden, een horrorscenario voor de Hamburgse havengemeenschap, die al

meer dan vijftien jaar strijd voert voor verdieping van de vaargeul en die liever vandaag dan morgen gerealiseerd ziet. Maar zover kwam het niet: vorige week donderdag meldde DEME het contract definitief op zak te hebben, nadat een dag eerder bekend was geworden dat Boskalis, na 'constructief overleg' had besloten zijn klacht in te trekken. Boska-



Wij vonden dat we een kans moesten krijgen.

lis-woordvoerder Martijn Schuttevaer wil uit commerciële overwegingen niet diep op de zaak in gaan, maar zegt wel dat er 'iets' is toegezegd in ruil voor het intrekken van de rechtszaak. Hij erkent dat

het bedrijf met twee dochterbedrijven in Noord-Duitsland, Boskalis Hirdes en Strabag, grote belangen op die markt heeft. Of die bedrijven nog een rol gaan spelen bij de Elbeverdieping, is volgens hem een kwestie van speculeren.

Woordvoerder Vicky Cosemans van DEME bevestigt wel dat de Duitsers grote haast hebben. 'We zijn al volop bezig met het mobiliseren van onze schepen, zodat we nog voor de zomer daadwerkelijk kunnen gaan baggeren', zegt ze. De groep heeft 21 maanden de tijd voor het project.

Ze wil overigens niet bevestigen dat DEME de hoogste prijs vroeg, maar bevestigt wel dat het bod '100% aan het bestek voldeed en goed scoorde op het gebied van milieu en veiligheid'. In een persbericht laat een juichende Christopher Iwens, verantwoordelijk voor de Duitse dochterbedrijven van DEME optekenen het binnenhalen van het contract te beschouwen als een 'schitterende teamprestatie'. Volgens hem was lokale expertise de sleutel tot het succes. Daarbij heeft ongetwijfeld ge-

holpen dat DEME via het dochterbedrijf Nordsee Nassbagger und Tiefbau al ruim een halve eeuw op de Noord-Duitse markt aanwezig is.

Krachttermen

Daar tegenover staat dat ook Boskalis prominent aanwezig is op de Noord-Duitse markt. Twintig jaar geleden kocht het Papendrechtse bedrijf al de Hamburgse baggeraar Heinrich Hirdes en drie jaar geleden voor zeventig miljoen euro Strabag Wasserbau GmbH, dat het indertijd omschreef als marktleider van de Duitse baggersector. En hoewel het verdiepingscontract een paar maten te groot is voor Strabag alleen, dat slechts zo'n vijftig miljoen euro per jaar omzet, zullen er bij de Duitse dochter van de Nederlandse groep ongetwijfeld de nodige krachttermen gebezigd zijn toen duidelijk werd dat DEME met de buit aan de haal ging. Zoals er ook in Papendrecht wel wat ruiten getrild zullen hebben toen duidelijk werd dat de Belgen de slag hadden gewonnen.

Groot in groene waterstof

ROTTERDAM Havenbedrijf, BP en Nouryon studeren op bouw grootste elektrolyser van Europa

ROB MACKOR

BP, Nouryon (het voormalige AkzoNobel Specialty Chemicals) en Havenbedrijf Rotterdam willen in Rotterdam de grootste fabriek van 'groene waterstof' van Europa bouwen.

De raffinaderij van het Britse olieconcern in het Europoortgebied wil die waterstof gaan gebruiken voor de ontzwareling van de in de Rotterdamse haven geproduceerde brandstoffen, zoals benzine en diesel. Dat zou de uitstoot van CO₂ met naar schatting 350.000 kubieke meter per jaar verminderen in vergelijking met waterstof uit aardgas, die daar nu nog voor wordt gebruikt. Dat is ongeveer een zesde van de totale CO₂-uitstoot van de raffinaderij.

De drie hebben een intentieovereenkomst ondertekend om de haalbaarheid te onderzoeken van een elektrolyse-installatie met een vermogen van 250 megawatt voor de productie van maximaal 45.000 ton waterstof per jaar met hernieuwbare energie. Daarmee zou het de grootste zogenoemde elektrolyser in Europa worden.

Investeringskosten

De partners willen geen indicatie geven van de benodigde investering. Maar volgens een recent onderzoek van Enpuls (onderdeel van Enexis), TNO en DNV GL bedragen de 'systeemkosten' van een elektrolyse-installatie op dit moment zo'n 1.400 euro per kilowatt. Deze dalen de komende tien jaar vermoedelijk richting de duizend euro per kilowatt. Daarmee zou de investering in de Rotterdamse installatie dus rond de 250 miljoen euro komen te liggen.

De partners willen in 2022 een definitieve investeringsbeslissing over het project nemen. Topman Allard



De waterstof wordt straks gebruikt voor de ontzwareling van brandstoffen. Foto: Aeroview / Port of Rotterdam

Castelein van Havenbedrijf Rotterdam noemt het project 'een belangrijke onderscheidende factor voor de industrie in het havengebied'. Havenbedrijf Rotterdam zorgt voor de lokale infrastructuur als het project doorgaat en ziet dat als aanjager

een installatie van twintig megawatt en samen met Tata Steel een fabriek van honderd megawatt in IJmuiden.

Havenbedrijf Rotterdam onderzoekt verder de mogelijkheden om voor in totaal twee gigawatt aan

De havenbeheerder denkt aan de aanleg van een ringleiding voor waterstof, waar bedrijven desgewenst op kunnen aansluiten. Het Havenbedrijf denkt dat waterstof een belangrijke bijdrage kan leveren aan de energietransitie van de haven. De industrie in het Rotterdamse havengebied stoot ongeveer een vijfde van alle in Nederland geproduceerde broeikasgassen uit.

Een ander project om de uitstoot van de havenindustrie drastisch te verminderen is Porthos, dat eveneens gericht is op de aanleg van een ringleiding, maar dan voor CO₂. Onder meer elektriciteitscentrales, raffinaderijen en chemieproducenten zouden afgevangen CO₂ via dat net kunnen afvoeren voor onderzeese opslag. Op de Noordzee is voor dat doel al een uitgeproduceerd gasveld geselecteerd.

Voor volledige omschakeling is acht keer zo veel capaciteit nodig.

van de hubfunctie voor groene waterstof in het gebied.

Het is al het derde elektrolyse-project van Nouryon in Nederland. Het bedrijf onderzoekt in de Groningse Eemshaven al de haalbaarheid van

elektrolyse-capaciteit te ontwikkelen. Daarmee zou de havenindustrie grotendeels CO₂-neutraal kunnen opereren. Daarvoor zouden wel acht fabrieken van het formaat van het Nouryon-project nodig zijn.

EXPEDITIE

Panalpina presenteert zijn laatste cijfers

Het bedrijfsresultaat (ebit) van de Zwitserse expediteur Panalpina steeg in het eerste kwartaal van dit jaar met 15% naar 28,1 miljoen frank (24,6 miljoen euro).

De nettowinst viel met 19,2 miljoen frank ruim 16% hoger uit vergeleken met dezelfde periode vorig jaar. Ook de omzet viel over de eerste drie maanden van dit jaar met 1,485 miljard frank (1,301 miljard euro) 71 miljoen frank hoger uit.

Het volume van de luchtvracht steeg in het eerste kwartaal met 8%, terwijl de brutowinst (opbrengsten minus inkoopkosten) juist daalde. Ook in de containervaart zag Panalpina zijn brutowinst afkalven. In tegenstelling tot luchtvracht ging deze daling bij zeevracht gepaard

met een volumedaling. De brutowinst van de logistieke tak nam licht af met 2%.

De financiële cijfers over het eerste kwartaal zijn waarschijnlijk de laatste resultaten die Panalpina als onafhankelijk expediteurbedrijf presenteert. Enkele weken geleden werd de expediteur overgenomen door de Deense branchegenoot DSV voor een bedrag van 4,1 miljard euro na een biedingsstrijd van bijna drie maanden. Die strijd besloeg bijna het gehele eerste kwartaal, maar had geen negatief effect op de financiële prestaties van het expediteurbedrijf. Voor de prognoses voor de rest van dit jaar blijft topman Stefan Karlen vaag met het oog op de overname. Het enige wat hij kwijt wil, is dat het 'business as usual' blijft. **JV**

WEGVERVOERDER

Vos Transport neemt failliet Claessens over

TOM VAN GURP

Vos Transport (Deventer) neemt de transportactiviteiten en een deel van het personeel van de onlangs failliet verklaarde Limburgse wegtransporteur Claessens Logistiek (Schimmert) over.

De wegvervoerder heeft daarover een principe-akkoord bereikt met de curator. Overleg is er nog met de huidige klanten van de failliete Limburgse wegvervoerder en de 25 werknemers van Claessens om te kijken wie er mee wil. 'We hebben er alle vertrouwen in dat we er met elkaar uit gaan komen', aldus algemeen directeur Jules Menheere van Vos Transport, niet te verwarren met het grotere Vos Logistics uit

Oss. Vos Transport wijst erop dat het niet om een doorstart gaat, maar de activiteiten en het personeel van Claessens zullen worden ondergebracht bij de vestiging van Vos Limburg in Ittervoort. Daar beschikt de logistieke dienstverlener over ruim 5.000 vierkante meter aan opslag en zeventig trucks.

Prijzdruk

Claessens is gespecialiseerd in het transport van zowel complete als deelladingen in de Benelux en Duitsland. Het bedrijf, dat ook beschikte over een vestiging in het Duitse Aken, ging in maart failliet door onder meer de prijsdruk en hogere kosten in de sector. Sindsdien zoeken de Nederlandse en Duitse curators naar kopers.

KORT

Nieuwe spoordienst Luxemburg-China

NIEUWE ZIJDEROUTE

Er komt een nieuwe geregelde dienst voor goederenvervoer tussen Luxemburg en de stad Chengdu in centraal-China. Proeven ermee hebben alvast uitgewezen dat de trein er maar tien dagen over hoeft te doen om het hele traject af te leggen. Dat zegt UTCL ERA, waarbij ERA staat voor Eurasian Rail Alliance. Het is een combinatie van spoormaatschappijen in Wit-Rusland, Rusland en Kazachstan, schakels in de noordelijke Nieuwe Zijderoute.

Forse klussen voor Boskalis in Indonesië

TERMINALUITBREIDING

Boskalis heeft twee contracten ter waarde van samen 75 miljoen euro verworven in Indonesië. Op het eiland Sulawesi gaat de aannemer dit jaar nog in opdracht van havenexploitant PT Pelindo de Makassar New Port Container Terminal met 45 hectare uitbreiden. De terminal heeft al een capaciteit van ruim een miljoen teu per jaar en moet snel worden uitgebreid.

Limburg Express in de markt gezet

BARGE

European Gateway Services, Barge Terminal Born en Danser Group zetten hun in de afgelopen weken ontwikkelde dienst op Venlo en Born als Limburg Express in de markt. Die wordt



uitgevoerd met de 'Isabelle' van Danser en heeft een capaciteit van 250 teu en is 14,20 bij 135 meter. Dat is de maximale maat op de Maasroute naar Zuid-Limburg. Het schip maakt twee maal per week 'een rondje'.

EP neemt nieuwe regels veiligheid trucks aan

WETGEVING

Het Europees Parlement is akkoord gegaan met invoering van nieuwe regels voor de veiligheid in het wegverkeer. Deze moeten in 2022 van kracht worden. Het gaat om een automatische noodrem en een systeem dat waarschuwt voor de nabijheid van voetgangers en fietsers en autonoom kan ingrijpen. Ook moet er een alcoholslot ingebouwd kunnen worden in het voertuig.

PAKKETPOST

VS wil af van Chinese voordeeltjes Postunie

De VS dreigt uit de internationale Postunie (UPU) te stappen als de organisatie niet snel een einde maakt aan de oude status van China als ontwikkelingsland in het postvervoer. Onder die status kunnen Chinese webgiganten als Alibaba nog steeds tegen sterk gereduceerde vergoedingen pakketten laten rondsturen in Europa en Noord-Amerika.

De oneerlijke concurrentie van de tweede economie van de wereld is een dertigtal postbedrijven in Noord-Amerika en Europa al lange tijd een doorn in het oog, maar de VS heeft nu voor het eerst bedreigd uit de UPU te stappen als er niet snel iets wordt gedaan aan de gesubsidieerde pakketstroom uit China. Daarbij is Washington onder druk gezet door de webgigant Amazon en de Amerikaanse pakketvervoerder UPS en FedEx. Die druk lijkt te werken, want de UPU schrijft aan een aantal voorstellen die de huidige voordeeltjes van Chinese pakketverladers in het internationale post- en pakketvervoer aan banden moeten leggen.

China profiteert nu nog van een regel die in het begin van de vorige eeuw werd ingevoerd om brieven en pakketpost vanuit sterk onderontwikkelde gebieden in de wereld als nog mogelijk te maken naar de rijke landen in Europa en Noord-Amerika. Daarbij werden sterk gereduceerde vergoedingen (terminal dues) afgesproken om de postbezorging uit die arme landen mogelijk te maken in de rijke landen van de wereld. Dat systeem bestaat nog steeds en zorgde er onder meer voor dat de US Postal Service in 2017 zo'n 170 miljoen dollar misliep. De Zweedse en Finse postbedrijven zijn jaarlijks zo'n twintig miljoen euro kwijt aan deze vorm van postsubsidie, rond de 20% van de netto-

winst van deze staatsbedrijven, aldus een studie van de Universiteit van Kopenhagen. Een groot deel van dat geld zorgt ervoor dat partijen als Alibaba en andere Chinese webwinkels goedkoop pakketten kunnen laten afleveren aan onlineklanten in Europa en Noord-Amerika.

Tariefsverhoging

De UPU wil het probleem en het dreigende vertrek van de VS voorkomen door op 24 en 25 september van dit jaar de lidstaten te laten stemmen over drie voorstellen. Daarbij krijgen de landen allereerst de keuze om zelf tarieven vast te stellen zonder de standaard gereduceerde tarieven van de UPU nog langer aan te houden. Dit voorstel heeft als voordeel dat bijvoorbeeld Chinese verzenders bij aankomst van de pakketten in de VS of Europa dezelfde binnenlandse tarieven betalen als de overige klanten van de lokale postbedrijven. Een tweede voorstel omvat een stevige prijsverhoging binnen het 'terminal dues'-systeem zelf. De UPU houdt dan de regie. Een derde optie bestaat uit een soort tussenoplossing waarbij lidstaten tot een zekere grens, die de UPU vaststelt, tariefsverhogingen kunnen doorvoeren.

Amazon, UPS en FedEx hebben al aangegeven dat elke vorm van verandering een vooruitgang is op de huidige situatie die de Chinese concurrentie nog steeds een prijsvoordeel geeft. Volgens UPS zou er daarbij helemaal geen door overheden gesanctioneerd prijssysteem mogen zijn in de vrije pakketmarkt. Volgens tegenstanders van de voorstellen treffen de maatregelen vooral de kleine en middelgrote verladers in China, die sterk afhankelijk zijn van het huidige UPU-systeem. Ook vrezen zij een sterke teruggang in het e-commerce volume. **JV**

Modereus koppelt Lelystad

LUCHTVRACHT Goedkope grond in Flevopolder en nabijheid Schiphol doen Spanjaarden geen probleem. Zij zijn naar de Flevopolder gekomen voor de goedkope grond, voldoende arbeidskrachten en de centrale ligging van Lelystad in Noordwest Europa. De landingsbanen waar de Inditex meer belangstelling voor heeft, liggen overigens minder dan een uurje rijden van het nieuwe Europese distributiecentrum en wel op Schiphol. Daarbij koopt het bedrijf handig restcapaciteit in op lijndiensten van passagiersmaatschappijen, maar schuwt het ook niet het charteren van vrachtluchten bij vervoerders als AirbridgeCargo.

JOHN VERSLEIJEN

Het Spaanse Inditex, het moederbedrijf van merken Zara, Bershka en Pull & Bear, opent eind van dit jaar zijn eerste grote buitenlandse distributiecentrum (100.000 vierkante meter) op het bedrijventerrein van Lelystad Airport. Rond 100 miljoen euro wordt geïnvesteerd in het logistiek centrum dat straks werk biedt aan 800 medewerkers en vooral leunt op snelle luchtvrachtlogistiek.

Dat de regionale luchthaven wellicht pas in 2022 opent gaat voor vakantievluchten is voor de Spanjaarden geen probleem. Zij zijn naar de Flevopolder gekomen voor de goedkope grond, voldoende arbeidskrachten en de centrale ligging van Lelystad in Noordwest Europa. De landingsbanen waar de Inditex meer belangstelling voor heeft, liggen overigens minder dan een uurje rijden van het nieuwe Europese distributiecentrum en wel op Schiphol. Daarbij koopt het bedrijf handig restcapaciteit in op lijndiensten van passagiersmaatschappijen, maar schuwt het ook niet het charteren van vrachtluchten bij vervoerders als AirbridgeCargo.

De buitenwacht kent Inditex alleen als het moederbedrijf van winkelketens als Zara, maar voor de luchtvrachtexperts is het bedrijf de laatste tijd uitgegroeid tot een van de grootste ladingaanbieders van de wereld en zeker binnen Europa. 'Veel groter dan bijvoorbeeld Philips', zegt een directeur van een vrachtbedrijf op Schiphol dat juist een tender heeft neergelegd bij de Spanjaarden voor Europees vervoer vanuit Schiphol.

Een deel van de goederen laat de concurrent van H&M uit lagelonenlanden door de lucht overvliegen naar Europa en ook weer deels via airlines distribueren naar overzeese



Inditex heeft wereldwijd ruim 163.000 werknemers en behaalde over de eerste negen maanden

filialen. Een tijdkritische distributie van kleine palletzendingen om voorraden zo beperkt mogelijk te houden staat daarbij centraal. Een deel van de logistiek wordt binnen de EU ook ingekocht bij wegvervoerders. Het gaat om honderden ritten per dag van de grote dc's naar de regionale hubs. Daarom zijn de grote luchtvrachttrucks op Schiphol ook geïnteresseerd om een graantje mee te pikken van deze handel. Onduidelijk is nog of het bedrijf ook gebruik gaat maken van de binnenvaartterminal bij Lelystad om zeecontainers uit de havens van Antwerpen en Rotterdam aan te voeren.

Inditex zegt zelf doorlooptijden van winkelorder tot aflevering van 48 uur aan te houden voor de mondiale distributie. Dat kan alleen met luchtvracht worden gerealiseerd.

Strijkcentrale

Daarom zet Inditex bij het dc in Lelystad Airport behalve een productiehal en een volledig geautomatiseerd magazijn ook een complete strijkcentrale neer om de in dozen aangeleverde kledingstukken van Schiphol voor vertrek naar de winkels in Europa kreukvrij te kunnen afleveren. Voor het natransport binnen Europa wordt overigens 36 uur gerekend.

LUCHTVRACHT

1.	(1.)	Hongkong	HKG		↗	1,4
2.	(2.)	Memphis	MEM		↗	3,0
3.	(3.)	Shanghai	PVG		↘	-1,3
4.	(4.)	Incheon	ICN		↗	1,0
5.	(5.)	Anchorage	ANC		↗	3,7
6.	(6.)	Dubai	DXB		↘	-0,4
7.	(7.)	Louisville	SDF		↗	0,8
8.	(9.)	Taipeh	TPE		↗	2,2
9.	(8.)	Tokio	NRT		↘	-3,4
10.	(13.)	Los Angeles	LAX		↗	2,8
11.	(16.)	Doha	DOH		↗	8,9
12.	(12.)	Singapur	SIN		↗	1,4
13.	(10.)	Frankfurt/Main	FRA		↘	-0,5
14.	(11.)	Paris	CDG		↘	-1,4
15.	(14.)	Miami	MIA		↗	2,9
16.	(15.)	Peking	PEK		↗	2,5
17.	(18.)	Guangzhou	CAN		↗	6,2
18.	(20.)	Chicago	ORD		↗	8,1
19.	(17.)	London	LHR		↘	-1,1
20.	(19.)	Amsterdam	AMS		↘	-2,3

Schiphol Cargo is hekkensluiter in de mondiale top-20. Bron ACI/DVZ

Europese luchthavens zijn grote verliezers in top-20 luchtvracht

Schiphol is vorig jaar de hekkensluiter geworden in de mondiale top-20 op luchtvrachtgebied, die wordt gedomineerd door Aziatische en Amerikaanse luchthavens. Dat laten de vervoerscijfers (inclusief transit) van de brancheorganisatie Airport Council International (ACI) zien.

In de top-10 komt geen enkele Europese luchthaven meer voor. Frankfurt Airport (Fraport) is met een dertiende plek de eerste Europese luchthaven op de ranglijst, gevolgd door Parijs Charles de Gaulle Airport op een veertiende plaats. Alle grote luchthavens in de EU stonden in 2018 op verlies, waarbij de vrachtafname van Schiphol het meest omvangrijk was met een ver-

lies van 2,3 % naar 1,73 miljoen ton, terwijl Parijs (-1,5% naar 2,16 miljoen ton), Fraport (-0,5% op 2,21 miljoen ton) en London Heathrow Airport (-1,1% naar 1,77 miljoen ton) de schade beperkt wisten te houden. In de top-20 is Schiphol op Tokio Airport (-3,4%) na ook de grootste verliezer. Een andere conclusie die valt te trekken uit de cijfers van de ACI is dat Schiphol zijn derde plek in Europa op vrachtgebied heeft moeten afstaan aan Londen, hoewel de verschillen marginaal zijn.

Doha

Marktleider blijft Hongkong Airport (+1,4%), dat vorig jaar net voor Memphis Airport (+3%), de thuisbasis van expresvervoerder FedEx,

eindigde. In de top-10 verloor verder Tokio Airport zijn achtste plek aan Taipei Airport (+2,2%).

De meeste volumewinst op de lijst pakte Doha Airport, de thuisbasis van Qatar Airways, met bijna 9%. Het leverde de luchthaven een elfde plek op, een winst van vijf posities vergeleken met 2017. Die stijging is grotendeels toe te schrijven aan de boycot van Qatar vorig jaar door de buurlanden waardoor het land sterk was aangewezen op import via de lucht.

In totaal werd er op de 20 grootste vrachtluchthavens van de wereld rond de 51 miljoen ton overgeslagen, dat is een stijging van 1,3% vergeleken met 2017. De top-20 is daarmee goed voor 57% van het totale mondiale luchtvrachtvolume. **JV**

Lelystad al aan Schiphol

aan moederbedrijf van Zara kiezen voor dc in Nederland



GEEN VRACHTVLUCHTEN OP LELYSTAD

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) moest er vorig jaar aan te pas komen om de speculaties rond vrachtluchten op Lelystad Airport door de komst van Inditex op het bedrijvenpark van de luchthaven de kop in te drukken. De minister liet op vragen uit de Kamer weten uit te sluiten dat er ooit vrachtjumbo's op de regionale luchthaven in de Flevopolder zullen landen in plaats van vakantiecharters en budgetairlines, maar een verbod opleggen aan vrachtluchtvaart ging haar een beetje te ver, schrijft zij. Volgens Van Nieuwenhuizen is de angst voor vrachtluchten als Inditex het distributiecentrum in de loop van dit jaar gaat openen, onterecht. Zo is de nieuwe start- en landingsbaan op Lelystad Airport met 2.500 meter te kort voor volgeladen vrachtluchtvaart. Ook is er op de luchthaven geen vrachtafhandelaar of loods om dit vrachtverkeer te verwerken. Zij wijst erop dat er 'geen faciliteiten worden gebouwd' die dit vrachtvervoer in de toekomst mogelijk maken. Ook komen er geen 'laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen douane en geen loodsen'. 'Er zullen daarom in de toekomst geen vrachtluchten plaatsvinden vanaf vliegveld Lelystad.' De opening van Lelystad Airport was al uitgesteld naar 2020, maar na nieuwe tegenvallers bij de geluidsmetingen wordt dat eerder 2022. De regionale luchthaven moet dan een deel van de vakantievluchten van Schiphol overnemen. Zo ontstaat meer ruimte op de nationale luchthaven om onder meer te groeien op vrachtgebied.

van 2018 een nettowinst van 2,3 miljard euro. Foto: Invest in Holland

Inditex bezit in Spanje tien districten (7.500 winkels in 94 landen) op Schiphol ontwikkelen. De nabijheid van de mainport was dan ook

Vanuit Spanje was daar de rek wel uit en hinderde de afstand de verdere expansie.

Het modeconcern wil dit najaar aan de slag in de Flevopolder. Daarbij wordt gerekend op 400 medewerkers. Dat moeten er uiteindelijk, afhankelijk van marktontwikkelingen, 800 worden. Inditex is al begin van dit jaar begonnen met de werving van een kernteam van 80 specialisten op het gebied van logistiek, systeembeheer, ICT en warehousemanagement. Zij worden momenteel in Spanje opgeleid. Rond de zomer zal worden begonnen met het recruterende van de overige 320 loodsmedewerkers.

Inditex is qua ladingaanbod voor luchtvracht groter dan Philips.

za) is gevestigd. De meeste luchtvrachtzendingen worden door Inditex via Madrid Airport (Barajas) afgewikkeld en een vergelijkbaar concept wil de multinational

een belangrijke reden om voor Lelystad te kiezen, aldus het bedrijf. Het nieuwe dc moet daarbij vooral de logistieke lijnen naar filialen in Noordwest-Europa korter maken.

WEGVERVOER



Fritesproducent Bart's Potato stoot zijn eigen wegvervoer af. Foto: BPC

AB Texel Group en Farm Trans op overnamepad in agrifood

AB Texel heeft voor een onbekend bedrag het Belgische familiebedrijf Transport Impens overgenomen. Tegelijkertijd heeft fritesproducent Bart's Potato Company zijn transportdivisie overgedragen aan het Brabantse Farm Trans.

Farm Trans versterkt met Bart's Logistics zijn bestaande transportactiviteiten in België met ruim 300.000 ton aan extra volume per jaar. Het bedrijf is verder al actief in Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Oost-Europa. AB Texel breidt via de acquisitie van zijn Belgische partner intussen ook het agrarisch netwerk aanzienlijk uit in België en Frankrijk. Familiebedrijf Transport Impens is

EXPEDITIE

Ceva ruilt Hoofddorp in voor Marseille

Het hoofdkantoor van Ceva Logistics verhuist van Hoofddorp in de Haarlemmermeerpolder naar de Franse havenstad Marseille. Dat meldt de nieuwe Franse eigenaar CMA CGM.

Statutair was het voormalige TNT Logistics na een beursgang vorig jaar in het Zwitserse Baar gevestigd, maar het grootste deel van het management en de logistieke aansturing bleef in het oude hoofdkantoor in Hoofddorp onder de rook van Schiphol.

De rederij wil nu met de verhuizing van de hoofdzetel naar de haven aan de Middellandse Zee 'management en ondersteuning van Ceva en CMA CGM in een logistiek centrum' samenbrengen. Statutair is er ook geen juridische noodzaak meer om de hoofdzetel in Zwitserland te houden. De notering van Ceva aan de beurs van Zürich zal binnenkort worden beëindigd door CMA CGM nu de rederij rond 98% van de aandelen in handen heeft.

Met de nieuwe Franse standplaats verdwijnen er naar verwachting rond de 200 topbanen in Nederland. Een deel van de internationale managers zal verhuizen naar Marseille, maar ontslagen worden niet uitgesloten door CMA CGM.

Met de nieuwe hoofdzetel in Marseille drukt de nieuwe eigenaar direct al zijn stempel op het expeditiebedrijf, dat ook beschikt over een grote divisie contractlogistiek, waarmee het vooral actief is in de automotive.

Apollo

Ceva heette ooit TNT Logistics en werd in 2006 door het Nederlandse post- en koeriersbedrijf TNT NV verkocht aan de Amerikaanse belegger Apollo Management. Na de verkoop, naamsverandering en fusie met het Amerikaanse EGL bleef Ceva Logistics in Nederland met het hoofdkantoor. Na de beursgang in Zwitserland in 2018 moest het kleine Hoofddorp die rol delen met het eveneens kleine Baar.

In het kader van een 'ambitieuze transformatieprogramma' maakt CMA CGM nu een einde aan de opgesplitste Zwitsers/Nederlandse hoofdzetel bij Ceva. Volgens topman Rodolphe Saadé van CMA CGM is het samenvoegen van het management een 'mijlpaal' in de historie van de rederij en moet die leiden tot meer groei. 'CMA CGM bevestigt met Ceva zijn positie in het mondiale maritieme transport en logistiek met ruim 110.000 medewerkers.' JV



CMA CGM wil aansturing van Ceva vanuit het eigen hoofdkantoor in Marseille.

daarbij vooral gespecialiseerd in het transport van losgestorte agrarische en industriële producten en gepalletiseerde stukgoederen en goederen in big bags en kisten. De Belgische vervoerder voert dagelijkse ritten uit in België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland en telt een wagenpark van zo'n 30 voertuigen.

Zuivel

AB Texel Group is ook in die Europese landen actief op het terrein van losgestorte agrarische producten. Daarnaast is AB Texel Group gespecialiseerd in het transport van veevoer, meel, (vloei)zuivel en ge-coelde foodproducten.

Volgens Dirk Impens, directeur en eigenaar van Transport Impens,

was de acquisitie een 'logische en geruststellende stap' om de toekomst van de wegvervoerder 'zeker te stellen wat betreft zowel onze medewerkers als onze klanten'.

AB Texel Group en Impens werken al jaren nauw samen, zegt directeur Dennis Wetenkamp van het Texelse transportbedrijf. 'We rijden voor een groot deel voor dezelfde klanten. Die klanten willen we zo goed mogelijk van dienst zijn. De overname van Impens past daarbij. We versterken zo ons netwerk in België en Frankrijk. Landen waar voor ons groeimogelijkheden liggen.'

AB Texel is met 1.700 medewerkers en een wagenpark van ruim 1.100 trucks en 1.800 opleggers een van de grootste Nederlandse wegvervoerders. JV/TVG

Reders worstelen met cyberschorem en verzekeraars

CYBERSECURITY 'Hackers kunnen gemakkelijk een schip laten kapseizen'

PAUL JUMELET

Cybercriminelen zitten op het vinkentouw om nieuwe aanvallen uit te voeren op de scheepvaart, waarschuwt de beveiligingsbranche. En dat terwijl de cyberaanval uit 2017 nog nadreunt: de aanval die bedrijven als Maersk, FedEx en Mondelēz trof. Er woedt nu een strijd om de uitkering van verzekeringsgeld.

De NotPetya-malware die twee jaar geleden over de hele wereld computersystemen van zeventuizend bedrijven platlegde, plaagt sommige bedrijven tot op de dag van vandaag. Zo geeft het Amerikaanse concern FedEx de cyberaanval er de schuld van dat dochterbedrijf TNT Express minder pakketjes vervoert dan gehoopt. Bij de presentatie van recente kwartaalcijfers stelde FedEx dat TNT Express sinds de computeraanval relatief veel doorsnee palletlading te vervoeren krijgt, terwijl FedEx juist wil dat TNT zich profileert als specialist in het vervoer van de lucratievere pakketjes. In de praktijk bleek het lastig om alle klanten terug te lokken die tijdens de cyberaanval met hun spoedzendingen even moesten uitwijken naar een ander expresbedrijf.

Bedrijven als FedEx en de Deense rederij Maersk, die vanwege de snode NotPetya-malware tijdelijk geen schepen kon beladen, zagen destijds door alle problemen tussen de twee- en driehonderd miljoen dollar in rook opgaan. Het grote internationale voedselconcern Mondelēz zag door de computercrash de verkoop en distributie van producten als Liga-biscuits, Toblerone-repen en Philadelphia-smeerkaas in de soep lopen en leed ruim honderd miljoen dollar schade.

Mondelēz kruist in een rechtszaak nu de degens met verzekeraar Zurich, die weigert op te draaien voor de financiële strop van het levensmiddelenbedrijf. Het voedselconcern was ervan overtuigd goed verzekerd te zijn, maar Zurich beroept zich op een contractueel vastgelegde oorlogsclausule.

Oorlogshandeling

Zurich en andere verzekeringsmaatschappijen hebben gretig gebruik gemaakt van de bewering van de Amerikaanse regering, dat de NotPetya-aanval het werk was van de Russen. Een Russische 'oorlogs-

handeling' betekent dat er geen verzekeringsgeld hoeft te worden uitgekeerd, stellen de verzekeraars. Mondelēz vindt het een uitvlucht van likmevestje. Het voedselconcern zegt met helemaal niemand in oorlog te zijn.

Het Center of Advanced Defenses, een in Washington D.C. gevestigde non-profitorganisatie, heeft geconstateerd dat Rusland op zijn minst een ongezonde belangstelling toont voor andermans schepen: over een periode van een jaar hebben de Russen volgens de organisatie het gps-systeem van 1311 civiele schepen gehackt, met name in water nabij Rusland, in de Zwarte Zee en bij Syrië.

Kapseizen

Het Britse Pen Test Partners, een zogenoemd penetratietestbedrijf, stelde onlangs dat hackers makkelijk een groot schip zouden kunnen laten verongelukken. 'De makkelijkste manier voor een hacker om een schip te laten kapseizen, is waarschijnlijk door het ongeluk met de 'Höegh Osaka' na te bootsen', aldus Pen. Het autoschip 'Höegh Osaka' maakte vier jaar geleden slagzij toen het zich verwijderde van de haven van Southampton. Het ongeval was volgens later onderzoek onvermijdelijk geweest doordat er meer lading aan boord was dan in de papieren stond en er anderzijds juist te weinig ballastwater was meegenomen.

Hackers zouden volgens Pen Test Partners moedwillig een ramp kunnen veroorzaken door ook met het tanken van ballastwater te rommelen. 'Ze kunnen een schip laten zinken en het bewijs laten verdwijnen.' Schepen die verouderde softwaresystemen hebben en simpele wachtwoorden gebruiken van het type 'welkom', leggen volgens beveiligingsexperts de rode loper uit voor criminelen.

Cybercriminelen willen alles in het werk stellen om met doelgerichte aanvallen het maritieme goederenvervoer te ontwrichten, waarschuwt de CEO Itai Sela van het Israëlische beveiligingsbedrijf Naval Dome vorige week in een lezing op de Singapore Maritime Technology Conference. Door het infecteren van computers op hoofdkantoren van scheepvaartbedrijven die in direct contact staan met schepen, zouden criminelen het scheepvaartverkeer in het honderd kunnen laten lopen

en schepen zelfs als wapen kunnen gebruiken om in havens 'chaos en vernietiging' teweeg te brengen, aldus Sela. Virussen die daartoe in staat zijn, zijn volgens de CEO op de kop te tikken door iedereen die een beetje de weg weet op het 'dark web'. Aangezien de scheepvaart het overgrote deel van de brandstoffen, grondstoffen en goederen vervoert waar de wereldeconomie op draait, zouden succesvolle cyberaanvallen verregaande gevolgen hebben, hield

de Naval Dome-directeur zijn gehoor in Singapore voor.

Cyberschoon

De maritieme sector is volgens Sela onvoldoende voorbereid op mogelijke aanvallen. Havenautoriteiten zouden de mogelijkheid moeten krijgen om eerst te controleren of schepen helemaal 'cyberschoon' zijn voordat ze havens binnen mogen varen, aldus de beveiligingsdirecteur. Belangeloos waren de waar-

schuwende woorden van Sela niet: Naval Dome heeft zelf een systeem ontwikkeld met het hoogste beveiligingsniveau om schepen tegen cyberaanvallen te beschermen.

De Danish Maritime Authority (DMA), een Deense overheidsorganisatie, acht de kans helemaal niet groot dat de scheepvaartsector inderdaad zal worden getroffen door het soort 'cyberterrorisme' waarvoor Pen Test Partners en Naval Dome waarschuwen. Er zijn geen





BANDIETEN EN HACKTIVISTEN

Het gevaar van cybercriminaliteit waait voor transport- en logistieke bedrijven uit verschillende hoeken, blijkt uit een lijstje van mogelijke boosdoeners dat de Amerikaanse verzekeringsmakelaar AmWins heeft samengesteld. Criminelen en terreurorganisaties staan op het lijstje, evenals nationale staten. Maar ook concurrenten zouden de kwade genius achter cyberaanvallen kunnen zijn. Hetzelfde geldt voor eigen werknemers of voormalige werknemers. De makelaar noemt verder de 'hacktivisten': personen of groeperingen die uit ideologische motieven een digitale aanval uitvoeren. Voorts bestaat er het risico van netwerkfouten.

Criminelen zouden schepen als wapens kunnen gaan gebruiken.

aanwijzingen dat terroristen op actiefilm-achtige wijze schepen willen gaan misbruiken als varende bommen, maakte de DMA duidelijk in

zijn recente rapport 'Cyber and Information Security Strategy for the Maritime Sector 2019-2022'. Het risico van aanvallen met compu-

tervirussen is volgens de Denen daarentegen 'zeer hoog'. De scheepvaart moet er volgens de DMA ernstig rekening mee houden dat er meer aanvallen komen zoals die uit 2017 en die van vorig jaar op Cosco, de Chinese rederij die een cyberaanval kreeg te verduren in haar Amerikaanse kantoren. Aanvallen kunnen volgens het Deense rapport het werk zijn van zowel 'gewone' criminelen als hackers die worden geïnstrueerd door kwaadwillige regeringen.

Liefst 47 procent van de bemanningsleden op zeeschepen heeft vorig jaar op een schip gewerkt dat werd getroffen door een cyberaanval, zo bleek volgens consultant Futureautics uit een enquête onder zeevarenden. Maar slechts 15 procent van diezelfde zeevarenden zei enige vorm van training te hebben gehad op het gebied van cyberveiligheid.

Het verzekeren tegen de gevaren van cyberaanvallen staat eveneens

nog in de kinderschoenen. In het midden- en kleinbedrijf heeft 6 procent een speciale cyberverzekering, bleek vorig jaar uit een onderzoek van De Goudse Verzekeringen. Het merendeel van de bedrijven peinst er bovendien niet over om binnenkort wél een dergelijke verzekering te nemen. Toch had 28 procent van de ondernemers uit het Goudse onderzoek vorig jaar last van hacking. Twee jaar eerder was dat nog maar 3 procent.

Beeld: Shutterstock/Bewerking: NT

Logistieke innovatie: geen woorden, maar daden

TOPSECTORENBELEID Logistiek moet inzetten op vergroening van modaliteiten, modal shift en hogere efficiëntie



BART PALS

Praten over innovatie in de logistiek is leuk, maar uiteindelijk gaat het om daden. Daarom hield de Topsector Logistiek dinsdag haar Jaarcongres op de plek waar woorden als onderdeel van de identiteit dagelijks omgezet worden in daden: De Kuip in Rotterdam.

'Er is sinds onze oprichting in totaal 108 miljoen besteed aan de onderzoeksportefeuille. Daar komt de komende jaren nog 30 miljoen bij', kondigt TKI-Dinalog directeur Albert Veenstra aan. Dat is niet allemaal publiek geld, er is ook een gedeelte co-financiering door bedrijven. We brengen klimaat, technologie en gedrag bij elkaar via slimme verdienmodellen.' Het congres werd afgetrapt door minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat.

Ze onderstreepte dat de logistieke sector erg belangrijk is voor Nederland, maar dat het wel duurzamer moet. Ze ziet vooral kansen op het gebied van vergroening van modaliteiten, modal shift en hogere efficiëntie. 'De afdeling makkelijke oplossingen is al dicht. Maar als we de juiste stappen zetten kunnen we de gestelde doelen halen.' 'We zitten in het midden van de modal shift, maar zijn er nog lang niet', beseft Robert van der Waal, Deputy President Samsung SDS Smart Logistics en tevens voorzitter TKI-Dinalog. 'Bijvoorbeeld big data kan hierbij helpen, maar dat is als ruwe olie. Daar heb je niets aan, zonder dat je het eerst tot een bruikbaar product bewerkt.' Hij ziet kansen in een betere toepassing van wetenschappelijke kennis in het onderwijs. 'We moeten zorgen dat de kennis vanuit wetenschappelijk onderzoek ook terecht komt bij de hbo's. Want die leveren

jaarlijks duizenden studenten die stageplaatsen vervullen bij échte bedrijven. Zij kunnen een belangrijke bijdrage leveren op het gebied van innovatie.'

Truckplanning

Tijdens het Jaarcongres werden verschillende ontwikkelingen in de sector besproken. 'Klanten willen meer keuzevrijheid hebben in de keuze voor een modaliteit', legt Annemarie Terpstra, commercieel directeur van Combi Terminal Twente uit. 'Verder hebben studenten van de Universiteit Twente een project gedaan voor onze truckplanning. De manager van die afdeling was heel verbaasd en toch enthousiast dat ze 90% van zijn werk overbodig hadden gemaakt en verbeterd.' Toch zijn er soms ook nog belemmeringen waar de sector tegenaan loopt. 'In de haven van Rotterdam moet nog wel wat gebeuren om de doorlooptijd te optimalise-



Het Jaarcongres vond plaats in stadion De Kuip. Foto: NT

ren', vindt Terpstra. 'Onze klanten moeten soms dagen extra wachten op hun container vanwege de havencongestie.' Ze kreeg daarin bijval van de minister. 'Daar moet inderdaad een oplossing voor gevonden worden. Anders hebben investeringen in de overige logistieke onderdelen van de keten geen zin', aldus Van Nieuwenhuizen. Overigens is de ervaring inmiddels dat een succesvolle innovatie vaak gebaseerd is op een goede samenwerking. Een mooi voorbeeld hiervan is het opzetten van de Joint Corridor Venlo-Chongqing via rail. Dat is een project van het Lean &

Green Programma, uitgevoerd door Connex. Tijdens het congres vertelden Erik Loijen, directeur KLG Europe en Hanno Reeser, BU Manager East Region bij H.Essers, hier meer over in een deelsessie. 'We zijn eigenlijk concurrenten. Maar we transporteren beiden veel van en naar China. Dat ging eerst via luchtvracht of zeevaart, maar nu doen we dat ook gezamenlijk via rail', legt Loijen uit. Beide partijen hadden eerst niet voldoende lading om een eigen lijn op te zetten naar China. Maar wanneer ze hun klanten zouden samenvoegen, kon er een succesvolle operatie van gemaakt worden.



Een mooi voorbeeld is het opzetten van de Joint Corridor Venlo - Chongqing via rail. Foto: KLG Europe

ACTIELIJNEN TOPSECTOR LOGISTIEK

- 1 Neutraal Logistiek Informatie Platform
- 2 Synchromodaal transport
- 3 Trade Compliance en Border Management
- 4 Stadslogistiek
- 5 Cross Chain Control Centre (4C)
- 6 Servicelogistiek
- 7 Buitenlandpromotie
- 8 Maatwerk aanpak regeldruk Logistiek
- 9 Human Capital Agenda
- 10 Supply Chain Finance (SCF)
- 11 MIRT goederencorridorstudies
- 12 Samenwerking Nederlandse zeehavens

Een mooie manier om krachten te bundelen, al verliep dit project niet direct van een leien dakje.

'We hebben behoorlijk wat lesgeld moeten betalen', vertelt Reeser. 'We hebben in het begin veel problemen gehad om de koelmotors van het geconditioneerd transport te laten blijven draaien. We gebruikten gehuurd materiaal. Maar in de zomer is het onderweg +40 graden en in de winter -40 graden. Toen zijn we gaan investeren in eigen materiaal, omdat je dan zelf je onderhoud kunt doen. De laatste winter hebben we vrijwel geen uitval gehad. Ondanks dat we concurrenten zijn, gaat de

samenwerking best goed. We zijn allebei familiebedrijven. Nu zijn we aan het kijken hoe we meer volume met elkaar kunnen doen. Het begon als een gezamenlijke trein naar China, nu gaan we ook verder Azië in met die containers. Onze markt is dus veel groter geworden omdat we de samenwerking hebben durven zoeken met een concurrent.'

Synchromodaal

Het project Lean & Green Off-Road valt onder de actielijn 'Synchromodaal'. 'Dat is intermodaal zoals het eigenlijk bedoeld is', legt programamanager Jeroen Bolt uit. 'Doel-

stelling is niet om alles van de weg te halen, maar juist optimaal gebruik te maken van de beschikbare capaciteit. Je wilt juist dat de verlader zijn vervoerder de vrijheid geeft om de juiste modaliteit te kiezen en soms is dat per truck. Maar we moeten wel naar een betere balans met binnenvaart en rail, want de wegen lopen vast.'

We moeten naar een betere balans, want de wegen lopen vast.

Via de de WeConnekt app van deze actielijn zijn in totaal voor maar liefst 85 corridors samenwerkingen gezocht. Via de app kunnen vervoerders en verladers op zoek naar partners die dezelfde ladingstro-

men hebben, om zo hun krachten te bundelen. In twee jaar tijd zijn er 400 gebruikers actief en is er 1,3 miljoen teu aan volume gedeeld. 'Er reed al een goederentrein van Samsung op de corridor met Polen. Daar sluiten wij nu met een paar wagonnetjes op aan', zegt Roland van Busse, operationeel manager van Moonen Packaging. Hij vindt dat je

kopen we niet meer, omdat we vinden dat het te belastend is voor het milieu vanwege de plasticsoep. Ook al willen klanten die verpakkingen wel gebruiken, daar werken we soms niet meer aan mee. We willen dat volgend jaar 50% van onze klanten verpakkingen uit hernieuwbare grondstoffen koopt. Dat kan betekenen dat je afscheid moet nemen van een klant die hierin niet mee wil gaan. Want als een opdracht niet in onze strategie past, gaan we daar niet in mee.'

Het komende jaar zal de logistieke sector verder inzetten op innovatie, zo kondigde Veentra aan. En de Actielijnen (zie kader) zijn daarbij niet in beton gegoten. 'Robotica neemt tegenwoordig een enorme vlucht. Dat was niet in de oorspronkelijke actielijnen opgenomen, maar toch kijken we nu hoe we die ontwikkelingen kunnen inpassen in de logistiek. En dat soort dingen zullen we blijven doen.'

als bedrijf ook keuzes moet durven maken om innovatief bezig te zijn. 'Onze producten zijn eigenlijk per definitie afval. Want als je een iPhone koopt, gooi je de verpakking meteen weg. Sommige producten ver-



Brons voor Spliethoff in heavy lift

RANGLIJST Eervolle vermelding Wagenborg

ROB MACKOR

Het Duitse BBC Chartering, het Chinese Cosco SSC en het Nederlandse Spliethoff zijn de nummers één, twee en drie op de mondiale ranglijst van multi purpose heavy lift-rederijen.

Dat blijkt uit de recent verschenen editie van het tweejaarlijkse marktverzicht van het Alkmaarse maritieme analysebureau Dynamar. Dat laat onder meer zien dat de top-10 in deze zeer versnipperde markt samen 476 zware ladingschepen met een draagvermogen van 8,2 miljoen ton exploiteert. Dynamar telt alleen de klassieke, met kranen uitgeruste, schepen mee; dockschepen, afzinkbare en andersoortige heavy lift-eenheden zitten er niet in.

Die vloot heeft een gezamenlijke hijscapaciteit van 155.000 ton, ofwel gemiddeld 325 ton per schip. Uit de inventarisatie blijkt verder dat die vloot gemiddeld tamelijk oud is: tien jaar. Dat gemiddelde loopt de komende tijd verder op doordat er maar mondjesmaat nieuwe schepen worden gebouwd. Slechts drie leden van de top-10 hebben nieuwe schepen in bestelling, bij elkaar elf stuks. Daarvan is Spliethoff met zes bestelde schepen de grootste investeerder. Het nieuwbouwprogramma komt overeen met 13% van de huidige ca-

paciteit. De rederij heeft twee jaar geleden bij Zhejiang Ouhua Shipbuilding in de buurt van Shanghai een bestelling geplaatst voor een nieuwe 'R'-klasse van zes schepen met 18.000 ton draagvermogen en 360 ton hijsvermogen. Deze 'Raamgracht', 'Realengracht', 'Reguliersgracht', 'Rijpgracht', 'Ringgracht' en 'Rozengracht' moeten in de loop van dit jaar in de vaart komen.

Ouderdom

De investeringsplannen van de Amsterdamse rederij laten zich verklaren door de gemiddeld nog wat hogere ouderdom van de schepen: dertien jaar. Dynamar telt alleen de schepen van Spliethoff zelf mee. De Amsterdammers hebben daarnaast een reeks multi purpose-rederijen in handen, waaronder BigLift, Bore, Sevenstar, Transfennica en Wijnne en Barend, die zich eveneens met vervoer van projectlading bezighouden.

Recentelijk sloeg Spliethoff zijn slag op het gebied van 'distress tonnage': het kocht negen schepen uit de boedel van de eind vorig jaar omgevalen Duitse rederij Hansa Heavy Lift, toen nog in handen van de Amerikaanse investeerder Oaktree Capital. Die werd in 2011 eigenaar van het toenmalige Beluga, dat toen eveneens ten onder was gegaan. Oaktree doopte zijn aanwinst om in

Hansa, maar heeft weinig plezier aan zijn aankoop beleefd. Eind vorig jaar ging de stekker er wegens aanhoudende verliezen uit.

Vier van de voormalige Hansa-schepen hebben een hijsvermogen van 1.400 ton en een van 800 ton, ver boven het Spliethoff-gemiddelde van 230 ton. Het heeft er daarmee alle schijn van dat de Amsterdammers opschuiven naar het zwaardere segment van de markt. Het 800-ton schip is omgedoopt in 'Prinsengracht' en zou volgens Dynamar wel eens de eerste van een nieuwe 'P'-serie met kranen van 800 ton kunnen worden.

Grootste

De schepen van Cosco zijn gemiddeld drie jaar jonger dan die van Spliethoff, vooral doordat de Chinezen vorig jaar een nieuwbouwprogramma van maar liefst 23 nieuwe schepen hebben afgerond. Daaronder zijn een aantal exemplaren van 38.000 ton draagvermogen, die tot de grootste in de markt behoren.

BBC heeft twee schepen van 12.300 ton en 500 ton hijsvermogen in bestelling, die eveneens in 2019 moeten worden afgeleverd. Daarmee groeit de vloot van de lijstaanvoerder in termen van draagvermogen met iets meer dan 1%. Zeemarine, nummer vier op de ranglijst, heeft



2 COSCO SSC

drie eenheden van 14.000 ton met een kraancapaciteit van 900 ton in bestelling. Dat komt overeen met een uitbreiding in draagvermogen van 6%.

De 144 BBC-schepen zijn gemiddeld nog een jaartje jonger, maar behoren met een gemiddeld draagvermogen van 12.800 ton tot de kleinere in de markt. Spliethoff-schepen kunnen gemiddeld 16.000 ton vervoeren en Cosco-schepen maar

liefst 27.200 ton. De dertien schepen van het Duitse MACS, nummer acht op de lijst, zijn met 30.400 ton nog een slagje groter en gemiddeld de grootste in de markt.

BBC is met zijn vloot van een gros schepen in aantal ruim twee keer zo groot als Cosco Shipping Specialized Carriers, maar in draagvermogen ontlopen de Duitsers en Chinezen elkaar nauwelijks: 1,84 tegen 1,82 miljoen ton draagvermogen. In



1 BBC CHARTERING

-top-10

Foto's: BBC Chartering / Cosco / Spliethoff



3 SPLIETHOFF

Spliethoff kocht negen schepen uit de boedel van Hansa Heavy Lift.

hijscapaciteit is BBC evenwel met afstand de grootste. De 54.500 ton die de scheepskranen van de rederij

uit Leer gezamenlijk omhoog kunnen krijgen, vertegenwoordigt 35% van het totale hijsvermogen van de

top-10. Cosco SSC kan daar slechts 19.400 ton tegenover stellen, 12,5% van het totaal. Op dat lijstje staan de Chinezen derde, achter het Duits/Amerikaanse Zeamarine met 31.600 ton, ruim 20% van het totaal.

Bravoure

De laatste kwam in mei vorig jaar tot stand door een bundeling van Zeaborn uit Hamburg en Intermarine uit New Orleans in de verhou-

ding 75/25%. Bij de start kondigde Zeamarine vol bravoure aan dat de vloot begin dit jaar zo'n honderd schepen moest tellen, maar dat aantal is nog lang niet in zicht. Met 79 eenheden is de huidige vloot juist zes schepen kleiner dan die van begin 2018. Maar volgens Zeamarine verkeert zo'n 30% van de totale multi purposevloot in financiële problemen. Het bedrijf ligt op de loer om zogenoemde 'distress ton-

nage' voor een prikje op te kopen. De groep zou overigens bij twee Chinese werven in totaal acht nieuwe schepen hebben besteld, maar heeft dat zelf niet bevestigd.

Wagenborg

Het Groningse Wagenborg blaast met 29 gespecialiseerde schepen en een achtste plek een behoorlijke partij mee op de markt voor het transport over zee van projectlading en andere zware en buitenaardse stukken. De Wagenborg-schepen kunnen gemiddeld 15.400 ton meenemen en tellen tien tentes. Met een gemiddelde kraan-capaciteit van 130 ton behoren ze tot de kleinste schepen in de multi purpose heavy lift-markt. De 35 schepen van het Deense Thorco Projects, nummer zeven op de lijst, zijn met gemiddeld zes jaar op de teller het jongst. Het bedrijf heeft de afgelopen jaren een reeks oudere schepen afgestoten en is daardoor fors gedaald in de ranglijst; de vorige keer stond Thorco nog derde op de Dynamar-lijst. De rederij met de gemiddeld hoogste hijscapaciteit is het Chinees/Poolse Chipolbrok, goed voor een zesde plaats op de ranglijst. De 21 schepen kunnen gemiddeld 590 ton tillen, ruim vijf keer zoveel als hekkensluiters Pacific Carriers van de Singaporese Kuok Group.

Den Haag en Berlijn gaan samen werken aan beter spoor

SPOORVERVOER Er komen gezamenlijke en grensoverschrijdende proeven

FOLKERT NICOLAI

Nederland en Duitsland nemen het voortouw om het Europese spoorvervoer naar een hoger plan te tillen. Ook het bedrijfsleven rolt z'n mouwen op en gaat grensoverschrijdend aan een reeks projecten sleuren.

Nederland gaat samen met de oostburen initiatieven nemen om het goederenvervoer over het spoor in beide landen te vernieuwen en te verbeteren. Zo komen er gezamenlijke proeven met autonoom rijdende treinen, waarop dus geen machinist nodig is.

Een beginselakkoord is onlangs in Berlijn getekend door staatssecretaris Stientje van Velthoven van Infrastructuur en Waterstaat en haar Duitse collega Enak Ferleman. Een brede vertegenwoordiging uit het bedrijfsleven in beide landen heeft aan het akkoord meegewerkt en zal de komende jaren in gezamenlijke werkgroepen de voorstellen uitwerken.

De twee landen willen het goederenspoorvervoer over een breed front moderniseren en hopen ook andere Europese lidstaten daarbij op sleeptouw te nemen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de digitalisering en automatisering in de bedrijfstak en voor de ontwikkeling van het transport per trein in 'corridors', zoals tussen Rotterdam en Genua, tussen de Noordzee en de Baltische staten, en de corridors van de Noordzee en van de Scandinavische landen naar de Middellandse Zee.

Langere treinen

Verder moet het spoor waar mogelijk geschikt worden gemaakt voor gebruik door langere goederentreinen. De infrastructuur moet daarvoor worden aangepast om tot een maximale treinlengte van 740 meter te komen. In dat opzicht is het nieuwe beginselakkoord een vervolg op het akkoord dat Nederland en Duitsland al in 2015 sloten.

In het goederenvervoer tussen Nederland en zijn oostburen heeft het spoor al een verhoudingsgewijs groot aandeel. Vorig jaar ging het om 29,7 miljoen ton. Dat was zowat de helft van alle lading die tussen beide landen over de weg werd getransporteerd. De derde modaliteit in de 'modal split' is uiteraard de binnenvaart, die eveneens een groot aandeel in het totale grensoverschrijdende transport tussen beide landen voor haar rekening neemt. Van Velthoven en Ferleman stellen vast dat de rol van goederenspoorvervoer internationaal ook toeneemt. We zien dat in Europa zelf, bijvoorbeeld dankzij de nieuwe ba-

sistunnels in Zwitserland, die sneller spoortransport met zwaardere treinen mogelijk maken. Maar ook in het intercontinentale goederenvervoer neemt de rol van de trein toe, bijvoorbeeld tussen Duitsland en China.

Autonoom

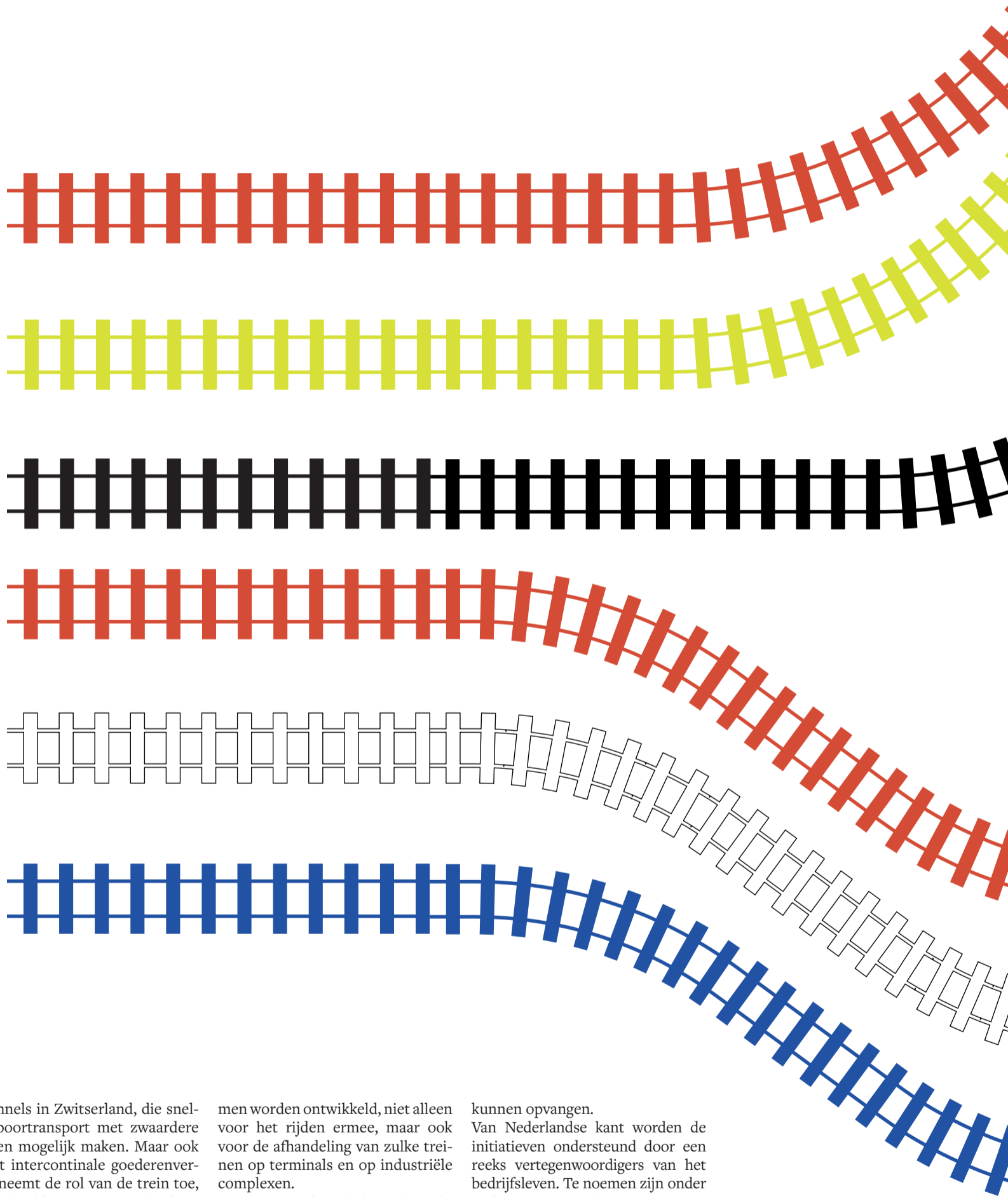
De verkeersministeries in Den Haag en Berlijn willen autonoom rijdende treinen een flinke duw in de rug geven. Er komen grensoverschrijdende proeven met zulk materieel en met geautomatiseerde koppeling van treindelen en wagons. Daarvoor moeten gestandaardiseerde syste-

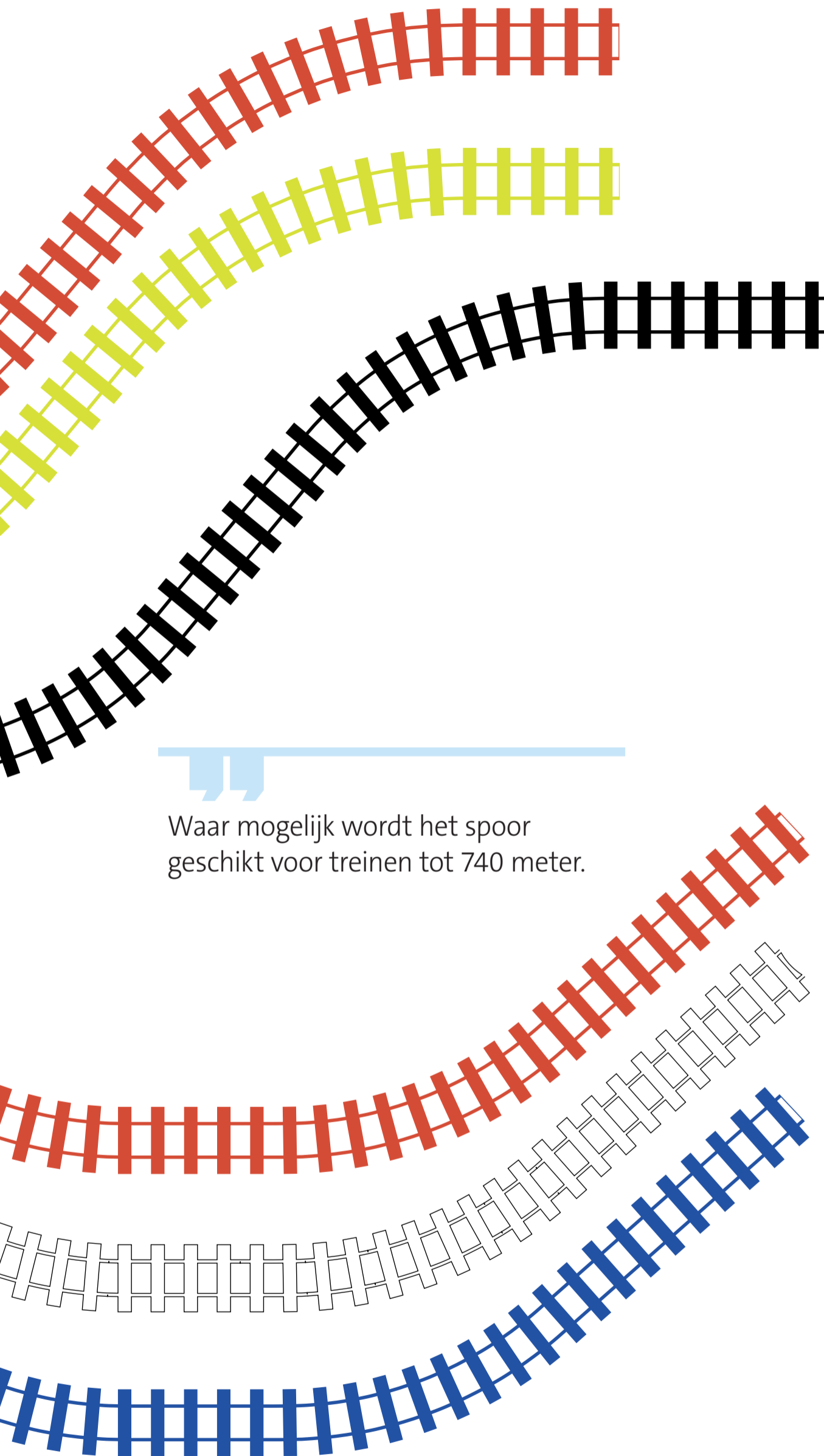
men worden ontwikkeld, niet alleen voor het rijden ermee, maar ook voor de afhandeling van zulke treinen op terminals en op industriële complexen.

Hiervoor wordt een bilaterale werkgroep van deskundigen uit beide landen ingesteld, met de mogelijkheid dat andere lidstaten zich erbij aansluiten. Er moeten tevens maatregelen komen om bij ernstige verstoringen betrouwbaar en voldoende spoortransport te waarborgen. In het akkoord worden als voorbeeld de periodes van extreem laagwater op de Rijn genoemd. De gevolgen daarvan moet de trein soepel

kunnen opvangen.

Van Nederlandse kant worden de initiatieven ondersteund door een reeks vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Te noemen zijn onder anderen Steven Lak, voorzitter van Evofenedex, topman Willem Visser van DB Cargo Nederland, Pier Eringa van ProRail, voorzitter Rob Bagchus van VRTO, de vereniging van Rotterdamse terminalbedrijven, en de baas van Strukton Rail, Jacob Zeeman. Ook TNO is vertegenwoordigd, evenals VNO-NCW en MKB Nederland en Tata Steel. Uit het gecombineerd vervoer zijn Kombiverkehr en Hupac van de partij.





Waar mogelijk wordt het spoor geschikt voor treinen tot 740 meter.

Proeftuin voor hele EU

Een naadloos aansluitend Europees spoorwegnet, waar goederentreinen van driekwart kilometer lengte en zonder machinisten op de bok over perfect toebedeelde treinpaden kunnen rijden. Treinen die via de modernste apparatuur met hun operators kunnen communiceren, terwijl die spoorbedrijven papierloos met hun klanten, met infrastructuurbeheerders en met terminals contact houden. Dat is de visie achter het vijfpuntenplan waarover topshots uit de Nederlandse en Duitse spoorwereld met elkaar in werkgroepen gaan overleggen.

De heren en de enige dame in de werkgroep – Irmtraut Tonndorf van Hupac – zitten vol ambities. Alle knelpunten in het Europese spoorgoederenvervoer liggen op tafel. Zo wordt ook het spoor regelmatig verstoord door incidenten, zoals een paar jaar geleden de langdurige stremming in Zuid-Duitsland. In dat soort gevallen moeten er procedures komen om voldoende omleidingen te garanderen en daarvoor reservetreinpaden achter de hand te hebben.

Men moet zich hierbij realiseren dat de toedeling van treinpaden ook onder normale omstandigheden al een aangelegenheid is van lokale spoorbeheerders, waarbij de entree van nieuwe aanbieders van spoorvervoer wordt bemoeilijkt doordat bestaande vervoerders aan hun rechten vasthouden. Dan hebben we ook nog eens de concurrentie om ruimte met het reizigersvervoer. Eerste klus dus voor de werkgroep.

Op technisch vlak zijn er genoeg 'uitdagingen'. De gezamenlijke nieuwe veiligheidsstandaarden, waaronder ERTMS, worden met horten en stoten ingevoerd. Lang niet het hele spoorvervoer is al overgestapt op digitale communicatie in de hele logistieke keten, niet op internationaal, laat staan op Europees niveau.

Een leuke taak van de werkgroep wordt de gezamenlijke proefneming met autonoom rijden. Liefst moeten daarvoor standaarden komen die in de hele Europese Unie gelden. Daar wordt ook wel aan gewerkt, maar Nederland en Duitsland zouden graag hun eigen bevindingen aan de rest van de Unie ten voorbeeld willen stellen en het proces zodoende willen versnellen.

Een apart probleem zal zijn dat er een levensgroot sociaal conflict op de loer ligt. Machinisten – een in Duitsland bijzonder strijdvaardige beroepsgroep – zien met lede ogen toe hoe er aan hun werkgelegenheid wordt getornd.

De toelating van langere goederentreinen, al dan niet 'autonoom' rijdend, is ook niet zonder haken en ogen. Veel infrastructuur is hierop nog niet berekend. Spoorovergangen van secundaire wegen zullen nog langer gesloten blijven voor het wegvervoer. Aanpassing in heel Europa gaat miljarden euro's kosten.

Dat geldt, net als de benodigde miljoenen voor gestandaardiseerde systemen voor spoorveiligheid, moet voor een deel van de Europese Commissie komen. Vestzak-broekzak natuurlijk, want de lidstaten dragen allemaal bij aan de Europese begroting en praten mee over de verdeling van de fondsen. Maar het levert veel politiek gedoe op.

De werkgroep, waarin beide landen – bijna – gelijkelijk zijn vertegenwoordigd en die (Jammer, Schade!) vooral in het Engels zal rapporteren, kan al met al aan de bak. Maar als het een beetje wil vlotten, kan heel Europa er een voorbeeld aan nemen.

WEGVERVOER

Vanaf 2022 alleen nog Euro 6 in milieuzone

TOM VAN GURP

Trucks met emissieklasse Euro 5 of lager komen vanaf 2022 de Nederlandse milieuzones niet meer in. Dat staat in een voorstel dat staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

De maatregel is onderdeel van een pakket voorstellen om de milieuzones in Nederland te harmoniseren. Ze wil voorkomen dat regels tussen steden van elkaar verschillen.

Belangrijk onderdeel van de harmonisering van milieuzones is dat elke gemeente dezelfde verkeersborden gebruikt. Onder het bekende ronde bord met rode rand en het woord 'milieuzone' erop, verschijnen in 2020 in elke milieuzone dezelfde onderborden. Daar staat op welke voertuigen er wel en niet in mogen. Voor vrachtverkeer bestaat er maar één bord. Daarop staat dat alleen vrachtauto's met minimaal emissieklasse Euro 4 de milieuzone mogen inrijden (de groene milieuzone, zie afbeelding onder). In 2022 komt er een nieuw bord, waarop staat dat al-



Elke gemeente moet dezelfde verkeersborden gaan hanteren.

leen vrachtauto's met minimaal emissieklasse Euro 6 de milieuzone mogen inrijden (de paarse milieuzone). De staatssecretaris stelt daarnaast voor dat steden vanaf 2025 zero-emissie zones mogen instellen voor bedrijfsvoertuigen en vrachtauto's. In zo'n zone mogen die voertuigen dan alleen komen als ze géén uitlaatgassen uitstoten. Branchevereniging TLN is blij met de harmonisering en geeft aan er altijd voor te hebben gepleit om een lappendeken te voorkomen.

BART PALS / TOM VAN GURP

Het College van Rijksadviseurs wil een onderzoek naar de verdoezing van het Nederlandse landschap. Er komen steeds meer grote distributiecentra en het adviesorgaan wil bekijken wat hiervan de gevolgen zijn. Resultaten van het onderzoek worden in het najaar verwacht.

'Het aantal distributiecentra en datacentra is de laatste jaren explosief gegroeid', meldt het college. 'Met name de xxl dc's zijn populair. Met oppervlaktes van zo'n veertigduizend vierkante meter of meer staan ze als enorme, raamloze dozen in het landschap. En dat landschap is juist zo belangrijk voor recreatie, natuur en als (internationale) vestigingsvoorwaarde. Bovendien is elke vierkante meter hard nodig voor de verduurzaming van de landbouw.' TLN laat bij monde van Wendy van Hamburg, manager Sectorontwikkeling bij de branchevereniging, weten het heel goed te vinden als wordt onderzocht hoe we de groei van logistiek vastgoed in ons land in goede banen kunnen leiden. 'Dat zoveel partijen Nederland kie-

Onderzoek naar verd

LOGISTIEK VASTGOED Gevolgen toename XXL-distributiecentra voor het land

zen als de plek waar zij hun logistieke activiteiten willen concentreren, is economisch gezien heel goed nieuws. Het biedt veel hoogwaardig logistiek werk. Niet zozeer in de magazijnen zelf: het werk daar zal steeds meer door robots gebeuren. De economische meerwaarde van die dc's zit hem in de data die zij genereren. Zie je dat bepaalde producten een bepaald deel van het jaar veel geleverd worden? Dan kun je

goed. Het zou mooi zijn als er uit dat onderzoek blijkt hoe we in Nederland hoogwaardig logistiek werk kunnen behouden en laten blijven groeien, en tegelijkertijd ervoor kunnen zorgen dat logistiek vastgoed goed in ons landschap past.' Begin 2017 telde Nederland maar liefst 28 miljoen vierkante meter aan logistiek vastgoed. En sindsdien is dat aantal alleen maar toegenomen. 'Het totale vloeroppervlak van



Er is vaak geen coördinatie geweest voordat zo'n doos wordt neergezet.

daar marketingacties op baseren. Het analyseren van die data is veel en hoogwaardig werk: dat zijn veel, goedbetaalde banen. Banen die wij in Nederland zonder die 'dozen' niet zouden hebben.'

'Tegelijkertijd zien wij ook dat het meeste logistieke vastgoed niet zo snel een architectuurprijs zal winnen. En er komt steeds meer verzet tegen de bouw van logistiek vast-

de distributiecentra is de afgelopen vijf jaar met 20% gestegen, mede veroorzaakt door de groeiende populariteit van het online shoppen', licht het CVR toe.

De snelle groei van de xxl dc's is het meest zichtbaar in Noord-Brabant, zoals in de logistieke hotspot Tilburg-Waalwijk. Die opmars baart het CVR zorgen. Afgelopen jaar werd deze trend ook steeds vaker in

MULTIMODAAL EVENT

Save the date

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM

Multimodaliteit is de sleutel om logistiek efficiënter, sneller en duurzamer te maken. Jaarlijks ontmoet de transport & logistiek elkaar bij het Multimodaal Event van Nieuwsblad Transport. Daar staat dit onderwerp centraal.

Dit jaar vindt het Multimodaal Event plaats op 27 juni in Rotterdam. Nieuw is een centraal netwerkplein waar u diverse partners de hand kunt schudden en nieuwe contacten kunt opdoen. U mag een dag verwachten vol actualiteiten, netwerkmomenten en kennisuitwisseling.

Voor ieder wat wils

Dit jaar zullen er tijdens het Multimodaal Event diverse programma's worden aangeboden. Zo hebben we voor u vijf verschillende streams: wegvervoer; spoorvervoer; binnenvaart; vastgoed & warehousing; en digitalisering.

www.multimodaal.nl

ORGANISATIE:



IT & DIGITALISERING

BINNENVAART

WEGTRANSPORT

VASTGOED & WAREHOUSING

SPOORVERVOER

oizing Nederland

schap in kaart gebracht

de media gesignaleerd. Het woord 'verdozing' is al eens tot woord van de dag gekozen.

Zo uitte Rijksbouwmeester Floris Alkemade onlangs zijn zorgen in een interview in *Trouw*: 'Prachtige uitzichten staan onder druk. Wij zien dit als een bedreiging van het Nederlandse landschap, zeker omdat er vaak geen coördinatie is geweest voordat zo'n doos wordt neergezet.' Ook landschapsarchitect Adriaan Geuze gaf recent aan in een uitzending van *Nieuwsuur* in paniek te raken door de snelle uitbreiding van bedrijventerreinen vol hallen: 'Chinese toestanden. En het houdt niet op.'

Door het onderzoek wil het CvR meer inzicht krijgen in wat er nu precies gebeurt. Ook moet duidelijk worden wat er nog in de pijplijn zit, wat de trends zijn, wat precies de ruimtelijke impact is van de verdozing, welke sturingsmechanismen er zijn en wat gedaan kan worden om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Daarom is het adviesorgaan een onderzoekstraject begonnen. Belangrijk onderdeel hiervan is een marktverkenning. Na de zomer worden de uitkomsten hiervan gepresenteerd.



'Prachtige uitzichten staan onder druk. Een bedreiging van het Nederlandse landschap.' Foto: DCAM

SPOORGOEDERENVERVOER

Staatssecretaris gaat de tariefsverhoging voor gebruik Kijfhoek onderzoeken

MARIEKE VAN GOMPEL

Staatssecretaris Stientje van Veldhoven gaat onderzoek doen naar de tariefsverhoging voor het gebruik van Kijfhoek en andere spooreplacements. Zij kijkt daarbij of deze voldoen aan de afspraken die zijn gemaakt in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

Dat heeft de bewindsvrouw gemeld tijdens een Kamerdebat over het spoor in antwoord op vragen die gesteld waren door de SP.

Onlangs werd bekend dat de tarieven voor het opstellen en rangeren van losse wagens op Kijfhoek de komende jaren met miljoenen worden verhoogd. DB Cargo is op dit moment de enige gebruiker van Kijfhoek, een sorteerstation voor losse wagens in Nederland. Dagelijks worden er zo'n zeshonderd tot zeventienhonderd wagens 'geheveld'. SP-Kamerlid Cem Laçin vroeg Van Veldhoven in het Kamerdebat om verduidelijking van de aanpassingen van de prijzen voor de tarieven voor het opstellen van goederentreinen door ProRail. Van Veldhoven werd hierdoor overvallen, maar beloofde hier in juni in een brief over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer op terug te komen. 'Dit is voor ons ook nieuw. We gaan het uitzoeken', aldus de bewindsvrouw. DB Cargo meldde eerder dat de ta-



Het tarief voor het opstellen en rangeren van losse wagens op Kijfhoek verandert. Foto: ProRail

riefverhoging 'lijrecht tegenover het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer staat'. In deze overeenkomsten hebben de spoorsector, ProRail en het ministerie in juni vorig jaar afspraken gemaakt om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te bevorderen. Volgens de spoorgoederenvervoerder wordt een deel van het extra geld nu door de verhoging van de tarieven voor het opstellen van treinen opgeslokt.

Per minuut

Eerder werd al bekend dat vervoerders vanaf 2020 voor het opstellen van treinen op rangeerterreinen voortaan per minuut gaan betalen

in plaats van per dag. Nu is het opstellen van een trein de eerste vier uur nog gratis. Daarnaast worden er kosten berekend op basis van de lengte van het spoor dat in gebruik wordt genomen. Volgens woordvoerder Jelle Rebbers van DB Cargo worden de spoorgoederenvervoerders hiermee benadeeld: 'Bij een terminal moet je regelmatig wachten en daar heb je als vervoerder niet altijd invloed op. Een vertraging bij een andere vervoerder kan bijvoorbeeld ook de wachttijd verlengen.' Volgens ProRail wordt het opstellen over de gehele lijn goedkoper voor de spoorgoederensector, omdat 'kort opstellen op voorheen goedkope locaties duur-

der wordt' en de 'duurdere locaties voor langer opstellen juist goedkoper'. Uit een berekening gemaakt door belangengorganisatie RailGood blijkt inderdaad dat voor A- en B-locaties (Maasvlakte West, Maasvlakte West-west, Maasvlakte Oost, Europort, Botlek en Pernis) na een langer verblijf de tarieven in 2020 dalen ten opzichte van dit jaar. Volgens Hans-Willem Vroon van RailGood zijn deze locaties echter niet geschikt om langer stil te staan. 'Dit zijn emplacementen waar krapte is en waar het belangrijk is om snel door te stromen. Daar zijn juist de huursporen voor, maar die tarieven worden juist duurder.'

@NTNL

Minister @CvNieuwenhuizen op congres @TSLogistiek: 'Het gaat in de toekomst om efficiëntere/slimmere sector. Digitalisering is daarbij belangrijk. Alleen zo blijft logistiek motor achter de 'ijzersterke economie' van NL. Daarom moeten we de schouders hieronder zetten.'

@TLNnieuws

Morgen vertrekt het transport met de #bloemenvoordepous vanaf #Keukenhof. Op het St. Pietersplein in Rome gaan de voorbereidingen nu beginnen.

@AnneGerards

Wethouder @martindebeer (#VVD/D66) is blij met de uitbreiding van Stelrad in #Heerlen: "Dit levert #arbeidsplaatsen op bij een bedrijf in de maakindustrie en logistiek dat zich onderscheidt van zijn branchegenoten. Daarmee past het goed binnen onze economische speerpunten."

@VVDHeerlen

"Met groeiende steden en uitdagingen van de klimaatverandering, speelt logistiek een sleutelrol naar oplossingen" @CvNieuwenhuizen @TSLogistiek #logistiek19

@CKoiter

'Congestie is een uiting van een heel systeem dat op de schop moet'

@breytnerzero

Ook met uw tweet in de krant? Met #NTnl springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op twitter.com/ntnl

[http://](http://nieuwsbladtransport.nl)

nieuwsbladtransport.nl
Deze week onder andere:

- Proef met autonoom transport op Ameland
- Foto's: droogdok met twee schepen breekt
- Aanvaring riviercruiseschepen op Nieuwe Maas in Rotterdam
- Bulkoperator aangestuurd vanuit Zwitsers skiresort
- Afhandelingsgarantie ECT sleutel tot Limburg Express
- Werknemers K+N vervolgd voor vissterfte

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

Meer innovatie in Rotterdamse

BAROMETER Havengebied nog geen innovatiehotspot, maar wel verbetering zichtbaar

BART PALS

Bedrijven in de Rotterdamse haven scoren hoger op het gebied van innovatie ten opzichte van twee jaar geleden, terwijl op landelijk niveau de scores juist afnemen. 'Dat maakt de haven nog steeds geen innovatiehotspot, maar toont wel duidelijk verbetering aan', meldt de nieuwe editie van de Haven Innovatie Barometer.

De barometer is een meerjaarlijks onderzoek uitgevoerd door het Erasmus Centre for Business Innovation, in opdracht van SmartPort en het Havenbedrijf Rotterdam, naar vernieuwing en het innovatieklimaat in de Rotterdamse havenregio.

Uit hetzelfde onderzoek blijkt onder meer dat de groep innovatiekoplopers gemiddeld beter presteert dan niet-innovatieve bedrijven, dat de klant een dominante rol speelt in het innovatie-ecosysteem, en dat een groot deel van de bedrijven voorstander is van een actievere rol van het Havenbedrijf in relatie tot de digitalisering, energietransitie en arbeidsmarkt in de haven. De bevindingen zijn gebaseerd op een uitgebreide enquête onder managers van 4.500 vestigingen in de haven en de omliggende havenstedelijke schil.

Graadmeter

Een belangrijke graadmeter van vernieuwing is volgens de onderzoekers de mate van incrementele innovatie (zoals aanpassingen van bestaande producten of diensten en efficiëntie-slagen in operationele processen of dienstverlening) en radicale innovatie (zoals het in de markt zetten van nieuwe producten of diensten en het benutten van mogelijkheden in nieuwe markten). Op beide vlakken scoort het havenbedrijfsleven hoger dan bij de nulmeting door ECBI van twee jaar geleden.

Een substantieel deel van het havenbedrijfsleven verwacht dat digitalisering-gerelateerde ontwikkelingen (het Internet of Things, blockchain, kunstmatige intelligentie) een aanzienlijke strategische impact hebben op de bedrijfsvoering en -strategie in de komende vijf jaar.

Dit geldt ook voor ontwikkelingen rond (semi)autonoom transport en – wat betreft bedrijven in het industriecluster (chemie, raffinage en energie) – de elektrificatie van industriële processen en het gebruik



De innovatie in de Rotterdamse haven is de afgelopen twee jaar meer verbeterd dan het landelijk gemiddelde. Foto: Smartport / Dick Sellenraad /Aeroview

van biograndstoffen, en juist in mindere mate voor 3D-printing. De meerderheid van de bedrijven geeft aan dat technologische ontwikkelingen veel nieuwe productideeën of nieuwe soorten dienstverlening in hun markt mogelijk hebben gemaakt, dan wel grote kansen bieden voor hun sector.

Vernieuwers en achterblijvers

In het onderzoek zijn de bedrijfsprestaties van de 25% meest innoverende bedrijven (de 'vernieuwers') vergeleken met die van de 25% minst innoverende bedrijven (de 'achterblijvers'). Voor het bepalen van het innovatievermogen is gekeken naar verschillende inno-

vatie-indicatoren, zoals de mate waarin nieuwe producten, diensten, operationele processen en businessconcepten zijn geïntroduceerd. De vernieuwers scoren gemiddeld 29% hoger op het aantrekken van nieuwe klanten en ervaren gemiddeld 23% meer groei van het marktaandeel. Wat betreft winstgevendheid en omzet- en winstgroei is het verschil met de innovatie-achterblijvers ruim 10%.

Ten opzichte van de groep innovatie-achterblijvers spendeert de groep vernieuwers gemiddeld significant meer aan R&D en (ondersteunende) ICT. Daarnaast scoort de innovatieve voorhoede gemiddeld hoger op diverse niet-techno-

logische factoren, waaronder de mate van ondernemende oriëntatie, de introductie van nieuwe managementpraktijken (zoals veranderingen in de wijze van aansturing), de

mate waarin er wordt samengewerkt met externe partijen.

De klant speelt een dominante rol in het innovatie-ecosysteem van bedrijven, zo meldt het rapport. Voor



Omzet bestaat voor een kwart uit nieuwe producten en diensten.

introductie van vernieuwende HR-praktijken (met betrekking tot bijvoorbeeld de autonomie en ontwikkeling van medewerkers) en de

bijna 90% van de bedrijven geldt dat (zakelijke) klanten belangrijk tot zeer belangrijk zijn voor hun innovatie-activiteiten. De top-5 van

AGENDA

RAILFREIGHT SUMMIT 15-16 MEI, GDANSK

De tweede editie van de RailFreight Summit vindt opnieuw plaats in Gdansk, Polen. Aan bod komen nieuwe verbindingen tussen Europa en Azië, zoals de Nieuwe Zijderoute.

• events.railfreight.com

DAG VAN DE GEVAARLIJKE STOFFEN

23 MEI, BORSELE

Na deze dag ben je volledig up-to-date over de laatste stand van zaken qua wetgeving, ontwikkelingen en innovaties in het vakgebied Gevaarlijke Stoffen.

• dagvandegevaarlijkestoffen.nl

MULTIMODAAAL 2019 27 JUNI, ROTTERDAM

Jaarlijks ontmoet de transport & logistiek elkaar bij het Multimodaal Event van *Nieuwsblad Transport*. Want multimodaliteit is de sleutel om logistiek efficiënter, sneller en duurzamer te maken.

• multimodaal.nl

PROJECT CARGO SUMMIT 2019 11-12 SEPTEMBER, ROTTERDAM

De tweede editie van Project Cargo Summit brengt de internationale projectladingsector bij elkaar. Opnieuw in de Onderzeebootloods, Rotterdam.

• projectcargosummit.com

HAVENDEBAT AMSTERDAM 10 OKTOBER, AMSTERDAM

Het jaarlijkse Havendebat staat in het teken van open gesprek en debat over actuele onderwerpen die de haven bezighouden.

• events.nieuwsbladtransport.nl

haven



meest belangrijke partijen in het innovatie-ecosysteem van het havenbedrijfsleven bestaat verder uit leveranciers (van grondstoffen, materiaal, apparatuur of software), concurrerende bedrijven, complementaire bedrijven en het Havenbedrijf Rotterdam. Onder andere kennisinstellingen en -platformen, brancheverenigingen en overheidsinstanties worden als minder belangrijk gezien. Onderaan staan start-up-hubs, bedrijfsincubators en -accelerators, commerciële laboratoria en externe prototype- en testfaciliteiten; minder dan 15% van de bedrijven acht deze partijen van belang voor zijn innovatie-activiteiten. Onder

innovatiekoplopers is dit percentage duidelijk hoger. De maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw vormen het meest innovatieve cluster in de Rotterdamse havenregio, en in het bijzonder maritieme toeleveranciers. Andere innovatieve sectoren zijn de niet-maritieme zakelijke, financiële en IT-dienstverlening en de 'third-party' (3PL) logistieke dienstverlening. Eén op de drie bedrijven heeft een zelfstandige afdeling of unit ingericht voor innovatiedoelstellingen, en 45% heeft één of meerdere medewerkers specifiek aangewezen voor het coördineren van de innovatie-activiteiten. De belangrijkste in-

novatiedoelstelling is kwaliteitsverbetering van huidige producten of diensten.

Omzet

De omzet in de afgelopen drie jaar van het gemiddelde bedrijf in de haven komt voor een kwart voort uit nieuwe producten of diensten, voor bijna 20% uit substantieel verbeterde producten of diensten, en voor de rest (bijna 60%) uit onveranderde dan wel marginaal aangepaste producten of diensten. 'De uitkomsten van het onderzoek met betrekking tot de verwachte impact van technologische ontwikkelingen onderschrijven het belang van innovatie', aldus de Haven Innovatie Barometer.

BEDRIJFSNIEUWS

De Duitse wegvervoerder **Elsen**, uit Wittlich, in de buurt van Koblenz, breidt zijn vloot uit met twee vrachtauto's die op lng rijden. De reden is dat aardgas als brandstof bij de pomp veel ruimer beschikbaar is dan elektriciteit. Het bedrijf heeft twee Iveco-trucks gekocht die op lng rijden. Elsen overwoog over te stappen op elektrische aandrijving, maar liep aan tegen het feit dat stroom bij veel tankstations in Duitsland nog niet leverbaar is. Bovendien staat een vrachtauto op stroom bij de pomp veel langer stil dan een truck op vloeibaar aardgas. lng is een relatief 'schone' brandstof, in elk geval in vergelijking met diesel.

Nedcargo heeft toestemming gekregen om zijn opslaglocatie in Haafthen te verdubbelen. Omwonenden en andere belanghebbenden waren tegen de uitbreiding in het verweer gekomen, maar de



Raad van State verwees deze week de bezwaren naar de prullenmand. Nedcargo heeft in de Gelderse plaats een opslagfaciliteit van ongeveer vier hectare. Het bedrijf wil dit graag verdubbelen en tevens de laad- en loskade verlengen. Omwonenden vrezden echter verkeersoverlast en te veel licht en geluid. Zij besloten om naar de rechter te stappen. Uiteindelijk belandde de zaak bij de Raad van State. Die had echter weinig begrip voor de bezwaren.

Pakketvervoerder **DPD** opende vorige week zijn nieuwe draaischijf voor Europees pakketvervoer op bedrijventerrein Westfields in Oirschot. Het sorteer- en distributiecentrum, Hub Eindhoven genaamd, beslaat 88.000 vierkante meter en kan nog met 36.000 vierkante meter worden uitgebreid. De sorteerinstallatie heeft een lengte van 2,1 kilometer en kan per uur 50.000 pakketten



Heeft u ook transport- of logistieknieuws over uw bedrijf?
redactie@nieuwsbladtransport.nl

aan. Soms blijven pakketten maar een paar minuten in het gebouw, zegt DPD. Het systeem verbruikt 75% minder energie dan gangbare installaties.

Verladers kunnen binnenkort bij de **Toll Group** ook vracht boeken via online platform Enterprise van het bedrijf Containers. Het gaat om een driejarig contract voor een bedrag van 1 miljoen euro, waarbij de klanten van Toll binnenkort prijzen digitaal



kunnen opvragen en ook het boeken en het verdere beheer via het toetsenbord kunnen afwickelen. Daarnaast levert het systeem 'real time' statusrapporten aan de klanten van Toll. Het bedrijf is niet de enige grote logistieke partij die binnenkort over Enterprise gaat beschikken. Ook Zim Integrated Shipping gaat gebruikmaken van het platform. Het systeem wordt al enige tijd benut door Maersk en een drietal andere containerrederijen.

Het is niet zeker of de top van **Cargolux** er blij mee zal zijn in tijden van groeiende overcapaciteit, maar drie verhuurde vrachtjumbo's (B747-400ERF's) van de Luxemburgse vrachtmaatschappij keren in de zomer terug



naar de eigenaar. De vliegtuigen waren gehuurd door vrachtmaatschappij ASL Belgium, die hoofdzakelijk expresvluchten uitvoerde voor koerier FedEx/TNT Express vanuit Luik Airport. De Belgische maatschappij is bezig met een reorganisatie van de vrachtvloot en daardoor worden de B747-400's over enkele maanden geretourneerd aan het Groothertogdom. De Belgische rederij CMB verkocht begin van dit jaar het meerderheidsbelang in ASL Belgium, het oude TNT Airways, aan investeerder Star Capital. Die heeft nu het mes gezet in de huurcontracten.

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
nieuwsbladtransport.nl

ALGEMEEN DIRECTEUR
joan.blaas@ntpublishers.nl

COMMERCIEEL DIRECTEUR
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl
ict en supply chain

VORMGEVING
edward ouwerkerk en barry hage

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 010 280 10 25
F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

KLANTENSERVICE
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren.

Of neem contact op met onze klantenservice:
010 280 10 16, customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

OFFICE MANAGEMENT
T. 010 280 10 00
F. 010 280 10 05

MAINPORT MAIL
T. 010 280 10 30
F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minouschka.schouten@mainportmail.nl

DRUK
 DE PERSGROEP
NEDERLAND

© 2019 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veevoerdigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

mvw
media voor vak
& wetenschap

COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Eiffel op zee

Gustave Eiffel zou helemaal uit zijn dak zijn gegaan. Dat doe ik nu dus maar in zijn naam. In 2022 neemt Jan De Nul, de Belgische baggeraar en dienstverlener aan de offshore-industrie, een werkschip in gebruik dat de jongste generatie windmolens op de Noordzee gaat plaatsen. Het schip, te bouwen door de scheepsbouwdivisie van Cosco, kan zich tot ver boven de zeespiegel verheffen met behulp van vier zogenoemde spudpalen, die rusten op de zeebodem. Tot zover weinig nieuws, want die techniek wordt in de offshore zelf allang gebruikt voor boortorens. Met dit verschil natuurlijk dat het schip zelfstandig kan varen.

Met die spudpalen, die in en uit de romp kunnen worden geschoven, reikt het schip van de zeebodem af tot ongeveer dometorenhoogte. Dat is al even hoog als de tweede verdieping van de Eiffeltoren. Maar we zijn er nog niet. Op het schip, alvast de 'Voltaire' gedoopt, wordt een kraan gebouwd van Huisman die de hele constructie een hoogte geeft van de hele Eiffeltoren, 325 meter. Deze hoogte is nodig als straks windparken op zee worden aangelegd met molens die, inclusief het gedeelte onder water, een hoogte van 270 meter bereiken.

Dat windmolens op zee een dergelijke hoogte zouden krijgen, wist ik nog niet. De ingenieur aan wie we de gelijknamige toren in Parijs te danken hebben, kende het fenomeen eind negentiende eeuw al helemaal niet. 'In mijn tijd', zegt Eiffel desgevraagd, 'stonden windmolens op het land en waren ze meestal niet hoger dan pakweg dertig meter. Met de windenergie maalde je tarwe of zaagde je hout. Mooie dingen, daar niet van. Maar die constructies uit jullie tijd zijn... enfin, impressionantes.'

Eiffel onderbreekt zichzelf even met de woorden: 'ze hebben hier goede sigaartjes en een aardige Moulin-à-Vent'. Daarna meldt hij zich opnieuw. 'Ik zat er nog eens over na te denken. Waarom noemt Jean De Nul het nieuwe schip 'Voltaire'? Zelf dacht ik eerder aan mijn tijdgenoot Jules Verne. Diens achternaam begint alvast ook met een V. En hij heeft met zijn enorme fantasie talloze dingen bedacht die jullie nu, twee eeuwen later, in de praktijk brengen.' Dan hapert zijn stem. 'Brand in de Notre-Dame! Waarom hebben ze geen gietijzeren toren op de kathedraal gezet? Al dat hout is vragen om problemen.'

QUOTE VAN DE WEEK

Er zit een kern van waarheid in de kritiek op de containerrederijen.

Topman Rolf Habben Jansen van Hapag-Lloyd erkent tegenover Shipping Watch dat reders 'meer kunnen doen' om verladers 'een betere kwaliteit te bieden'.



Zoeken wordt vinden.

Op zoek naar personeel in vervoer, warehousing, export, offshore, finance of ict? Werf niet op de tast, ga voor respons met inhoud.

 vacatures.nieuwsbladtransport.nl

Zeeuwse talenhobbel

VAARVERBOD Geen Engels, geen Nederlands, geen Westerschelde



De tanker mocht niet verder varen. Foto: Twitter

TOM VAN GURP

Een binnenvaartschip mocht zondag de Westerschelde niet op, omdat niemand van de bemanning de Engelse of Nederlandse taal machtig was. Ten minste één lid van de bemanning moet een van beide talen spreken om het water tussen Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Beveland en Walcheren op te mogen. En die talenkennis ontbrak bij het tankerpersoneel.

Dat meldde Gebiedsagent Martin op Twitter. De talenhobbel werd zondagochtend ontdekt tijdens een surveillance van politieschip P86. Uiteindelijk lag de tanker anderhalf

uur stil in de Sloehaven in Vlissingen-Oost, totdat er iemand was opgetrommeld die wel een van beide talen sprak. Het schip kon daarna zijn route verder vervolgen. Nederlands en Engels zijn sinds 2011 verplicht op de Westerschelde. Weliswaar gaat het om een binnenwater, waar normaal gesproken Duitse talenkennis afdoende is. Maar omdat op dit deel van de Schelde veel verkeer vanuit of naar de haven van Antwerpen vaart, gelden de regels van de zeevaart. En daar wordt dus Engels gesproken, waar de rederij even geen rekening mee had gehouden.

Uitzondering

Belangrijke reden voor die uitzon-

dering is dat op de Westerschelde veel cruiseschepen varen, waarvan de kapitein vaak afkomstig is uit Oost-Europa. Om toch te kunnen communiceren met andere schepen, om bijvoorbeeld aanvaringen te voorkomen, is een universele taal noodzakelijk.

Uniek is het voorval niet. Wel vaker worden schepen tegengehouden omdat personeel niet over een uitgebreide talenknoebel beschikt. Soms kan een collega-bemanningslid nog wel uitkomst bieden, omdat hij toch wat beter zijn talen spreekt dan zijn kapitein. Maar in andere gevallen is het dus wachten geblazen, totdat Gebiedsagent Martin de verlossende woorden spreekt en het schip laat gaan.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

15 april 1999

Verladers dupe van faillissement HCL

Een groot aantal verladers, bedrijven en particulieren, is de dupe geworden van het faillissement van Siem Huisman Caribbean Lines b.v. (HCL). Veel zendingen zijn door schuldeisers van HCL, rederijen, niet uitgeleverd. Huisman is inmiddels weer op de proppen gekomen met een nieuwe onderneming: Huisman Shipping Lines (HSL). De curator van het faillissement van HCL, R.A. Klaassen van Boonk Van Leeuwen Advocaten in Rotterdam, raadt ten zeerste af nog lading aan te bieden aan dit bedrijf.



Van Huisman, die kantoor houdt aan de Marconistraat 85 in Rotterdam, ontbreekt al enkele dagen elk spoor. Het bedrijf is gesloten en directeur Huisman is onbereikbaar. Voor het

kantoor staan nog wel verscheidene personenauto's die moesten worden verscheept naar Suriname, maar waar inmiddels beslag op is gelegd. Huisman is kort na het faillissement als de eenmanszaak 'Huisman Shipping Lines' doorgestart met exact dezelfde activiteiten. Veel klanten wisten niets van dit faillissement en boden tot voor kort nog steeds tegen betaling lading aan. Huisman nam alles aan maar was inmiddels niet meer in staat de vracht te verscheppen. Rederijen willen immers geen zaken meer met hem doen.