



## SPOTPRIJS

**Containertarieven  
lijnvaart gaan  
onderuit**

5

## START-UP

**Geen lege  
trucks meer op  
de wegen**

4

## MULTIMODAAL EVENT

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER  
ROTTERDAM

Save  
the date

www.multimodaal.nl



# Nieuwsblad Transport

## INTERVIEW

**'We investeren  
meer in overslag  
van breakbulk'**

10



WEEK 19 / 9 - 15 MEI 2019 / JAARGANG 31

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

## Boetes voor negen logistieke bedrijven

### INSPECTIE SZW

Bedrijven in transport en logistiek hebben vorig jaar 2,5 miljoen euro aan boetes opgelegd gekregen van de Inspectie SZW. Ze zijn uitgedeeld aan negen verschillende bedrijven. Dat blijkt uit het jaarverslag van de inspectiedienst, dat deze week is gepubliceerd. Naast de boetes zijn zes dwangsommen opgelegd en vier strafrechtelijke onderzoeken gestart. De Inspectie SZW kijkt onder meer naar naleving van de rij- en rusttijden, onderbetaling, illegale tewerkstelling en arbeidsuitbuiting en het gebruik van Oost-Europese schijnconstructies.

## Koelcontainers beleven groeispurt

**39** procent is de toename van de aanvoer van reeferlading

in koel- of vriescontainers in de Nederlandse havens de afgelopen twee jaar. Dat meldt het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek). De hoeveelheid koel- en vrieslading die via containerschepen ons land binnenkwam, kwam daarmee vorig jaar uit op tien miljoen ton. 97% van alle koelcontainers komt in de haven van Rotterdam binnen.

## 'Spoorvervoer Alpen moet met subsidie'

### MODAL SHIFT

Het vervoer via de spoortunnels door de Alpen moet zeker nog tot 2030 gesubsidieerd worden. Anders zal veel lading die de afgelopen jaren naar het spoor is verschoven, weer over de weg gaan. Dat was de boodschap van voorzitter Hans-Jörg Bertschi van gecombineerd vervoerder Hupac bij de presentatie van de jaarcijfers over 2018. Die lieten een forse groei zien in zowel volume, ruim 21%, als in omzet, die met ruim 19% toenam tot 580 miljoen Zwitserse frank (502 miljoen euro).

# XPO zet acquisitieplannen voorlopig in de ijskast

**EXPEDITIE** Amerikaanse expediteur heeft al voor 1,9 miljard dollar aan eigen aandelen opgekocht



XPO Logistics is niet langer een van de beurslievelingen van de VS. De koers van de grote expediteur is sinds de tweede helft van vorig jaar gehalveerd. Foto: Hollandse Hoogte

### JOHN VERSLEIJEN

Het Amerikaanse XPO Logistics zet voorlopig de ambitieuze expansieplannen in de mondiale expeditiemarkt op een laag pitje en concentreert zich op de opkoop van eigen aandelen om de afkalvende beurskoers op te krikken.

Dat maakte topman Brad Jacobs van XPO bekend bij de toelichting op de financiële cijfers over het eerste kwartaal. Sinds september 2018 daalde het aandeel XPO van 115 dollar naar iets onder de 50 dollar onder druk van tegenvallende cijfers. Dat werd later versterkt door kritiek op de boekhouding en het verlies van een contract van Amazon (600 miljoen).

Voor het opkopen van eigen aandelen (buy-back) heeft het expeditiebedrijf een pot van 2,5 miljard dollar (2,23 miljard euro) gereserveerd, aldus Jacobs. Daarvan is de laatste vijf maanden al een bedrag van 1,9 miljard dollar gebruikt om circa 35 miljoen XPO-aandelen in te slaan. Volgens financieel dienstverlener Bloomberg heeft de directie daarmee een derde van de eigen aandelen uit de markt gehaald. Rond de 90 miljoen aandelen zijn nog in de markt. Daarvan is 55 miljoen in handen van twee aandeelhouders en de fondsen Vanguard en Blackrock. Het inslaan van eigen aandelen betekent dat de directie afscheid heeft genomen van de strategie om via overnames een van de marktleiders te worden in logistiek. Nog vorig

jaar wees Jacobs erop dat het bedrijf meer dan een miljard dollar in kas had voor verdere grote acquisities. Die oorlogskas is nu geheel besteed aan de opkoop van eigen aandelen. Volgens Jacobs betekent de focus op het kopen van eigen aandelen overigens niet dat XPO definitief afscheid heeft genomen van grote overnames. 'Er komt wel weer een dag dat wij terugkeren naar onze strategie van overnames', stelt hij.

### Grootmacht

XPO Logistics is eigenlijk een optelsom van 17 grote overnames die het bedrijf vanaf 2012 in de internationale transportsector heeft gepleegd. Daaronder bevinden zich grote namen als Pacer, Norbert Dentresangle en Con-Way. XPO wist daar-

mee in een kort tijdsbestek en gesteund door een stijgende beurskoers een grootmacht te worden in de mondiale logistiek. Amerikaanse analisten zijn intussen kritisch over het buy-back programma van XPO. Zij wijzen erop dat de koers van het aandeel weliswaar met zo'n 25% is gestegen naar 65 dollar sinds het dieptepunt eind 2018, maar dat dit wel bijna twee miljard dollar heeft gekost. Volgens Bloomberg is het kopen van eigen aandelen daarmee een bijzonder kostbare operatie gebleken met gering succes. Daarnaast wijst het op de slechte financiële situatie van XPO met een schuldenberg van 5,4 miljard dollar en een negatieve boekwaarde van 2,8 miljard dollar.

Zie verder pagina 7



## COMMENTAAR

ROB MACKOR  
redactie@nieuwsbladtransport.nl



## Een charmant voorstel

Het voorstel dat de Fransen op tafel legden voor de belangrijke vergadering volgende week van de Marine Environmental Protection Committee (MEPC) van de IMO is charmant in zijn eenvoud: stel wereldwijd snelheidslimieten in voor zeeschepen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. De ervaringen van de containersector, die na 2008 om economische redenen langzamer is gaan varen, hebben bewezen dat 'slow steaming' een bijzonder effectief middel is om brandstofverbruik, en daarmee uitstoot van broeikasgassen, terug te dringen.

Een charmant aspect aan het voorstel is ook dat de snelheid van zeeschepen goed controleerbaar is. Tenminste als die schepen te allen tijde hun transponder aan laten staan, het handige apparaat dat continu locatie- en navigatie-informatie naar het Automatic Identification System (AIS) verstuurt. Daarmee kunnen schepen overal ter wereld realtime gevolgd worden en zouden overtredingen volautomatisch gesignaleerd kunnen worden.

Vraag is wel wie die controletaak op zich zou moeten nemen. De IMO (International Maritime Organization), een afdeling van de Verenigde Naties, lijkt de meest voor de hand liggende kandidaat. Een ander aspect dat verder uitgewerkt zou moeten worden, is hoe ver de verplichting moet gaan om te allen tijde zichtbaar te zijn voor AIS. Nu is dat in de meeste situaties het geval, maar niet in alle. Een uitzondering geldt bijvoorbeeld voor bepaalde schepen die ten anker liggen in afwachting van orders voor een nieuwe reis. Gunstig neveneffect van strengere controles is overigens dat notoire 'duikers' als Noord-Korea en Iran effectiever aangepakt zouden kunnen worden.

De Nederlandse redersvereniging KVNR is in navolging van andere lobbyclubs tegen verplichte maximale snelheden op zee. De vereniging denkt dat het voorstel het ook niet zal halen in de MEPC-bijeenkomst volgende week in het hoofdkwartier van de IMO in Londen, omdat een groot deel van de westerse scheepvaartnaties er niet aan wil. Een van de argumenten is dat langzamer varen duurzame investeringen, in bijvoorbeeld lng-aandrijving, zou ontmoedigen.

Het zou een gemiste kans zijn als het voorstel om verplichte snelheidsbeperking in te voeren inderdaad van tafel wordt geveegd. Steeds alarmerender rapporten en bewijzen van klimaatopwarming maken duidelijk dat het geen kwestie van of is maar van en/en. Dus langzamer varen en lng-aandrijving installeren. Net zoals de energiesector zal de scheepvaart alles uit de kast moeten halen om zijn bijdrage aan de wereldwijde opwarming terug te dringen. Het zou doodzonde zijn als de mogelijkheid van een 'quick win' via 'slow steaming' ongebruikt in de la zou blijven liggen.

## INTERVIEW RENE BRUIJNE, DIRECTEUR TRANSFOLLOW

## 'Voor e-CMR is het vooral wachten op Duitsland'

TOM VAN GURP

Van de vierhonderd miljoen vrachtdocumenten zijn er dit jaar slechts maximaal twee miljoen elektronisch. Dat verwacht directeur René Bruijne van Transfollow, het bedrijf achter de e-CMR. Vooral Duitse twijfels staan een doorbraak in de weg. Een recente grensoverschrijdende pilot richting het VK moet de Britten wél alvast over de streep trekken. Bruijne hoopt dat de Duitsers volgen.

**Hoe zag de recente pilot richting het VK er precies uit?**

Hierbij werden diverse ladingen gedurende een maand vervoerd van Nederland en Frankrijk naar het Verenigd Koninkrijk, via een veerdienst. Aan de pilot werd deelgenomen door de vervoerders International Road Ferry uit Nederland, Transport Fiolet uit Noord-Frankrijk en het Britse Brian Yeardley Continental. Ook transportorganisatie TLN en het Britse ministerie van Vervoer keken mee. We hebben in deze pilot bewust gekozen voor uitsluitend FTL-zendingen (Full Truck Load, red.). Daardoor waren er minder administratieve handelingen nodig. Bij deelladingen krijg je al snel een stapel met elektronische vrachtbrieven en dat maakt het voor de betrokken instanties en bedrijven alleen maar ingewikkelder.

**Zijn er nog problemen aan het licht gekomen?**

Eigenlijk was er maar één obstakel. Normaal gesproken controleren de douane-autoriteiten elk voertuig op de mogelijke aanwezigheid van verstekelingen. Zonder een dergelijke controle mogen voertuigen niet verder. Het was voor de controleurs aanvankelijk niet duidelijk hoe ze op de e-CMR duidelijk moesten maken dat deze controles hebben plaatsgevonden. Maar daar is uiteindelijk een oplossing voor gevonden. Verder is het zonder noemenswaardige problemen verlopen.

**Betekent dit dat Nederlandse transporteurs richting het Verenigd Ko-**



**ninkrijk nu standaard met de elektronische vrachtbrief hun ladingen kunnen vervoeren?**

Nee, zover is het nog niet. Het VK moet de e-CMR eerst nog ratificeren. Mede daarom hebben we de pilot gedaan. Ik verwacht dat het VK voor het einde van dit jaar zijn goedkeuring geeft.

**Nou schijnt er vóór die tijd nog iets te gebeuren dat invloed heeft op de handel met het VK....**

De Brexit komt er inderdaad aan. Maar dat kan juist een kans zijn voor de e-CMR. Het is uiteraard erg afhankelijk van wat de Britten kiezen. Gaan ze voor een douane-unie, een overeenkomst naar Noors of Zwitsers model, of wordt het een harde Brexit. Tot die tijd moeten we afwachten.

**Gaan we binnenkort massaal de e-vrachtbrief gebruiken?**

Ik vermoed dat het de weg van geleidelijkheid zal bewandelen. Het kan niet gaan zoals bij de OV-chipkaart. Die is gewoon ingevoerd voor iedereen en de vervoerders konden zeggen: je krijgt tot die en die datum de tijd om over te stappen en daarna zijn andere vervoersbewijzen niet meer geldig. Dat kan bij de elektronische vrachtbrief

niet. Er zijn ook tal van instanties bij betrokken. Niet alleen vervoerders en verladings, maar ook verzekeraars, politie, douane, brandweer. Die kijken er allemaal op een andere manier naar.

**Het document is al in diverse landen te gebruiken. Slaat het een beetje aan?**

Als je kijkt naar het totaal aantal vrachtbrieven, is het aantal e-CMR's nog beperkt. In Europa worden jaarlijks zo'n vierhonderd miljoen vrachtdocumenten gebruikt. Ik verwacht dat dit jaar zeker een miljoen daarvan elektronisch zijn. Hopelijk halen we de twee miljoen ook. Maar meer dan dat verwacht ik niet dit jaar.

**Hoe komt dat?**

Het wachten is vooral op Duitsland. Daar is de e-vrachtbrief nog niet geratificeerd. Het proces is wel in gang gezet, maar er zijn nog veel vragen. Wordt er wel voldoende rekening gehouden met privacy? Kan iedereen die gegevens dan zomaar inzien of zijn er beperkingen? Wat zijn de gevolgen voor wetshandhavers? De Duitse politiek ziet dus niet zozeer obstakels, ze willen gewoon meer weten voordat ze er een beslissing over nemen. Ik verwacht dat het een kwestie van tijd is voordat het ook daar wordt geratificeerd. Al is het uiteraard aan de Duitse politiek om er een besluit over te nemen. En als de Duitsers eenmaal 'om' zijn, denk ik dat de meeste andere landen die het nog niet geratificeerd hebben ook volgen. Denk bijvoorbeeld aan Noorwegen of Oekraïne.

**Waarom zouden transporteurs de e-CMR eigenlijk moeten gebruiken?**

Het belangrijkste argument is de transparantie. Door de elektronische vrachtbrief kunnen alle partijen in de supply chain zien waar een lading zich bevindt. En dan heb ik het niet alleen over de exacte locatie, maar ook over de status. Daarnaast bespaart het geld en administratieve lasten. Tevens is het natuurlijk vreemd dat anno 2019 zoveel documentatieprocessen nog steeds via papier worden afgehandeld.

## POLL

## INVOERING MAXIMUMSNELHEID OP ZEE IS EEN GOED IDEE



**NIEUWE POLL** De elektronische vrachtbrief is een zegen voor de transportsector



Reageer ook! [nieuwsbladtransport.nl/poll](http://nieuwsbladtransport.nl/poll)

Donderdag 6 juni

DOSSIER

IATA Luchtvracht

Adverteren? [paul.van.der.kooij@promedia.nl](mailto:paul.van.der.kooij@promedia.nl)

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via [nieuwsbladtransport.nl/verdieping](http://nieuwsbladtransport.nl/verdieping)

# Krijgt Vroon het lek boven?

**VERLIEZEN** Zeeuwse rederij krijgt nog twee jaar lucht van zijn financiers

ROB MACKOR

Vroon heeft vorig jaar voor het derde achtereenvolgende jaar zwaar verlies geleden. De uit het Zeeuwse Breskens afkomstige rederij verwacht zeker dit jaar opnieuw verlies te lijden, maar hoopt in 2021 de problemen de baas te zijn.

Uit het kort geleden bij de Kamer van Koophandel ingeleverde jaarverslag blijkt dat Vroon eind vorig jaar na langdurige onderhandelingen een akkoord bereikte met achttien banken en andere financiers over een herstelplan voor 2019 en 2020. Dat moet leiden tot een sterke verbetering van de resultaten, onder meer door het afstoten van verlieslatende activiteiten. Daardoor moet het bedrijf, met ruim 150 zeeschepen een van de grootste Nederlandse rederijen, in 2021 weer in staat zijn om zijn activiteiten te herfinancieren.

Veel zal daarbij afhangen van de markt, erkent Vroon in het jaarverslag. 'Het is essentieel dat scheepvaartmarkten een aanmerkelijke verbetering zullen vertonen', schrijft de directie bijvoorbeeld. Dat geldt met name voor de ingestorte offshore-markt, waarop Vroon met een groot aantal suppliers en allerlei andere ondersteunende vaartuigen actief is.

## Onderpand

Als het bedrijf er niet in slaagt om aan een reeks nauwgezet omschreven eisen te voldoen, moet het met zijn geldgevers overleggen over oplossingen. Uit het jaarverslag blijkt dat dit in de eerste maanden van het jaar al een keer is gebeurd. Een meerderheid van de financiers heeft ingestemd met de versoepeling van de eisen om aan het eind van het eerste en tweede kwartaal bepaalde financiële ratio's te halen.



Vroon bereikte een akkoord met banken en andere financiers over een herstelplan in 2019 en 2020. Foto: Vroon

Uit het jaarverslag valt verder op te maken dat het bedrijf bijna zijn hele hebben en houden aan de banken heeft verpand. Niet alleen de schepen zijn via hypotheek in onderpand gegeven, de banken hebben ook het pandrecht op 53 dochterbe-

kort van maar liefst 362 miljoen op 536 miljoen dollar omzet. Al bij al heeft Vroon sinds 2016 meer dan 600 miljoen dollar verlies geboekt, waardoor het eigen vermogen van meer dan een miljard dollar is weggesmolten tot 250 miljoen. Het af-

eens zien dat de meeste pijn aan de offshore-kant zit. Daarop werd bijna 69 miljoen dollar extra afgeschreven. De andere sectoren zijn carcarriers (16 miljoen) en high heat tankers (13 miljoen). Het walspersoneel werd het afgelopen jaar afgeslankt van 356 naar 257 fte's.

Het jaarverslag maakt duidelijk dat de rederij al sinds 2016 op de rand van de afgrond balanceert. Aan het eind van dat jaar stopte Vroon eigenmachtig met het betalen van aflossingen aan de banken en werd er alleen nog rente betaald. De rederij erkent dat deze 'standstill' in feite neerkwam op contractbreuk, die echter door de financiers werd 'gerespecteerd'. Een taai onderhandelingstraject volgde, dat uiteindelijk leidde tot een Raamakkoord, dat op 30 november 2018 door alle partijen werd getekend.

Bijna hele hebben en houden van Vroon is aan de banken verpand.

drijven en op de toekomstige inkomsten van de schepen. Het verlies kwam vorig jaar uit op 226 miljoen dollar, op een omzet van 493 miljoen. In 2017 was de verhouding nog veel schever: een te-

gelopen jaar heeft Vroon 98 miljoen dollar extra afgewaardeerd op de vloot, die nu nog voor 1,4 miljard in de boeken staat. Vorig jaar was dat nog 1,86 miljard. Een uitsplitsing per sector laat nog

## INFRASTRUCTUUR

### Duits spoorvervoer kan verdubbelen

FOLKERT NICOLAI

Met relatief weinig geld aan investeringen kan het vervoer van goederen over het spoor in Duitsland in volume verdubbelen in de komende vijftien jaar.

Dat zegt onderzoeksbureau KCW in een studie geschreven in opdracht van het Network Europäischer Eisenbahnen (NEE) en een organisatie van vrachtwagonbezitters. Volgens KCW is tot 2035 ongeveer 4,2 miljard euro extra aan investeringen nodig om deze verdubbeling te bereiken en zo het wegennet in Duitsland en elders in Europa te ontlasten. De onderzoekers baseren zich op het jongste Bundesverkehrsplan. Met kleine toevoegingen aan de be-

groting, van gemiddeld 280 miljoen euro per jaar, kunnen in Duitsland bottlenecks worden weggenomen uit het spoorwegnet, waardoor de capaciteit voor goederenvervoer per trein enorm kan toenemen.

Er hoeft daartoe niet eens veel meer spoor te worden aangelegd, zegt NEE in reactie op het rapport. Het gaat vaak om kleine stukjes spoor die ontbreken op internationale verbindingen. Er zijn geen nieuwe 'mammoetprojecten' nodig. In veel gevallen moet alleen worden geïnvesteerd in efficiënter gebruik van het bestaande spoor, in de elektrificering van korte trajecten en in extra spoor waarop goederentreinen halt kunnen houden wegens voorrang voor passagierstreinen.

## SAMENWERKING

### Havens sluiten aan bij CO2-project Porthos

KIM VAN DIJK

De havens van Rotterdam, Antwerpen en North Sea Port (Gent-Terneuzen-Vlissingen) lanceren een gezamenlijk project om grootschalig CO2 op te vangen, te vervoeren en op te slaan.

Het project heet CO2TransPorts. De drie havens vragen Europa het te erkennen als Project of Common Interest (PCI), wat de deur zou openen voor aanzienlijke subsidies. In hun aanvraag is sprake van de opslag van tien miljoen ton CO2. Ter vergelijking: de totale CO2-uitstoot van de bedrijfsactiviteiten in de havens van Antwerpen, Rotterdam en North Sea Port loopt op tot meer dan zestig miljoen ton, een derde

van de totale uitstoot van broeikasgassen in de Benelux.

'Op dit vlak zijn we geen concurrenten', zegt een van de havenbestuurders. 'In plaats van elk afzonderlijk aan de uitstoot te werken, is het beter de krachten te bundelen.' Het is afwachten of het gezamenlijke CO2-project van Europa een PCI-status krijgt. Antwerpen en North Sea Port zullen aansluiten bij Porthos, het bestaande CO2-project en groene paradepaardje van de haven van Rotterdam. Porthos staat voor Port of Rotterdam CO2 Transport Hub & Offshore Storage. In november wordt bekendgemaakt of het gezamenlijke project de PCI-status krijgt. Rotterdam heeft al 6,5 miljoen voor zijn deel toegekend gekregen.

## KORT

### Scheepvaart moet snel maatregelen treffen

MILIEU

De internationale scheepvaart moet met spoed extra maatregelen nemen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, anders zijn de klimaatdoelstellingen die de sector voor 2030 heeft vastgesteld niet haalbaar. Dat concluderen het onderzoeksbureau CE Delft en de onderzoekers van het Britse bureau University Maritime Advisory Services. Er wordt gedacht aan snelheidsbeperkingen of het limiteren van het vermogen van schepen.

### Amazon begint in VS eigen vrachtplatform

LAADRUIJTE DELEN

Webwinkel Amazon is in een vijftal staten in het noordoosten van de Verenigde Staten een vrachtbeurs begonnen. Het bedrijf biedt daarop vrije laadruimte aan in vrachtauto's die gewoonlijk voor Amazon zelf rijden. Er worden alleen volle wagenladingen uitgewisseld. Deeladings, waaronder groupage, kunnen niet worden verhandeld. Het tarief zou 25% lager zijn dan de gangbare prijs.

### Seaspan: 434% meer winst dankzij ONE-fusie

COMPENSATIE

Het Canadese scheepsleasebedrijf Seaspan heeft in het eerste kwartaal van dit jaar 434% meer winst geboekt dan in hetzelfde kwartaal vorig jaar, dankzij een compensatiebetaling van 227



miljoen dollar die het heeft ontvangen van een klant. Dat was naar verluidt de Japanse containerrederij ONE. Na de fusie waren zeven schepen niet meer nodig, die van Seaspan waren geleased.

### AB Inbev stapt over op binnenvaartschepen

MODAL SHIFT

Voor het transport van zijn topmerk Stella Artois maakt AB Inbev voortaan gebruik van binnenschepen. Het gaat om vervoer vanuit de brouwerij in het Luikse Jupille naar de haven van Antwerpen. Daarmee hoopt de grootste bierbrouwer ter wereld in België op jaarbasis vijfduizend vrachtwagenritten te kunnen schrappen. De brouwerij ligt op zevenhonderd meter van het water.



# 'Geen lege trucks meer door Quicargo'

BART PALS

Deze keer in de Start-up Monitor een gesprek met Avishai Trabelsi, mede-oprichter van Quicargo. 'Via ons hebben transporteurs een hogere marge omdat de beladingsgraad toeneemt.'

## Wat is je elevator pitch?

Geen lege trucks meer. We helpen transportbedrijven om efficiënter en duurzamer te zijn en in het tijdperk van de deeleconomie en nieuwe technologie te stappen. Voor de verzender leveren we daartoe een online tool om binnen 30 seconden het transport van palletladingen te boeken in de Benelux en Duitsland.

## Welk probleem los je daarmee op?

Doordat we lege ruimte in bestaande trucks gebruiken, minimaliseren we congestie en uitstoot. Ook zorgen we ervoor dat de marge per rit van transporteurs toeneemt, omdat de beladingsgraad toeneemt.

## Waarin onderscheid je je van bestaande diensten?

Er zijn providers waarbij je volledige trucks kunt huren. Wij zijn de enige die zich richt op binnenlandse distributie van één tot vijf pallets: groupage. Omdat klanten steeds meer van crossdocking gebruik maken, moeten we ook rekening houden met openingstijden van verladers en de gevolgde routes.

Transporteurs bieden hun lege ruimte aan, die koppelen we aan partijen met lading. De prijs is dynamisch en onder meer afhankelijk van het volume, type goederen, aanbod van transporteurs en hoe lang van tevoren je de boeking plaatst.

## Wat is de grootste uitdaging om dit idee succesvol te maken?

De uitdaging is de bereidheid van de transporteur om zijn operationele data te delen. We gebruiken de commerciële informatie niet, alleen de data die nodig is voor ons netwerk. Toch is het vaak vertrouwelijke bedrijfsinformatie, we begrijpen dat dit soms gevoelig ligt. Maar om het netwerk echt te optimaliseren hebben we die data wel nodig.

## Hoe overtuig je ze om die data te delen?

We beginnen klein. Transporteurs geven aan waar en wanneer ze wel wat extra lading kunnen gebruiken en die data delen ze via ons systeem. Ze kunnen dus zelf kiezen wat ze delen, dat gaat nog niet automatisch via hun TMS. Als ze merken dat dat succesvol is, zijn ze bereid om extra data te delen, ook automatisch via de eigen planningssystemen. Want dat bespaart de eigen planners veel moeite.

## Marktplaatsen hebben vaak moeite om gelijkmatig te groeien in zowel

## START-UP MONITOR

**Naam:** Quicargo  
**Oprichtingsdatum:** augustus 2016  
**Aantal werknemers:** 25  
**Verwachte omzet dit jaar:** 4 tot 5 miljoen euro



Oprichter Avishai Trabelsi van Quicargo: 'Voor een distributierit heb je geen tijd om over de prijs te pingpongen.' Foto: NT

## vraag als aanbod. Hoe zorg je ervoor dat het aantal transporteurs en beschikbare lading in evenwicht is?

Dat is inderdaad een kip-ei probleem. Daarvoor hebben we backup-transporteurs. Als een lading binnen 30 minuten geen vrije transporteur heeft gevonden, dan krijgt de backup-transporteur die rit automatisch. Dat is weliswaar duurder voor ons, maar betekent dat er voor elke vraag aanbod is. We kunnen transport van alle gemaakte boekingen via ons systeem garanderen.

## Wat is het verdienmodel?

We werken via een dynamisch prijsmodel voor de verlader. Onze diensten bestaan uit de marge die we maken op de prijs die de verlader betaalt en die de transporteur ont-

vangt. Ook die is dus variabel, afhankelijk van de rit, boeking en omstandigheden. Meestal ligt het rond de 10 tot 12%. Omdat we werken met bestaande capaciteit zijn de prijzen voor kleine verladers nog altijd 15 tot 22% lager dan wanneer ze rechtstreeks zaken zouden doen met een transporteur.

## Hoe ben je op het idee gekomen?

Ik nam het transportbedrijf van 25 vrachtwagens in Israël over van mijn vader. We hadden het erg moeilijk om marge te maken met transport vanwege de hoge kosten en concurrentie. We hadden een groeiende omzet, maar verdienden niets extra. Bovendien is er vrijwel geen internationaal transport vanwege de buitengrenzen, daardoor is de markt erg beperkt. Ik zocht naar nieuwe verdienmodellen door samen te werken met anderen. Want lege trucks heb je overal. Een volle truck zorgt voor betere marge. We zijn een pilot gestart om lege ladingruimte te delen via de deeleconomie en nieuwe technologie. Maar als start-up is het moeilijk om in Israël te groeien vanwege de beperkte transportmarkt, dus gingen we op zoek naar een goed ontwikkelde logistieke markt, waar samenwerking en duurzaamheid belangrijke kernwaarden zijn.

## Waarom heb je voor Amsterdam gekozen als thuishaven?

Nederland is onderdeel van de Blue Banana en ligt vlakbij Antwerpen en Duitsland. De transportmarkt is potentieel heel groot hier. We willen veel internationale, hooggeschoolde mensen aantrekken, dan is Amsterdam de beste plaats.

## Wie zijn de oprichters?

We hebben Quicargo met zijn drieën opgericht. Ik als transporteur, Elad Yarkoni is de developer en Roni Liberman is de product development manager. Yarkoni is teruggekeerd naar Israël, dus nu zijn Roni en ik overgebleven. Hij woont ook in Israël, maar komt regelmatig deze kant op.

## Hoeveel startkapitaal heb je inmiddels opgehaald? Wie zijn de investeerders?

Ruim 4,5 miljoen euro. Investeerders en adviseurs zijn onder meer SLJ Investment partners, geleid door Rene Dahan, voormalig voor-

zitter van de Raad van Toezicht van Koninklijke Ahold, de voormalig MD Germany & Benelux van TNT Willem J. Prinsen, de voormalig CEO van TLN Peter Sierat en logistiek expert en lector dr. Walther Ploos van Amstel van de VU Universiteit, Amsterdam.

## Wat zijn de activiteiten van de medewerkers?

Ontwikkeling van het platform wordt gedaan door front- en backend developers. Het productteam is de schakel tussen de gebruikers en de developers. Het operationele team zorgt ervoor dat de ritten worden uitgevoerd. Verder hebben we mensen voor sales & marketing en transportadviseurs voor grote klanten.

## Wat zijn je toekomstplannen?

We groeien in West-Europa in markten waar binnenlandse distributie een belangrijke markt is. Voornamelijk zijn we alleen actief in de Benelux en Duitsland, maar we willen ook naar het Verenigd Koninkrijk. We kijken dus met grote interesse naar de Brexit, het kan zijn dat daardoor het binnenlands transport flink toeneemt. Dat zou interessant voor ons kunnen zijn.

## Welke lessen heb je onderweg geleerd?

Tijdens de pilotfase in Israël hadden we eerst veel geïnvesteerd in een mobiele app. Maar dat was eigenlijk niet relevant, transportbedrijven deden hun bedrijfscommunicatie toen nog via een walkie talkie. We moesten voor hen smartphones kopen en uitleggen hoe dat werkt. Daar ging te veel energie in zitten. We waren verliefd op ons product, zonder dat we wisten wat de markt op dat moment nodig had. Als start-up moet je focus hebben op wat de klant nodig heeft. Al onze nieuwe features gaan nu eerst langs focusgroepen voor validatie en verbetering. In Nederland worden bijvoorbeeld de meeste boekingen via de desktop gemaakt. Ook werkten we in het begin via een systeem waarbij transporteurs konden bieden op een transport. Maar voor een distributierit van 50 à 60 euro, heb je geen tijd om over de prijs te pingpongen. Nu werken we via een prijs algoritme, zodat je binnen 30 seconden een gegarandeerde prijs hebt voor je transport.



# YOUR CARGO, OUR CARE

WHEREVER YOU WANT US TO GO >>

EAST AFRICA - RED SEA  
 PORTUGAL | MOROCCO  
 UK & IRELAND | PAKISTAN  
 SPAIN & CANARY ISLANDS  
 NORTH WEST CONTINENT

43 Years of experience has given us unique and detailed knowledge of all our destinations and the local customs formalities, regulations and practices. Together with our fully customer-focussed approach, modern container fleet, a sophisticated network of local agents and thoughtful planning, you can count on efficient service provision and follow through.

weclines.com

**W.E.C.**  
LINES



# Teu-tarieven zakken in

**CONTAINERVAART** Databedrijf Xeneta zag in april een 'ietwat schokkende tariefdaling'

PAUL JUMELET

De spottarieven in de containervaart zijn in april op alle grote vaargebieden onderuit gegaan, zo rapporteerde het Noorse databedrijf Xeneta afgelopen week.

De Noorse dataverzamelaar, die de tarieven op de internationale scheepvaartroutes op de voet volgt via zijn eigen Xeneta Shipping Index (XSI), zag de Europese importtarieven in vergelijking met maart inzakken met 4,8%.

De exporttarieven vanuit Europa daalden wat minder steil, met 1,9%. Wereldwijd kwam de daling gemiddeld uit op 4,2%. Volgens topman Patrik Berglund van Xeneta kwam de forse daling als donderslag bij heldere hemel. De Xeneta-index had in februari en maart nog een aanmerkelijk fleurigere aanblik gegeven. Berglund spreekt van een 'ietwat schokkende' ommekeer. 'Velen in de branche zullen hun vooruitzichten voor de korte en middellange termijn nu opnieuw onder de loep nemen.'

## Verre Oosten-Europa-trade

Op de Verre Oosten-Europa-trade is de druk op de prijzen volgens Xeneta onder meer vergroot door een uitbreiding van de capaciteit op meerdere loops van de Ocean Alliance, de alliantie van de rederijen CMA CGM, Cosco en Evergreen. Al was dat volgens Xeneta zeker niet de enige oorzaak: de containertarieven zijn volgens de Noren momenteel een speelbal van uiteenlopende bedreigingen, variërend van grote politieke ontwikkelingen tot 'structurele kwesties' in de maritieme sector zelf.

Wat dat laatste betreft, noemt Xeneta de nu geconstateerde daling van de tarieven een beroerde uitgangspositie voor containerrederijen die hun prijzen de komende tijd



Druk op de prijzen is vergroot door een uitbreiding van de capaciteit. Foto: Hollandse Hoogte

juist zouden willen opschroeven. Hiermee willen zij de hoge kosten compenseren van het installeren van zwavelabsorberende scrubbers op hun schepen.

De verwachting is dat de container-

gelopen week weer wat moed. De index van Drewry, die net als die van Xeneta in april flink was gedaald, vertoonde vorige week een herstel van ruim 2 procent.

Drewry tekende er wel bij aan dat de

als gevolg van de voortdurende onzekerheid over onder meer de Brexit en de Chinees-Amerikaanse relatie.

Sterker nog: afgelopen week was een Twitter-bericht van Donald Trump, waarin de Amerikaanse president een verhoging aankondigde van de importtarieven voor sommige goederen uit China, voldoende om de onzekerheid in de scheepvaartbranche opnieuw te vergroten. De beurskoersen van sommige scheepvaartbedrijven gingen meteen onderuit.

Analist Thomas Chasapis van bureau Allied Shipbroking voorspelde op Yahoo Finance dat de vrachtsector beslist nog een tijdje geconfronteerd zal blijven worden met dit soort 'willekeurige en onvoorspelbare schokken', met 'enorme gevolgen' voor het goederenvervoer.

In mei zullen de containertarieven zich wel weer wat herstellen.

tarieven zich in mei wel weer wat zullen herstellen. Zo gaf de World Container Index, een barometer van consultant Drewry – die de ontwikkeling van de tarieven ook dicht op de huid zit de containervaart af-

opleving nog bescheiden was vergeten bij de inzinking van de aprilmaand.

Echt hoopgevende 'gaten in de bewolking' zijn volgens Berglund voorlopig nog niet waarneembaar,

BOSKALIS

## Kaping 'Blue Marlin' loopt goed af

ROB MACKOR

Het zwareladerschip 'Blue Marlin' van Boskalis is zondag voor de kust van Equatoriaal Guinee doelwit geweest van een gewelddadige kaping, zo heeft de aanmelder gemeld.

Het schip werd zondagmiddag vanaf een rubberboot geënterd door een bende gewapende piraten. De Boskalis-bemanning wist zich ongedeerd terug te trekken in de 'citadel', een zwaar beveiligde ruimte aan boord die met het oog op dit soort situaties is uitgerust met verschillende communicatiemiddelen en met nooddrantsen.

Nadat de lokale autoriteiten en de NAVO-missie MDAT-GoG (Mari-

time Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea) waren gearmeerd, zijn er twee helikopters en een marineschip op de 'Blue Marlin' afgestuurd. In de tussentijd gingen de piraten aan boord tekeer, waarbij veelvuldig werd geschoten en vernielingen op de brug werden aangericht, waardoor het schip onbestuurbaar werd. Maandagochtend bij daglicht is de 'Blue Marlin' door de marine van Equatoriaal Guinee en Spanje geënterd en uitgekamd. Daarbij zijn geen piraten aangetroffen en is de bemanning bevrijd uit de citadel. Ze verkeren volgens Boskalis in goede gezondheid. Boskalis-topman Peter Berdowski heeft zijn complimenten uitgesproken voor 'het uiterst professionele optreden van de bemanning'.

KWARTAALCIJFERS

## PostNL: rendement pakketten moet hoger

JOHN VERSLEIJEN

PostNL haalde over de eerste drie maanden van 2019 voor het eerst meer dan de helft van de totale omzet (684 miljoen euro) uit het pakketvervoer. De nettowinst kwam uit op 6 miljoen euro tegen 14 miljoen euro in 2018.

Topvrouw Herna Verhagen toonde zich tevreden met het sterk gestegen pakketvolume (+16%) over het eerste kwartaal, maar wees er tevens op dat de winstgevendheid uit deze groeiemarkt geen gelijke tred houdt met het aanbod. Ofschoon de omzet uit het pakketvervoer door het groeiende e-commerce aanbod steeg met 13% naar 398 miljoen euro, bleef het onderliggende resul-

taat met 22 miljoen euro gelijk aan dat van het eerste kwartaal van 2018. Door de hoge investeringslasten in onder meer IT, sorteerpots, stijgende personeelskosten en meer gebruik van onderaannemers staat dat rendement uit pakketvervoer al enige tijd onder druk. Verhagen wil het operationeel resultaat uit de pakketbezorging dan ook verbeteren door de kosten omlaag te brengen. Dat moet onder meer gebeuren door de opening van een speciaal sorteercentrum in 2021 voor kleine standaardpakketten, die nu 40% van het aanbod uitmaken. Daarnaast zet PostNL in op het elimineren van pieken, onder meer op dinsdag als de bestellingen uit het weekend binnenkomen, en rond de feestdagen.

KORT

### Eerste e-truck Contargo voor containertransport

ZERO EMISSIE

Containerbedrijf Contargo heeft op zijn Duisburg Intermodal Terminal de eerste van zes elektrische DAF-containertrucks in gebruik genomen. De eerste e-truck wordt ingezet voor het aanleveren en ophalen van containers bij lokale terminals in de regio Nederrijn. De tweede wordt binnenkort in gebruik genomen. Later dit jaar krijgen ook de Contargo-terminals in Neuss en Emmerich de beschikking over elektrische trucks. De actieradius is 100 kilometer.

### Luchtvrachtaanbod verder onder druk

KRIMP

Het luchtvrachtaanbod kromp over de eerste drie maanden van het lopende boekjaar met ruim 3%. Dat blijkt uit de cijfers van luchtvrachtanalist WorldACD. Daarmee zet de sector de neerwaartse trend van het afgelopen half jaar voort, stelt de Nederlandse consultant, die in de meeste regio's in de wereld afnemende volumes heeft gedetecteerd. Zo nam in Azië het aanbod met 7,6% af.

### DP World-terminal digitaliseert truckflow

ANTWERPEN

De terminal van DP World in Antwerpen neemt in juni een nieuwe app in gebruik om de communicatie met de truckers te verbeteren en hun doorstroming te versterken. Dagelijks



passeren op de terminal tussen de twee- en vijfduizend trucks. Met de nieuwe app kan de trucker de informatie zien die hij nodig heeft, zonder daarvoor zijn vrachtwagen te verlaten om naar een checkpoint te gaan.

### Eerste huurder voor DC Bavelse Berg in Breda

LOGISTIEK VASTGOED

De eerste unit van het nieuw gebouwde distributiecentrum op de Bavelse Berg in Breda is verhuurd. Het verhuurde deel heeft een grootte van 20.000 vierkante meter. Systabo, een bedrijf van VolkerWessels, is verantwoordelijk voor realisatie en zal het gebouw medio september 2019 opleveren. dc Bavelse Berg wordt flexibel verhuurd en heeft een omvang van 45.000 vierkante meter.



**TON & TEU**

**ONNO DE JONG, CONSULTANT**  
onno.de.jong@ecorys.com

**'Blauwe banaan' muteert**

Dit weekend las ik een interessant rapport van het economisch bureau van ING. Het rapport gaat over de nog steeds sterk verschillende toekomstperspectieven voor de regio's in Europa. Een onheilspellende boodschap, waarbij de titel van het rapport, 'Divided Europe', toevalligerwijs dezelfde is als het Centraal Planbureau al in 1997 gebruikte voor het meest negatieve ontwikkelingsscenario voor de mainport Rotterdam.

Het rapport bevestigt de uitspraak dat de sterke regio's in Europa steeds sterker worden en het voor minderbedeelde regio's in de periferie van Europa steeds lastiger wordt om mee te komen. Verklarende factoren zijn logischerwijs het opleidingsniveau van de bevolking in de regio, toegang tot (digitale) infrastructuur en uitgaven aan innovatie. Sommigen van u zullen nu waarschijnlijk het beeld van de 'blauwe banaan' op het netvlies hebben. U weet wel, het inmiddels alweer dertig jaar oude concept van een Europees economisch kerngebied dat loopt van Manchester via Nederland, Vlaanderen en Duitsland naar Milaan. Anno 2019 is de banaan gemuteerd en horen bijvoorbeeld ook de regio's rond Wenen tot het economisch meest sterke gebied van Europa. Daardoor heeft de westelijke helft van Hongarije, maar zeker ook grote delen van Polen, Tsjechië en Slowakije, een veel positiever toekomstbeeld dan regio's verder weg van dit kerngebied. Hier ligt stagnatie op de loer.

De positieve ontwikkelingen in dit gedeelte van Centraal-Europa vormen een mooi bruggetje naar de Railfreight Summit volgende week in Gdansk (ook een regio met een goed vooruitzicht) waar ik een verhaal mag houden over deze 'emerging markets'. De vervolgvraag is dan hoe dit relevant is voor de Europese logistieke sector. Onderdeel van de show is ook een paneldebat met vertegenwoordigers uit de regionale containersector, intermodaal vervoer en logistiek dienstverleners. Ik ben benieuwd hoe deze heren inspelen op deze ontwikkelingen en vooral ook hoe deze gemuteerde blauwe banaan de concurrentie tussen de toegangspoorten naar het Economisch kerngebied gaat veranderen.

In 1997 ging het Centraal Planbureau nog uit van een model waarin Rotterdam, Antwerpen en Hamburg in toenemende mate de containermarkt zouden domineren. Daarbij zou Hamburg het meest profiteren van toekomstige groei in Centraal- en Oost-Europa. Dit zou dan ten koste gaan van de positie van Rotterdam en Antwerpen. Nu weten we allemaal hoe Hamburg kwakkelt. De snelle opkomst van de havens van Gdynia, Gdansk en de laatste jaren ook havens als Triëst, Piraeus en Koper laten zien dat deze markten prima via diepzeehavens in andere havenranges bediend kunnen worden.

Kortom genoeg om het volgende week in Gdansk over te hebben, hopelijk ook met sommigen van u. Want één ding is zeker: de kaarten in het grote 'welke haven voor welke containerdebat' zullen steeds opnieuw geschud worden.

**Valse start voor KLM**

**LUCHTVRACHT** Combinatie van hoge brandstofkosten, overcapaciteit, lagere tarieven

**TOM VAN GURP/JOHN VERSLEIJEN**

**Nog geen vrachtverliezen, maar de eerste kwartaalcijfers van Lufthansa Cargo AG (LCAG) en concurrent Air France-KLM Cargo, twee van de grootste luchtvrachtvervoerders van Europa, voorspellen niet veel goeds voor de rest van het boekjaar.**

Daarbij zijn vooral de cijfers van Lufthansa Cargo, dat nog steeds een eigen, gedetailleerde winst- en verliesrekening aflevert, interessant. AF KLM Cargo heeft in 2017 na aanhoudende verliezen afscheid genomen van de eigen boekhouding en de vrachtprestaties ondergebracht bij de passagierscijfers.

De vrachtdivisie van Lufthansa kende blijkens de kwartaalcijfers een moeilijke start dit jaar. Het bedrijfsresultaat (ebit) moest maar liefst 74% inleveren, ingegeven door een afnemende vraag op vooral de routes tussen Europa en Azië, fors gestegen brandstofkosten en dalende tarieven. Die kunnen nu aanleiding zijn om de oude MD11F's - Lufthansa bezit er nog twaalf - versneld af te stoten. Voorlopig houdt de directie nog het aantal van twee MD11F's aan die voor het einde van dit jaar uit de vloot worden genomen, maar dat aantal kan snel oplopen als een hogere brandstofprijs en de marktvraag het niet meer financieel interessant maken om de oldtimers, met een hoge brandstofconsumptie, nog langer in de lucht te houden.

**Beladingsgraad**

De winst voor rente en belastingen nam bij Lufthansa Cargo af van 72 miljoen euro in het eerste kwartaal van vorig jaar naar 19 miljoen euro in de eerste drie maanden van dit jaar. Ook de omzet leed onder de slechte vraag naar luchtvrachtcapaciteit en daalde met 4% naar 660



Lufthansa Cargo zag het bedrijfsresultaat met bijna 75% dalen, Air France-KLM Cargo ontving 4%

miljoen euro bij een sterk verslechterde beladingsgraad van 62,6% (-6,8 procentpunt). In totaal werden er 2% minder tonkilometers verkocht door LCAG. Daarbij waren vooral de tegenvallende omzetsresultaten op de routes tussen Azië (-6%) en Noord- en Latijns-Amerika (-9%) een bepalende factor, aldus de directie. Verder speelden hogere personeelskosten, de aanschaf van drie nieuwe B777F's en extra uitgaven voor materieel en diensten een rol bij het slechtere kwartaalresultaat. In totaal liepen de investeringen uit de laatste drie maanden op met 744% naar 135 miljoen euro vergeleken met het eerste kwartaal van 2018, aldus Lufthansa.

De vrachtdivisie doet het altijd stukken beter dan het moederbedrijf als geheel. De holding dook namelijk in het rood in het eerste kwartaal. Onder de streep was er sprake van een bedrijfsverlies van 336 miljoen euro. De verliescijfers zijn daarbij volgens de directie vooral toe te schrijven aan de overcapaciteit in de markt, met name op de korte en middellange afstanden. Ook de stijgende brandstof- en loonkosten doen een duit in het zakje. Zo was het luchtvaartbedrijf 202 miljoen euro extra kwijt aan de inkoop van brandstof. 'We zijn echter overtuigd dat we al in het tweede kwartaal een herstel zien in onze opbrengsten', aldus financieel directeur Ulrik Svensson.

**PAKKETVERVOER****Bpost moet bij koeriersdochter in VS stevig verlies incasseren**

**KOEN MORTELMANS**

**Bpost zag de nettowinst over het eerste kwartaal van dit jaar teruglopen met 21% naar 50,2 miljoen euro op een nagenoeg gelijkgebleven omzet van 906,8 miljoen euro (-1,1%).**

Bpost evolueert zich net als de Nederlandse branchegeenoot PostNL steeds meer van postbedrijf tot een pakketvervoerder. Pakjes en algemene logistiek zijn momenteel goed voor de helft van de inkomsten en op dat omzetaandeel zit ook het oude PTT Post. Bpost had deze transitie graag willen doen samen met PostNL, maar een overname twee jaar geleden kaatste af op weerstand bij de directie en het ka-

binet in Den Haag. Het resultaat was dat Bpost nu op eigen kracht het pakketvervoer moet uitbouwen. Wat vooral neerkomt op het investeren in nieuwe pakketcentra.

**Radial**

In tegenstelling tot briefwisseling wordt e-commerce almaar populairder. Daardoor nam de omzet van de pakketbezorging van Bpost in België en Nederland met ruim 11% toe en de omzet met 8% naar 196,8 miljoen euro. In Noord-Amerika was Bpost minder succesvol en liep de omzet met 5,2% terug naar 228,5 miljoen euro. Dit is te wijten aan een nieuw prijsbeleid en klantenverlies bij het in 2017 overgenomen Amerikaanse koeriersbedrijf Radial. Het dochterbedrijf leverde over het

eerste kwartaal een verlies op van 7,8 miljoen euro. Al eerder werd de acquisitie in de VS door de analisten omschreven als een miskoop. Het Belgische binnenlandse brievenvolume viel in het eerste kwartaal met 9,2% terug. In dit cijfer is overigens ook de eveneens dalende verspreiding van gedrukte media inbegrepen. De omzet uit dit segment daalde door kostenbesparingen en duurdere postzegels slechts met 1,8%. Met een bedrijfsresultaat (ebit) van 92,6 miljoen euro levert de postbestelling ondanks de dalende volumes nog steeds de meeste winst op. De bedrijfswinst uit pakketvervoer en logistiek bleef door de hoge investeringskosten in nieuwe depots steken bij 18 miljoen euro.



# en Lufthansa Cargo

tarieven en minder aanbod doet zich voelen in de eerste kwartaalcijfers



minder voor elke verkochte tonkilometer vracht. Foto: Shutterstock

‘Dit vertrouwen is gebaseerd op het aantal boekingen voor de komende maanden.’ Voor het gehele lopende

afname van 1,3%. De lijndiensten leverden daarvan 473 miljoen op, een verlies van 2,8% vergeleken met de

## AF-KLM zag de vrachtomzet met bijna 3% slinken op de lijndiensten.

boekjaar verwacht Lufthansa uit te komen op een omzetgroei van ongeveer 3 tot 7%.

AF-KLM Cargo behaalde over het eerste kwartaal van dit jaar een totale omzet van 547 miljoen euro, een

eerste drie maanden van 2018. In totaal werd door de Frans-Nederlandse luchtvrachtcombinatie 270 miljoen ton vervoerd. Dat was evenveel als in dezelfde periode vorig jaar. Qua verkochte tonkilometers vracht

werd er door de vliegtuigen van Air France en KLM 0,5% meer afgelegd, maar doordat de vrachtcapaciteit van de groep met 1,4% toenam liet de totale benuttingsgraad van de vloot een afname zien van 1,3% naar 59,1%. Aangezien een groot deel van de capaciteit van AF-KLM Cargo tegenwoordig uit bellyruimte op de passagiersvliegtuigen bestaat, valt die benuttingsgraad nog mee.

Reden van de tegenvallende resultaten zoekt de directie in een zwakke vraag naar vrachtruimte door de afvallende economische groei, politieke onzekerheid en handelsspanningen. Daardoor is er druk ontstaan op de tarieven. De gemiddelde opbrengst per tonkilometer liet daardoor een verval zien van 4% naar 13,67 eurocent. Ook de andere afdelingen van AF-KLM hadden het moeilijk in de eerste maanden van dit jaar.

### Stakingen

De luchtvaartgroep als geheel boekte een operationeel verlies van 303 miljoen euro. Een jaar eerder leed Air France-KLM een operationeel verlies van 118 miljoen euro. Destijds zadelden stakingen bij personeel van Air France het concern op met een extra kostenpost van 75 miljoen euro. De omzet steeg in het eerste kwartaal met 2% naar bijna 6 miljard euro. Bij Air France was er sprake van een operationeel verlies van 256 miljoen euro, terwijl voor KLM een tekort van 56 miljoen euro resteerde. Prijsvechter Transavia sloot het kwartaal af met een tekort van 71 miljoen euro. Topman Smith wist kort na zijn aanstelling vorig jaar de plooiën met het personeel van Air France glad te strijken. Daarvoor trok hij wel de portemonnee. De personeelskosten stegen daardoor met 6,4%. De brandstofrekening nam in vergelijking met 2018 met 140 miljoen euro toe naar 1,2 miljard euro in het eerste kwartaal.

## LOGISTIEK

# ABN: bankroet stijgt met 5 à 10% dit jaar

TOM VAN GURP

**Het aantal transportbedrijven dat dit jaar op de fles gaat, zal maximaal 10% hoger liggen dan in 2018.**

Dat verwachten de economen van ABN Amro. Stijgende loonkosten en afvallende economische groei zijn hiervan de belangrijkste oorzaken. Vorig jaar gingen 10,5 op de 1000 bedrijven in transport en logistiek failliet. Dat was al een toename in vergelijking met een jaar eerder, toen 9,3 van de 1000 transportbedrijven de jaarwisseling niet haalden.

De stijging van vorig jaar verklaart ABN Amro vooral door gestegen loonkosten. ‘Tot 2018 bleef de loonstijging achter bij de groei van de economie, sindsdien is er een versnelling’, aldus de bank. ‘Vorig jaar namen de cao-lonen in de sector toe met 3,1%. Uitzendkrachten werden zelfs 5,9% duurder. De tarieven voor logistieke diensten stegen echter nauwelijks, vermoedelijk door beperkte marktmacht tegenover verladers. Dat zette de winstmarge onder druk, wat vermoedelijk heeft geleid tot meer faillissementen.’ Voor dit jaar wordt een verdere stijging verwacht, tussen de 5 à 10%. Dat zou betekenen dat ongeveer 11

op de 1000 bedrijven noodgedwongen hun activiteiten moeten stoppen. Belangrijkste oorzaken zijn een verdere loongroei en een afzwakende economie. Van dit laatste zijn de eerste signalen al zichtbaar. Zo werd eerder deze maand duidelijk dat het aanbod van lege laadruimte toeneemt. Tevens bleek uit de marktmonitor van het Sectorinstituut Transport en Logistiek dat het ondernemersvertrouwen voor het eerst in vijf jaar niet meer positief is. De transportsector is niet de enige bedrijfstak waar het aantal faillissementen stijgt, aldus de bank. Ook in de bouw, de autoverkoop en de zakelijke dienstverlening verwacht ABN Amro rake klappen dit jaar in het aantal faillissementen.

### Fusies

De bank voorziet tevens vergeleken met 2018 een verdere groei (5 tot 10%) in het aantal overnames en fusies bij transportbedrijven met meer dan 250 werknemers. ‘Door schaalvergroting en de inzet van data kunnen deze bedrijven hun capaciteit beter benutten, wat leidt tot hogere marges. Daarnaast maken de hoge investeringskosten in digitalisering de fusies/overnames meer noodzakelijk’, aldus de bank.



Mooy Logistics was een van de bedrijven die vorig jaar kopje onder ging. Inmiddels heeft een doorstart plaatsgevonden. Foto: Mooy Logistics

## LOGISTIEK



XPO Logistics zag winst met een derde dalen naar 43 miljoen dollar. Foto: XPO

# Matige start voor XPO Logistics tekent zwakke expeditiemarkt

FOLKERT NICOLAI

**Het Amerikaanse XPO Logistics sloot het eerste kwartaal af met een iets gedaalde omzet van 4,12 miljard dollar, een fractie minder dan de 4,19 miljard dollar uit de eerste drie maanden van vorig jaar.**

De nettowinst van de expediteur, die volgens vele analisten op de nominatie staat om overgenomen te worden, daalde gevoelig, van 67 miljoen dollar naar 43 miljoen dollar. De winst per aandeel ging omlaag van 0,50 dollar naar 0,37 dollar.

De logistiek dienstverlener uit Greenwich, in de Amerikaanse staat Connecticut, spreekt van ‘va-

lutaire tegenwind’, hogere rentelasten en hogere belastingen. Daarnaast verloor het bedrijf eind vorig jaar een vervoerscontract van 600 miljoen dollar bij Amazon. De belastingdruk steeg in het eerste kwartaal van dit jaar van 0 tot 27%.

### Afkoeling

XPO merkt ook de gevolgen van een zekere afkoeling van de mondiale economie en de onzekerheid over de wereldhandel. Zo hadden grote klanten minder opdrachten aan de logistieke dienstverlener te verstrekken. In het landtransport zag het expeditiebedrijf de omzet in het eerste trimester dalen van 2,77 naar 2,66 miljard dollar. Het bedrijfsresultaat ging omlaag van 139 naar 129 miljoen dollar.

Bij de divisie logistiek was er een omzetplus van 3,2% naar 1,49 miljard dollar. Het bedrijfsresultaat daalde evenwel licht, van 48 naar 46 miljoen dollar.

Voor het hele boekjaar 2019 houdt de Amerikaanse bedrijfsleiding vast aan de eerder gestelde doelstellingen. Groei wordt vooral gezocht in de thuisbezorging van door de consument bij webwinkels gekochte artikelen, de voedings- en drankenlogistiek en in transport voor de lucht- en ruimtevaart. Daarin zou een omzetstijging van 3 à 5% moeten worden gerealiseerd. Het resultaat voor rente, belastingen en bijzondere posten (ebitda) zou 6 tot 10% kunnen toenemen, naar een bedrag van 1,65 miljard tot 1,75 miljard dollar.





# Tesla Semi: nog even wachten aub

Het prototype van de nieuwe elektrisch aangedreven, lichte vrachtauto werd in 2017 aangekondigd. Foto: Hollandse Hoogte

## PRODUCTIEPROBLEMEN Start productie elektrische Tesla-truck met een jaar uitgesteld

FOLKERT NICOLAI

**Wie alvast een lichte elektrische trekker bij Tesla heeft besteld, moet nog even in de wachtkamer plaatsnemen. Tesla kan pas volgend jaar aan de vraag voldoen, want het bedrijf worstelt met – dit komt wel vaker voor – productieproblemen.**

Tesla, de ontwerper en fabrikant van elektrisch aangedreven automobielen, begint volgend jaar aan de productie van de Tesla Semi, een trekker die met een oplegger een actieradius heeft van 300 of 500 mijl, pakweg 450 tot 750 kilometer. De start van de productie was aangekondigd voor dit jaar, maar is dus een jaar uitgesteld omdat de fabriek in Sparks, bij de stad Reno in Nevada, nog niet gereed is.

Het bedrijf van grootaandeelhouder en topman Elon Musk zegt op papier al voldoende Semi's te hebben verkocht om er straks in Nevada, in de zogenoemde Gigafactory 1, zo'n honderdduizend per jaar van te produceren. In 2023 zou deze jaarproductie moeten worden gehaald. Het prototype van de nieuwe elektrisch aangedreven, lichte vrachtauto werd in 2017 aangekondigd. Aangenomen werd toen dat de truck in 2019 in productie zou worden genomen.

De nieuwe trekker is niet goedkoop. Er zijn twee varianten. De ene heeft een batterij die goed is voor 300 mijl en gaat 150.000 dollar kosten. De andere, zwaardere uitvoering, die een actieradius heeft van 500 mijl, kost 180.000 dollar. Dit dan op grond van de catalogusprijs uit 2017. Voor het gebruik van zulke

voertuigen in de praktijk is het nodig dat er voldoende laadstations en andere afneempunten voor stroom langs de wegen komen.

### Elektrische truck

Een volger van Tesla, het Amerikaanse vakblad *Electrek*, wijst erop dat de voorlopige orders voor het nieuwe type elektrische truck geen oneindige geldigheid hebben. Veel bedrijven willen wel investeren in elektrisch vervoer, bijvoorbeeld over kortere afstanden in en rondom steden, maar zijn genoodzaakt hun vloot geleidelijk te vernieuwen. Uitstel van de productie van de Tesla Semi zou ertoe kunnen leiden dat deze potentiële afnemers toch maar kiezen voor een conventionele vrachtauto en hun reservering voor de elektrotruck intrekken. Tesla heeft de afgelopen jaren tal

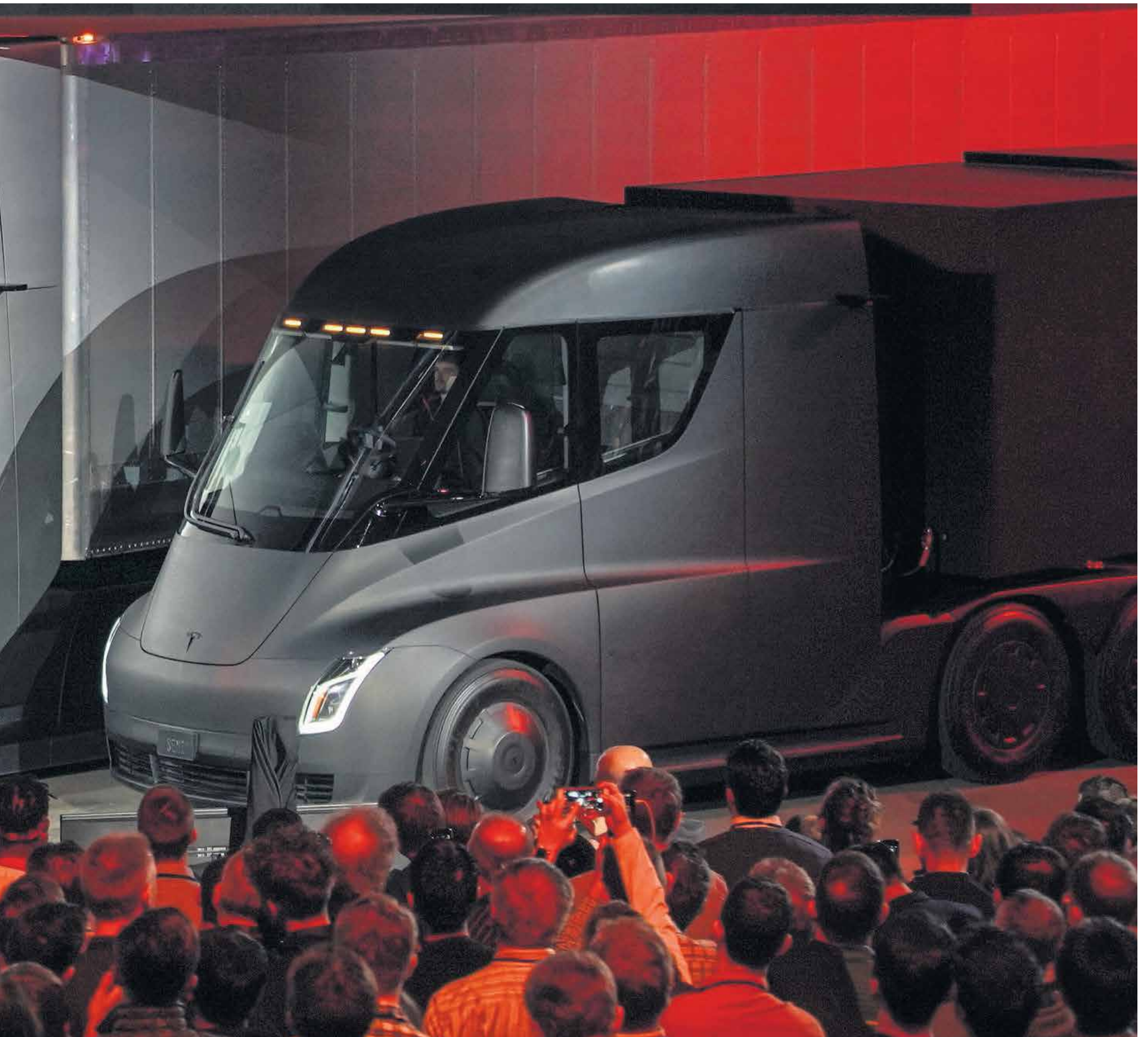
van nieuwe lichte elektrische voertuigen met succes op de markt gebracht, maar er nog altijd niets aan verdiend. De resultaten over het eerste kwartaal van dit jaar spraken opnieuw boekdelen. Het bedrijf behaalde een omzet van 4,5 miljard dollar en leed een verlies van 4,10 dollar per aandeel. Analisten hadden gerekend op een kwartaalomzet van 5,8 miljard dollar, bij een verlies per aandeel van 1,21 dollar. Dat werd dus een enorme tegenvaller. Tesla weet dit tijdens de presentatie van de resultaten aan de vertraagde productie van het Model 3, bestemd voor de automobielenmarkt in de Verenigde Staten, Europa en China. Wegens de productieproblemen concentreerde Tesla zich eerst op aflevering van dit nieuwe type op de eigen Amerikaanse markt. Het bedrijf verwacht dat de schade

in het tweede kwartaal kan worden ingelopen, als ook de bestellers in Europa en China hun aankoop krijgen geleverd.

### Aandeelhouders

De aandeelhouders van Tesla zijn de laatste tien jaar bepaald niet verwend. In 2009 leed het bedrijf een verlies van 55,7 miljoen dollar op een omzet van 112 miljoen dollar. In 2013 was het verlies verhoudingsgewijs iets minder: 74 miljoen dollar op 2,01 miljoen dollar omzet. Vorig jaar moest Tesla 976 miljoen dollar toeleggen, maar was de omzet inmiddels tot 21,5 miljard dollar toegenomen. Er zijn overigens niet veel aandelen Tesla in vrije omloop op de effectenbeurs van New York. Een grote meerderheid is in bezit van Elon Musk, die zich graag tot de oprichters rekent, en het Japanse tech-





nologieconcern Panasonic. De meeste Tesla-aandeelhouders zijn geduldig en blijven zitten op hun stukken, die gemiddeld nu zo'n 255 dollar moeten kosten.

Wat Tesla in al die jaren wel is gelukt, is de introductie en productie van elektrische auto's. In 2017 bijvoorbeeld rolden er daarvan 120.000 van de band, vorig jaar waren het er al 350.000. De tophit is de Tesla Model 3, die in standaardversie 35.000 dollar moet kosten. Er is een meer luxueuze uitvoering à 44.000 dollar.

#### Nieuwe markten

Brengt Tesla dus geen auto's met verbrandingsmotor op de markt, het bedrijf heeft sinds zijn ontstaan wel ontstellend veel kapitaal verbrand. Daarbij richt het zijn blik op steeds nieuwe markten, zoals het

automatisch rijden, uiteraard met elektrisch aangedreven auto's. Het wil daarmee nu ook de taximarkt betreden en de concurrentie aangaan met Uber.

Elon Musk begeeft zich, op persoonlijke titel, ook in de ruimtevaartmarkt, met zijn bedrijf SpaceX, dat al succesvol goederen van de aarde naar het internationale ruimtevaartuig ISS bracht en zelfs grote delen van de raket heel terug op de

aardbodem heeft laten landen. SpaceX lanceerde vorig jaar ook – letterlijk – de Tesla Roadster, een elektrisch voertuigje dat zich nu in een baan om de aardbol bevindt.

Wat Tesla het meest zal bezighouden is niet eens de prozaïsche winst- en verliesrekening, die in al die jaren nog altijd geen zwarte cijfers onder de streep heeft vertoond. Het is het probleem met de grondstof lithium, benodigd voor de pro-

ductie van de huidige generatie batterijen. Lithium is een schaars artikel en een belangrijk deel van de nu bekende wingebieden wordt door bedrijven uit China beheerst of, iets vriendelijker gezegd, beheerd.

#### Lithium

Er zijn met lithium eigenlijk twee problemen. Ten eerste is het volgens de huidige inzichten beperkt leverbaar. De elektrische auto moet bijvoorbeeld concurreren met de smartphone. In de batterij van een auto op stroom wordt evenveel lithium verwerkt als in tienduizend smartphones. Ten tweede nemen de prestaties van batterijen voorlopig onvoldoende toe om de actieradius van een (vracht)auto snel te vergroten. Dat een lichte truck een bereik kan hebben van vijfhonderd kilometer of meer, is al een gewel-

dige vooruitgang. Maar die truck kost ook nog steeds aanzienlijk meer dan een dieseltruck, terwijl het bereik van de laatste nog altijd groter is.

Misschien komt de oplossing uit de buurt van het hoofdkwartier van Tesla in Palo Alto, een stadje bij San Francisco. Gene Berdichevsky was een van de mannen van het eerste uur bij het bedrijf van Elon Musk. Maar hij koos zijn eigen weg en is tegenwoordig de topman van Sila Technologies in Alameda, een voorstad van Oakland. Dit bedrijf begon, met een startkapitaal van zeventig miljoen dollar, onderzoek naar een efficiënte batterij die op silicium als grondstof werkt. De stof waarnaar het Californische Silicon Valley is genoemd, zand feitelijk. Een partner van Sila is alvast de Duitse autobouwer BMW.

Tesla verwacht de schade in het tweede kwartaal in te lopen.



# ‘Wij zien ruimte om onze breakbulkoverslag verder te laten groeien’

**INTERVIEW** Breakbulkoverslag groeit in Rotterdam, maar krimpt in Antwerpen



Rotterdam moet dé breakbulkhaven van Europa worden Foto: Hollandse Hoogte



**TOBIAS PIEFFERS**

**De conventionele breakbulkoverslag van de Rotterdamse haven is in het eerste kwartaal met 3,1% gegroeid. Dat komt door het opheffen van de Amerikaanse ban op Russisch aluminium, zegt breakbulkdirecteur Danny Levenswaard van Havenbedrijf Rotterdam.**

**Aan welke ladingstromen is de kwartaalgroei te danken?**

De groei zit voornamelijk in non-ferro metalen, projectlading

en woudproducten. De overslag van staal was redelijk stabiel. De grotere overslag van projectlading werd grotendeels gedreven door een toename in de export van windmolenonderdelen.

**Hoe heeft de Rotterdamse haven het voor elkaar gekregen om 3,1% groei te realiseren, terwijl Europa's grootste conventionele breakbulkhaven, Antwerpen, het volume met 5% zag dalen?**

Om te beginnen wil ik zeggen dat dit enkel de eerste drie maanden van het jaar zijn. We hebben mooie groei ge-

boekt, maar we hebben ook nog negen maanden te gaan en moeten dus nog zien wat er gedurende het jaar gebeurt.

Als we de kwartaalgroei in detail bekijken zien we de grootste groei in maart, toen de breakbulkterminals gezamenlijk een groei van 13% noteerden. Dat lijkt op het eerste gezicht Brexit-gerelateerd, maar voor de conventionele breakbulk is dat niet zozeer het geval. Rotterdam is groot in non-ferro metalen en die ladingstroom werd positief beïnvloed door het opheffen van de Amerikaan-

se importban op Russisch aluminium. Brexit had wel een grote invloed op het ro/ro-volume, dat afgelopen kwartaal groeide met 10,7%.

**En de groei in projectlading, werd die puur gedreven door de markt voor offshore wind?**

Die groei is inderdaad voornamelijk te danken aan offshore-windgerelateerde lading. We zien in de olie- en gasindustrie ook wel weer beweging doordat de toename van de olieprijs nieuwe exploratie-activiteit stimuleert, maar de hoeveelheid werk is nog steeds erg ver van wat het was voordat de olieprijs in elkaar stortte.

**In het algemeen heeft de breakbulkmarkt sterk te lijden onder de alsmaar toenemende containerisatie van goederen en afgelopen jaar bleef de Rotterdamse breakbulkoverslag ook vlak. Wat is de breakbulkvisie en -strategie van het havenbedrijf?**

Containerisatie is inderdaad een trend die de markt al meer dan een decennium hevig beïnvloedt. Toch zien wij ruimte om onze breakbulkoverslag verder te doen groeien en daarin investeren we ook.

Het klopt dat de conventionele breakbulkoverslag afgelopen jaar op papier vlak is gebleven, maar dat werd veroorzaakt door een groot en duidelijk identificeerbaar ladingpakket in het jaar ervoor. In 2016 en 2017 lag één van de grote Duitse hoogovens stil vanwege onderhoud, wat leidde tot een grotere import van Braziliaans staal door de haven van Rotterdam. Het betrof een grote, tijdelijke ladingpartij die door één partij werd afgehandeld. Als we dat ladingpakket buiten be-

teiten op de Eerste en Tweede Maasvlakte te concentreren. Als havenbedrijf zijn wij sindsdien bezig met de herontwikkeling van het gebied en we hebben daarvoor veel interesse gehad van bedrijven die hun faciliteiten willen uitbreiden, waaronder de vier breakbulk- en projectladingsterminals. Als onderdeel van die herontwikkeling heeft Metaal Transport een stuk terrein toegewezen gekregen waar het bedrijf zijn activiteiten zal concentreren. Nu heeft Metaal Transport nog verschillende locaties, verspreid door de haven. Als gevolg van die verhuizing komt er achtereenvolgens voor Broekman Project Services, J.C. Meyer en RHB ook ruimte vrij om hun terminals uit te breiden. Daarom noemen we het een carrousel.

**Wat kunnen we van het offshore center op Maasvlakte 2 verwachten?**

We hebben als Havenbedrijf Rotterdam nog steeds de ambitie om onze positie in de offshore-markten uit te breiden en we hebben daarvoor 25 hectare beschikbaar. De ontwikkeling van het offshore center is wat vertraagd. Dat komt doordat we met een consortium van bedrijven in gesprek waren over het gebruik van de infrastructuur, maar dat pakte niet uit zoals wij wilden. Gedeeltelijk kwam dit door marktomstandigheden, maar ook doordat onze visies verschilden. We zijn op dit moment in gesprek met een nieuwe potentiële gebruiker en werken full flex om dit project tot een succes te maken.

**Er lijkt een duidelijke focus op staal, non-ferro en projectlading te liggen. Kunt u dat toelichten?**

Rotterdam is zeer goed uitgerust



Danny Levenswaard: we willen onze positie in de offshore-markten uitbreiden. Foto: Breakbulk

## We creëren meer terminalruimte voor vier breakbulkbedrijven.

schouwing laten zien we wel degelijk wat groei in de breakbulkoverslag.

Om verdere groei van metalen en projectlading te stimuleren hebben we recent de breakbulccarrousel ontwikkeld. Dat zal per 2020 extra terminalruimte voor de breakbulkbedrijven creëren. Daarnaast hebben we op Maasvlakte 2 een groot terrein ontwikkeld voor offshore-activiteiten.

**Wat houdt de 'breakbulccarrousel' precies in?**

Simpel gezegd creëren we meer terminalruimte voor vier breakbulkbedrijven in Rotterdam: Metaal Transport (non-ferro en metaal), Broekman Project Services (heavy lift, projectlading en offshore), J.C. Meijers (multi-purpose terminal) en RHB (heavy lift en projectlading).

Vanwege de alsmaar groter wordende containerschepen heeft containerterminaloperator ECT zijn City Terminal gesloten om al zijn activi-

teiten voor het afhandelen van grote en zware ladingen. We hebben directe haventoeegang, diepwaterterminals en een uniek aanbod aan drijvende bokken om laad- en losoperaties te vergemakkelijken. We hebben plannen om deze tak verder uit te breiden, maar om dat succesvol te kunnen doen hebben we meer basislading voor rederijen nodig. Staal en metalen zijn zulke basisladingen.

De haven van Rotterdam is niet de eerste waar verladers aan denken wanneer het om staal of breakbulk gaat, terwijl we hier zeer capabele bedrijven hebben. We zien ruimte om onze staal- en metaaloverslag te doen groeien en daar werken we hard aan. Aan de ene kant door groei van onze terminals te faciliteren en aan de andere kant door te lobbyen en Rotterdam te promoten als breakbulkhaven. Wij geloven dat die combinatie van ladingstromen ons in de toekomst een voor-sprong zal geven. Ons doel is om van Rotterdam dé breakbulkhaven van Europa te maken.





De KVNVR vreest dat shortsea-rederijen zichzelf uit de markt prijzen als ze gedwongen worden om langzamer te varen. Foto: Hollandse Hoogte

# Reders willen niet remmen

**SCHEEPVAART** 'Verplichte snelheidslimiet op zee jaagt verladers terug de vrachtwagen in'

**PAUL JUMELET**

**Als het aan de Nederlandse reders ligt, komen er géén verplichte snelheidslimieten voor de vrachtscheepvaart.**

In Londen, waar de milieucmissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) komende week vergadert over het maritieme klimaatbeleid, probeert Nick Lurkin een spaak in het wiel te steken van alle lobbyisten die wel een algemeen geldende maximumsnelheid voor zeeschepen willen. Lurkin is klimaat- en milieuspecialist van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNVR).

'Onze leden beamen dat langzamer varen een prima optie kan zijn om het klimaat te sparen, maar dan wel

op vrijwillige basis', aldus Lurkin. 'Een van de gevaren van een verplichting is dat bedrijven achterover gaan leunen, waardoor echte innovatie niet of nauwelijks nog gestimuleerd zou worden. Het is waar dat je met 'slow steaming' op de korte termijn veel uitstoot van broeikasgassen kan beperken, maar op de lange termijn is het alleen maar uitstel van executie. Om de scheepvaart werkelijk klimaatvriendelijk te maken, is innovatie onontbeerlijk.'

Lurkin is bovendien bang dat shortsea-rederijen zichzelf uit de markt zouden prijzen als ze gedwongen worden om langzamer te varen. 'Als verladers de langzamer varende schepen beu worden en overstappen naar de CO<sub>2</sub>-intensievere vrachtwagens, is het klimaat veel

verder van huis. Het kan niet de bedoeling zijn dat schoner varende schepen worden gestraft, want dat is natuurlijk wat er gebeurt als verladers zouden gaan weglopen. De schoonste schepen zouden juist als eerste de lading moeten krijgen. Om die reden kijken we ook naar de mogelijkheid van de invoering van een mondiale CO<sub>2</sub>-heffing op brandstof.'

## Zelf bepalen

De KVNVR ziet het meeste heil in specifieke klimaatdoelstellingen waarbij de bedrijven zelf mogen bepalen hoe ze die doelen willen halen. 'Het gaat om goed verifieerbare doelstellingen die allesbehalve vrijblijvend zijn. Die verifieerbaarheid en handhaafbaarheid zijn belangrijk, want we willen dat iedereen

zijn fair share doet. In Nederland hebben we daarbij zelfs een ambitieuzere doelstelling dan in IMO-verband is afgesproken. Terwijl de IMO heeft afgesproken dat de internationale scheepvaart in het jaar 2050 de uitstoot van broeikasgassen moet hebben gehalveerd in vergelijking met 2008, hebben we ons in Nederland gecommitteerd aan een reductie van 70% in diezelfde periode.'

Lurkin is niet bang dat de IMO volgende week toch snelheidsbeperkingen zal afdwingen. 'De grote containerrederijen zijn tegen verplichte snelheidsreducties. De Noord-Europeanen zijn tegen, Amerika is tegen. Ik denk dat er een breed front bestaat dat niets in het idee ziet.' De klimaatman van de KVNVR wijst erop dat de IMO ook bij

de beperking van de zwaveluitstoot per 2020 geen gedwongen maatregelen heeft opgelegd, maar alleen een doelstelling heeft vastgelegd. 'De IMO heeft bepaald dat scheepsbrandstof straks maximaal 0,5 zwavel mag bevatten, maar heeft niemand verplicht om daartoe scrubbers aan te schaffen.' Een toch aanzienlijk aantal reders, 113 stuks, samen goed voor 5% van de totale wereldwijde vrachtscheepsvloot, ondertekende een open brief aan de IMO waarin wél een warm pleidooi wordt gehouden voor verplichte snelheidslimieten. De groep van 113 vraagt de IMO snelheidsmaatregelen in te voeren waarbij rekening wordt gehouden met het type en de afmetingen van schepen. De reders doen de suggestie om voor containerschepen een



# Cijfers

• **10% langzamer varen** kan het brandstofverbruik en de uitstoot in de scheepvaart met **27% terugdringen**.

• De scheepvaart stoot **3%** van alle broeikasgassen ter wereld uit en is daarmee als vervuiler vergelijkbaar met Duitsland of Japan. Als de scheepvaartsector een land was geweest, was het de op vijf na grootste vervuiler op aarde geweest.

• Het aantal schepen in de wereld kan door een langzaam-varen-politiek **tegen het jaar 2030 met 235% zijn toegenomen** in vergelijking met 2008, zeggen de onderzoeksbureaus CE Delft en Umas. De rederijen kennende, zullen zij immers extra schepen laten bouwen als er door het langzaam varen een schaarste ontstaat aan scheepscapaciteit. **Bij een 'business as usual'-scenario zal de groei van de wereldvloot volgens de onderzoekers maar 133% zijn.**



maximale gemiddelde snelheid per jaar vast te stellen en voor andere scheepstypen maximale absolute snelheden. De snelheidslimieten moeten zo snel mogelijk worden ingevoerd, waarna zowel scheepseigenaren als operators en charteraars zich eraan moeten houden, aldus het pleidooi van de 113 rederijen.

## Milieuactivisten

De open brief werd ook ondertekend door organisaties als Greenpeace, het Wereld Natuur Fonds en Stichting De Noordzee. Vertegenwoordigers uit de maritieme wereld liepen bij het IMO-gebouw in Londen deze week milieuactivisten tegen het lijf die vóór verplichte snelheidslimieten betogen. De milieuorganisaties beseffen dat rederijen waarschijnlijk nieuwe schepen gaan bestellen als ze door het langzaam varen capaciteit tekortkomen, maar die nieuwe bestellingen zouden volgens hen niet de milieuwinst van snelheidslimieten torpederen. De uitstoot van nieuwe schepen zou volgens de internationale actiegroep Climate Mayday klein

bier zijn vergeleken bij de klimaatwinst die met langzamer varen wordt behaald.

Lurkin betwijfelt echter sterk of er welgemeende groene harten kloppen in de borstkassen van de 113 briefschrijvers. 'Het zijn vooral bulk- en tankerredereijen die de brief ondertekend hebben; grotendeels bedrijven van Griekse huize. In de markten waarin zij actief zijn, bestaat een gigantische overcapaciteit

ducten die containerschepen aan boord hebben.

Op politiek niveau was de invoering van verplicht langzaam varen overigens geen Grieks, maar oorspronkelijk een Frans voorstel. En in Noord-Europa zijn wel degelijk voorstanders te vinden. Een van de meest prominente van de 113 limietpleiters, de Antwerpse tankerredereij Euronav, heeft bij monde van zijn nieuwe CEO Hugo de Stoop toege-

mitation (EPL)-apparatuur, een soort snelheidsbegrenzers voor schepen. Lurkin noemt het idee 'interessant' en in elk geval de moeite waard om te bespreken. Sceptici krijgen al wel nare visioenen van de manier waarop Volkswagen sjoemelde met apparatuur die auto's milieuvriendelijker moest maken. Maar volgens Lurkin zijn rederijen eerlijk en mans genoeg om hun verantwoordelijkheid te nemen.

## Niet haalbaar

De scheepvaart moet hoe dan ook met spoed extra maatregelen nemen om de uitstoot terug te dringen, anders zijn de klimaatdoelstellingen die de sector zelf voor 2030 heeft vastgesteld niet haalbaar, zeggen het Nederlandse onderzoeksbureau CE Delft en het Britse bureau UMAS. De enige manier om op korte termijn meer klimaatwinst te behalen, is door de scheepvaartbedrijven te verplichten operationele veranderingen door te voeren voor hun huidige schepen, en daarvoor zijn snelheidslimieten of het limiteren van het vermogen van schepen geschikte opties, aldus de

twee onderzoeksbureaus. KVNR's Lurkin zegt dat hij in de Londense wandelgangen van CE Delft heeft gehoord dat die bevindingen niet als steun moeten worden gezien voor het idee om snelheidsbeperkingen van bovenaf verplicht te stellen.

Lurkin wijst erop dat langzaam varen al lang en breed op vrijwillige basis wordt toegepast. Rederijen begonnen door de economische crisis van 2008 met 'slow steaming' of 'super slow steaming' om op kunstmatige wijze de beschikbare capaciteit te matigen. De snelheid van de diensten is sindsdien niet meer op het oude niveau gekomen. Containerschepen die tussen het Verre Oosten en Europa varen, zijn nu langduriger onderweg dan ooit. De gemiddelde dienst op de vaarroute neemt 11,3 weken in beslag. Maersk en MSC besloten de duur van twee van hun Azië-Europa-diensten onlangs zelfs op te schroeven naar dertien weken. In de snellere maritieme wereld van vóór de crisis deden containerschepen er in 2007 gemiddeld acht weken over om die route te varen.

Er bestaat een breed front dat niets in het plan ziet.

en langzaam varen is dan een handig instrument om die capaciteit te beteugelen. Ik vermoed dat de brief sterk commercieel gedreven was.' Voor bulkredereijen is het sowieso wat makkelijker om langzamer te varen: de aankomsttijd van bulkkladingen luistert iets minder nauw dan die van de consumentenpro-

geven dat langzamer varen niet voldoende is om op lange termijn alle klimaatdoelen te halen, maar dat het wel het makkelijkste middel is om de uitstoot op de korte termijn flink te reduceren.

Japan komt op de IMO-vergadering met het idee om schepen uit te rusten met Electric Engine Power Li-



# ‘Beter rijgedrag door vrachtwagenchauffeurs leidt tot lagere kosten’

**VEILIGHEID** Minder onderhoud en ongevallen door coachen chauffeurs



Rijgedrag heeft invloed op diverse kostenposten, zoals onderhoud en schades. Foto: Shutterstock

## BART PALS

**De verkeersonveiligheid op de weg neemt toe. Het aantal verkeersdoden is vorig jaar voor het eerst sinds jaren weer toegenomen. Ondertussen worstelt de transportsector nog altijd met lage marges per kilometer. Een verbetering van het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs helpt met het oplossen van beide problemen. Maar hoe doe je dat?**

Vorig jaar overleden 26 bestuurders van vrachtwagens of bestelauto's. Bovendien viel één op de zeven verkeersdoden vorig jaar vanwege een aanrijding met vrachtauto of bus. Maar het rijgedrag heeft ook invloed op diverse kostenposten, zoals de hoeveelheid schades, levensduur van de remmen, brandstofverbruik, levensduur van de vrachtwagen, stilstand en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

‘Veel daarvan komt via het gaspedaal tot uiting’, legt Ab Chakai van Hello Mobility uit. Dat is een dienst van Sparklab, het innovatielab van Nationale Nederlanden. ‘Met Hello Mobility helpen we transporteurs het rijgedrag van hun chauffeurs te verbeteren. Als een wagenpark relatief veel schade had, ging er vroeger vaak een preventieadviseur heen. Die gaf soms wel adviezen als ‘minder hard rijden’, ‘minder vaak remmen’ of minder hard door de bocht’. Maar dat was vooral reactief. We kwamen altijd na de schade, maar je zou liever de schade voorkomen. Dat is voor iedereen beter. En bovendien wil je coachen op basis van harde data. Als er veel schades bij een specifiek soort rijgedrag zijn, kun je daarop anticiperen.’ Omdat het steeds drukker wordt op de weg, is er minder ruimte om fouten te maken, zegt Chakai. ‘We willen met onze dienst de weg veiliger maken. Maar we zien vanuit onze

achtergrond ook dat sommige wagenparkbeheerders worstelen met verzekeraarbaarheid als er veel schades zijn gereden. Daar willen we hen bij helpen. En tegelijkertijd hun kosten verlagen, want dat is voor de meeste transporteurs een belangrijke drijfveer.’

### Stilstandkosten

De stilstandkosten voor extra onderhoud of na een ongeval worden vaak onderschat door transportondernemingen, heeft Chakai gemerkt. ‘Als een vrachtwagen nieuwe remmen nodig heeft en het bedrijf heeft een eigen werkplaats, lijkt het alsof dit slechts 35 euro kost. Namelijk de inkoop van de remblokken. Maar de vrachtwagen staat ook een dag stil in die garage - dan kun je het voertuig dus niet gebruiken. Die kosten moet je ook meetellen. Het begint met het krijgen van inzicht en vervolgens wat je daarmee kunt doen om te verbeteren.’

Het rijgedrag van chauffeurs wordt gemeten via data over remmen, optrekken en bochtensnelheid. ‘De meeste voertuigen beschikken al over die data. Die kan rechtstreeks uit het voertuig worden ontsloten naar ons systeem of we kunnen achteraf een slimme stekker installeren. We kunnen op vrijwel alles aansluiten wat al aan boord is. Uiteraard is alle data goed beschermd en volgen we de AVG zeer nauw.’

Hij wil vooral benadrukken dat alleen meten van rijgedrag onvoldoende is om een verandering te bewerkstelligen.

‘Persoonlijke coaching van de ondernemer is zeker zo belangrijk. De ondernemer moet de drijfveer zijn, dat is het meest effectief. De coach gaat dan ook eerst in gesprek met de ondernemer om te kijken waardoor hij wordt gemotiveerd. Is dat CO<sub>2</sub>-uitstoot, onderhoud, schades, duurzaamheid, noem maar op. Vervolgens kijkt de coach waar het

transportbedrijf nu staat en stelt samen met de ondernemer een verbeterplan op. Hij coacht de ondernemer hoe en waarop hij de chauffeurs het beste kan aansturen. We kunnen ook helpen bij het coachen van de chauffeur of kijken of een rijvaardigheidstraining wellicht de beste oplossing is. Of adviseren welke Code 95-cursussen naar verwachting het beste resultaat op gaan leveren. Zo zagen we in de data dat scherp sturen en hard remmen net na de middag toeneemt bij vrachtwagenchauffeurs. Een advies zou kunnen zijn om de Code 95-cursus Vitaliteit te volgen, zodat chauffeurs inzicht krijgen in het effect van verschillende soorten voedsel bij de lunch.’

### Chauffeurs vergelijken

De transportondernemer kan via het online dashboard de data van de hele vloot bekijken. ‘Je kunt dus chauffeurs ten opzichte van elkaar







#### RIJGEDRAG TIPS VAN HELLO MOBILITY

- Eet gezond (vermijd voedsel met hoge dosering suiker tegen de lunchdip)
- Zorg voor een juiste bandenspanning
- Rem zo min mogelijk, maar laat het voertuig uitrollen
- Zet de motor uit als het voertuig langer dan 1 minuut stilstaat
- Stel je spiegels regelmatig bij (spiegelafstelplaats)

De transportondernemer kan chauffeurs ten opzichte van elkaar benchmarken. Foto: Sparklab

benchmarken. Op termijn kun je je prestaties vergelijken met gelijksoortige andere bedrijven. Je kunt bijvoorbeeld zien dat chauffeur 'Piet' te hard door de bochten gaat, of dat hij niet uitrolt bij een stoplicht. De werkgever kan precies zien welke chauffeurs bovengemiddeld scoren en wie nog aandacht nodig heeft op sommige vlakken. We presenteren de inzichten en de per-

Accepteren chauffeurs zomaar dat hun rijgedrag continu wordt vastgelegd? Chakai: 'Dat is in het begin voor sommigen misschien even wennen. Maar we zien dat er dan ook competities ontstaan omdat niemand de slechtste rijder wil zijn. Daar kun je ook prijzen aan koppelen. Of je kunt de beste chauffeur in de nieuwste vrachtwagen laten rijden. Data wordt op een goede ma-

In het dashboard kun je ook zien of een chauffeur veel belt onderweg. 'Dat kunnen we meten op basis van rijgedrag, ook al doet hij het handsfree. Je ziet dat een chauffeur dan meer slingert, vaker remt en anders de bochten neemt. Dat is natuurlijk niet 100% accuraat, maar je kunt wel het vermoeden uitspreken op basis daarvan. En daar vervolgens actie op ondernemen. We geloven zo in onze aanpak dat we garanties durven af te geven aan de gebruiker. We berekenen hoeveel besparing mogelijk is op het gebied van schade en brandstof en op basis daarvan geven we een garantie af. Onderhoud is moeilijker te meten. Als de voorspelling niet wordt waargemaakt, krijgt de ondernemer zijn geld terug.'

#### Schade rijden

Hij merkt dat verzekeraars steeds meer nadruk leggen op preventie. 'Vroeger ging de energie vooral naar schadebeoordelingen en -uitkerin-

gen. Nu is de focus om ervoor te zorgen dat verzekerden geen schade oplopen, want daar wordt niemand vrolijk van. Hello Mobility is overigens een zelfstandige dienst, los van Nationale Nederlanden. We delen dus geen data met elkaar. Gebruikers hoeven geen klant te zijn van Nationale Nederlanden. We zien bijvoorbeeld dat er op bepaalde wegen relatief veel ongelukken gebeuren of schade wordt gereden. Dus een advies kan zijn om die te mijden of je rijgedrag daarop aan te passen. Data gaat daar veel in helpen. Stel dat we zien dat er relatief veel ongelukken gebeuren op een bepaalde weg in combinatie met regen. Of alleen in de herfst, met een laagstaande zon in combinatie met regen. Mocht het nodig zijn, kan een wegbeheerder daarover ook geïnformeerd worden. Wel altijd in overleg met de gebruiker uiteraard, want het is hun data. Maar als we zo de wegen wat veiliger kunnen maken, is ons doel bereikt.'

#### TOENAME VERKEERSDODEN

Afgelopen jaar zijn in Nederland 678 mensen omgekomen door verkeersongevallen. Dat zijn er 65 meer dan in het jaar daarvoor. Het CBS meldt dat dit de grootste toename is sinds 1989. De grootste toename van het aantal verkeersdoden was in Noord-Brabant. Daar vielen vorig jaar 150 verkeersdoden, tegen 98 in 2017.

Het aantal inzittenden in trucks en bestelwagens dat vorig jaar overleed, kwam uit op 26. Dat was er eentje meer dan het jaar ervoor. Bijna 14% van de dodelijke slachtoffers kwam om het leven door botsing met een vrachtwagen of bus.

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) noemt de toename in een reactie 'slecht nieuws, dat helaas niet onverwacht komt'. In het najaar komt er een analyse over de oorzaak van de stijging, 'maar we zien dat het steeds drukker op onze wegen en fietspaden wordt'.

## Scherp sturen en hard remmen neemt na de lunch vaak toe.

soonlijke coach zal dat vervolgens koppelen aan potentiële acties. De oplossingen liggen soms misschien voor de hand, maar een ondernemer is vaak met andere dingen bezig.'

nier gebruikt. Dus niet om de chauffeurs te straffen, maar om de ondernemer en chauffeurs te helpen een betere bestuurder te worden.'

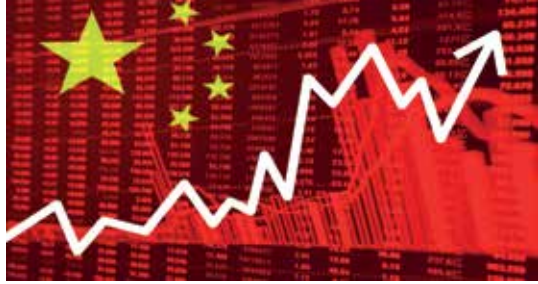


CONTRACTLOGISTIEK

# China wordt grootste logistieke markt

FOLKERT NICOLAI

Binnenkort heeft de Volksrepubliek China de Verenigde Staten ingehaald als grootste markt voor contractlogistiek ter wereld, met Europa uiteraard als goede derde.



De Chinese economie zal tot 2035 met gemiddeld 5% groeien. Foto: Shutterstock

Dat voorspellen onderzoekers wier bevindingen op een rijtje zijn gezet door onderzoeksbureau Transport Intelligence(TI). Volgens hen bedroeg de markt voor contractlogistiek in China in 2013 nog geen derde van die in de Verenigde Staten.

**Langszij**

Sindsdien is China in snel tempo langszij gekomen. De markten in deze landen voor contractlogistiek zijn nu al vrijwel even groot. Wereldwijd is die vorig jaar met 4,9% gegroeid, een fractie minder dan in 2017, toen de groei 5% bedroeg. TI voorziet dat de Chinese economie tot 2035 met gemiddeld 5,5% zal groeien. Dat is weliswaar een daling ten opzichte van de groei in de afge-

lopen decennia, maar het betekent nog steeds dat de markt voor contractlogistiek in dit land sterk in omvang toeneemt. De door TI geraadpleegde bronnen voorzien ook een sterke marktgroei voor pakketvervoer in Azië en het Pacifisch Gebied (ondermeer Australië en Nieuw-Zeeland). Wereldwijd nam pakketvervoer in 2018 met 8,5% toe, dit jaar daalt het groeitempo tot 8,1%. In Azië en de Pacific kwam de groei vorig jaar op 11,7%; dit jaar blijft die met 11,6% ongeveer gelijk. In de expeditie van zee- en luchtvracht zien we intussen een stevige daling van het groeitempo, wat meestal een teken is van afkoeling van de wereldeconomie. De zeevrachtexpeditie nam in 2017 met 8% in volume toe.

# Kostenstijging spoor

**TEGENVALLER** Elektriciteitsprijzen goederentreinen met 60% verhoogd

MAJORIE VAN LEIJEN

Het spoorgoederenvervoer kampt met een kostenstijging voor transport van en naar Polen. Hier zijn onlangs de elektriciteitsprijzen voor treinen met containers met maar liefst 60% verhoogd.

De prijsverhoging is een tegenvaller voor internationale spoorgoederenvervoerders, zegt Adriaan Roest Crollius van transportonderzoeksbureau Panteia. Voor de vervoerders die in heel Europa actief zijn, betekent de prijsstijging in Polen dat de kostenvermindering in het westen teniet wordt gedaan, meent hij.

In zowel Nederland als Duitsland zijn het afgelopen jaar maatregelenpakketten vastgesteld om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Onderdeel hiervan is de verlaging van het gebruikerstarief. Deze verlaging zou het spoor aantrekkelijker moeten maken. Maar een prijsstijging aan de andere kant van Europa zorgt ervoor dat de winst nauwelijks gevoeld wordt onder spoorgoederenvervoerders die actief zijn in Polen, vindt Panteia.

Het onderzoeksbureau is een van de partijen die betrokken zijn bij Linked by Rail, een consortium van Nederlandse en Poolse transport- en logistiekbedrijven, gesteund door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Polen. Het doel is om de spoorverbindingen tussen Nederland en Polen te verbeteren. Linked by Rail is zeven jaar geleden

Zijderoute worden de volumes alleen maar groter.' 'Het is moeilijk te zeggen hoe het project heeft bijgedragen aan deze groei, omdat het consortium voornamelijk op de achtergrond actief is. Maar het doel is absoluut om het treinverkeer tussen de twee landen te stimuleren', zegt Roest Crollius. 'Aan de ene kant kunnen we aannemen dat de markt zichzelf ontwikkelt. Aan de andere kant zijn er din-

Er is een aanzienlijke toename van het aantal treinen tussen NL en Polen.

opgericht. Op dat moment waren er ongeveer drie directe spoorverbindingen tussen Nederland en Polen. 'Tegenwoordig zijn dit ongeveer zestien non-stop shuttletreinen per week. De toename van treinen langs deze route is aanzienlijk. De North Sea-Baltic Corridor is qua omvang de op één na grootste TEN-T-corridor. Met de opkomst van de Nieuwe

gen die de overheid kan faciliteren; we promoten bijvoorbeeld best practices en bespreken toegangsrechten. We promoten verder intermodaal transport en organiseren trainingen voor transport- en logistieke bedrijven.' Een goed voorbeeld van een resultaat dat is behaald dankzij het Linked by Rail-consortium, is de mogelijkheid om 45-voetscontainers op

# MULTIMODAAL EVENT

**27 JUNI 2019**

**WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM**

27 JUNI 2019

**IT & DIGITALISATIE**

**WATERSHAP & VERBODEN**

**PORTAL**

**WATERSHAP & VERBODEN**

**PORTAL**

**WATERSHAP & VERBODEN**

**PORTAL**

**WATERSHAP & VERBODEN**

**PORTAL**



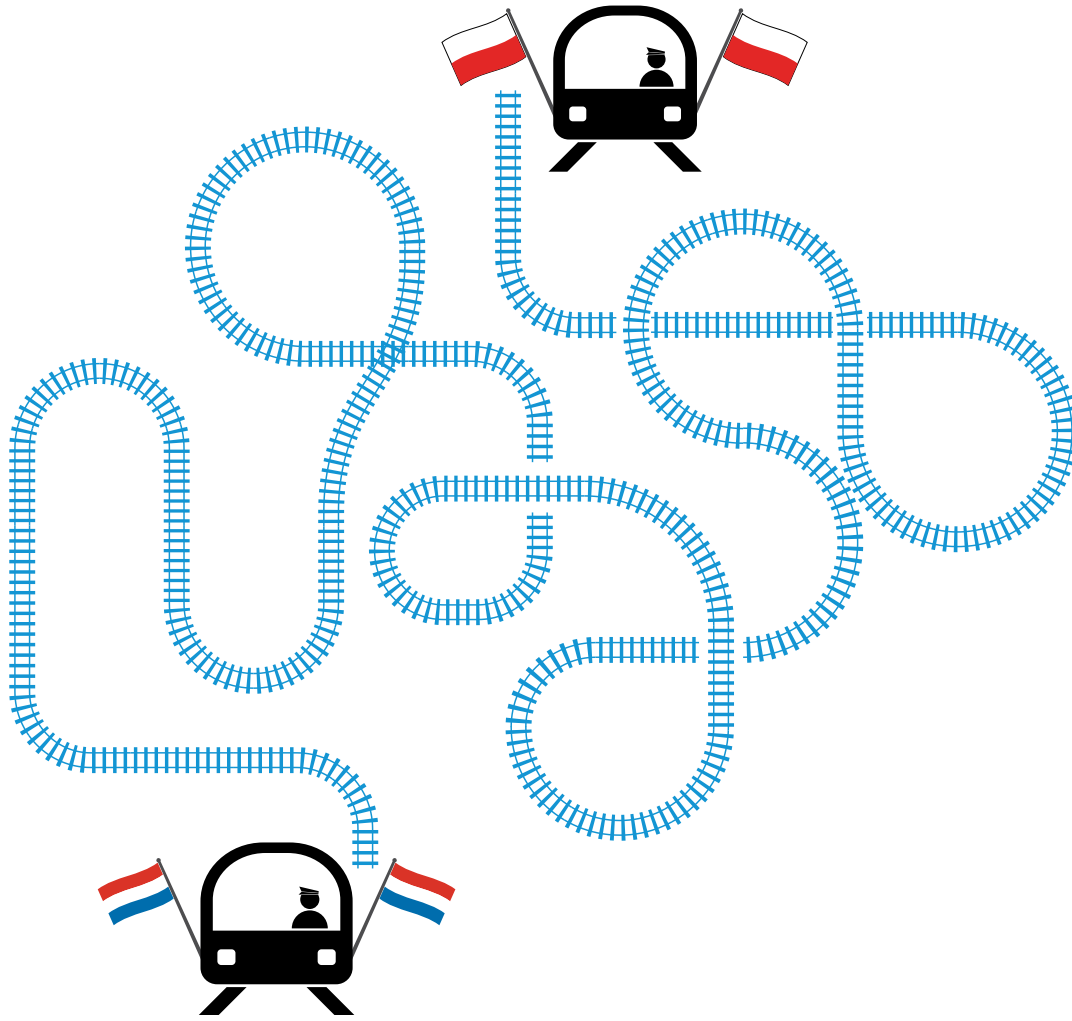
# goederenvervoer in Polen

een vrachtwagen te zetten voor het last-mile transport in Polen. 'Vroeger was dit een echte bottleneck op de corridor. Containergoederen die via de Rotterdamse haven binnenkomen, arriveren meestal in containers van 45 voet. In Polen kwam dit niet verder dan de terminal. Nu kunnen de containers ook op de laatste kilometer worden vervoerd.'

## Capaciteitstekort

Ook in Nederland kunnen dingen worden gedaan om de verbinding te verbeteren, stelt de adviseur. 'Hier hebben we te maken met een capaciteitstekort voor goederenvervoer per spoor. Vooral als er omleidingen zijn op de Betuweroute, die is bedoeld voor goederenvervoer per spoor. In het geval van omleidingen worden deze treinen via de Brabantroute gestuurd. Deze heeft een beperkte capaciteit.'

'De kostenstijging van de elektriciteit in Polen is een van de obstakels voor verdere groei', zegt Roest Crollius. 'Deze maatregel werd in januari geïmplementeerd, tot frustratie van vrachtovervoerders per spoor. We zullen deze kwestie bij het Poolse ministerie aankaarten tijdens onze bilaterale vergaderingen.'



Lagere gebruikstarieven voor het spoor in het westen worden nauwelijks gevoeld door hogere elektriciteitsprijzen. Beeldbewerking: DS - Bureau OMA

## SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

# 'Beladingsgraad verbetert 11,8% door logistieke data te delen in de hele keten'

BART PALS

Maar liefst 97% van de logistieke dienstverleners en verladers wil onderling data delen om de logistieke keten te verbeteren. Daardoor zou de beladingsgraad gemiddeld met 11,8% verbeteren.

Dat blijkt uit een enquête onder 63 logistieke dienstverleners en verladers, uitgevoerd door ABN Amro. Hoewel vrijwel iedereen ervoor openstaat om data te delen, gebeurt dit in de praktijk niet voldoende. Op de vraag of hun opdrachtgever of logistieke dienstverlener bereid is data te delen, antwoordt slechts 29 procent volmondig 'ja', 56 procent 'slechts gedeeltelijk' en 12 procent antwoordt 'weet niet'.

'Het lijkt dus of er frictie is tussen doelstelling en praktijk, mede omdat systemen nog niet op elkaar aansluiten. Gelukkig wordt er gewerkt aan technische oplossingen', concludeert mede-auteur en sectoreconoom Albert Jan Swart. Hij ziet nu al positieve ontwikkelingen op dit vlak in de sector. Zo deelt een aantal verladers toekomstige productiedata met binnenvaartcoöperatie NPRC, zodat de schippers alvast hun planning daarop kunnen afstemmen. Een ander voorbeeld is verlader Refresco. Die geeft historische data en ritgegevens vrij bij het tenderen, zodat de logistieke dienstverlener een optimaal plan kan maken. 'Doorslaggevend bij de gun-

ning is vervolgens de beladingsgraad en niet de prijs', licht Swart toe. Ook bij Vos Logistics ziet hij goede voorbeelden van omgaan met data. 'Zij hebben een speciaal team dat algoritmes inzet om te voorspellen welke opdrachten ze krijgen. Daartoe werken ze samen met 100 verladers die allemaal hun data delen.' 'Zo kunnen ze patronen ontdekken en dus de beladingsgraad van de planning verhogen, nog voordat de rit daadwerkelijk binnen is. Ze maken een voorspellende planning. Ook krijgen verladers automatisch bericht bij een vertraging, daar is geen telefoon voor nodig. Dat is nog altijd niet standaard in de logistieke sector.'

Optimalisering van een logistieke keten wordt vaak bemoeilijkt door het grote aantal schakels dat erbij betrokken is, zoals wegvervoerders, haventerminals en rederijen. Verder worden taken vaak uitbesteed aan andere bedrijven. 'Meestal heeft geen enkele schakel overzicht over de hele keten. Daardoor blijven inefficiënte processen onzichtbaar.'

## Benutting capaciteit

Als problemen wel zichtbaar zijn, zoals onnodige wachttijd tussen verschillende schakels of onvoldoende benutting van capaciteit, zou het makkelijker worden daar iets aan te doen, meldt ABN Amro. De

bank heeft gemerkt dat data delen tussen twee partijen meestal nog wel lukt, maar dat het ingewikkeld wordt wanneer er meerdere partijen betrokken zijn in de keten. Bijvoorbeeld omdat er gewerkt wordt met verschillende technische standaarden. 'Gelukkig zijn er oplossingen die samenwerking makkelijker maken. Zo is binnen het Topsectorenbeleid de nieuwe standaard iShare ontwikkeld. Het zijn stappen in de goede richting, maar er is meer nodig om het delen van data optimaal in te zetten. Er moet fors worden geïnvesteerd in competenties van medewerkers en in nieuwe samenwerkingsverbanden tussen bedrijven.'



Het lijkt of er frictie is tussen doelstelling en praktijk, mede omdat systemen nog niet op elkaar aansluiten. Foto Shutterstock

@NTNL

Kim @GEFCO\_Group geeft uitleg over openen van nieuwe auto's zonder ingestelde sleutel. Wil @SimonLoos legt uit waarom het efficiënter is de hele week van huis te zijn. Hoe gaat zijn vrouw daar mee om? @STLwerkt

Een dag met de bouwlogistieke studenten rond Amsterdamse Houthaven aan de slag. Nog heel veel werk te doen om überhaupt de logistieke volumes te kunnen berekenen en te plannen #bouwlogistiek @delaatstemeter

#Northseaport dient samen met @PortOfRotterdam en @PortofAntwerp bij #Europa een aanvraag in voor steun om samen #CO2 op te vangen, te vervoeren en te stockeren. Samen grensoverschrijdend klimaatuitdagingen aangaan is de toekomst. #togethersmarter @northseaport

Het indrukwekkende zeeschip Melas merde aan in de haven van #Brussel voor de lading van maar liefst 3.500 ton glas. Het schip van 87 m lang en 12,5 m breed is weer vertrokken naar Portugal, waar het glas gerecycleerd gaat worden voor hergebruik. #recyclage #sustainability @HavenvanBrussel

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](https://twitter.com/ntnl)

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

nieuwsbladtransport.nl

Deze week het best gelezen:

- Haven Rotterdam ontwikkelt Food Hub op laatste stuk Europort
- Máxima opent nieuwe Feadship-werf voor bouw superjachten
- ABN: 'Aantal faillissementen in logistiek stijgt met 5 à 10% dit jaar'
- Scientology-schip in St. Lucia in quarantaine wegens mazelen
- Bouwlogistiek staat revolutie te wachten

Meer nieuws kunt u vinden op [nieuwsbladtransport.nl](http://nieuwsbladtransport.nl)



## RAAD &amp; RECHT

FRANS VREDE  
frans@vreede.aero

## Nu zijn de rapen gaar

Al bijna twee maanden staan 370 nieuwe B737-MAX toestellen op last van luchtvaartautoriteiten wereldwijd aan de grond na de recente vliegcrashes met B737's van Lion Air en Ethiopian Airlines. Het einde van deze periode van gedwongen stilstand lijkt nu in zicht. Eind mei komen de betrokken luchtvaartautoriteiten bijeen en buigen zich over de maatregelen van de Amerikaanse vliegtuigfabrikant Boeing om het vliegen met de B737-MAX weer veilig te maken. Het gaat daarbij met name om een software-update van het beruchte MCAS-systeem.

Tijd dus om na te denken over de aansprakelijkheid. De toch onthutsende feiten spelen daarbij een centrale rol. Door de structuur van de romp van de nieuwe B737-MAX heeft Boeing ervoor gekozen bij het ontwerp om de motoren iets hoger aan de vleugels en meer naar voren te plaatsen. Daardoor was het vliegtuig van nature geneigd om tijdens de vlucht de neus omhoog te trekken. Zonder trimcorrectie zou een vluchtovertrek (stall) het gevolg zijn waardoor het vliegtuig zou neerstorten. Deze veranderde aerodynamica maakte dat het vliegtuig eigenlijk niet op de markt kon worden gebracht zonder nadere simulator-pilotenopleiding. En dat zou het vliegtuig veel duurder maken dan dat van concurrent Airbus. Zo werd MCAS geboren. Dit systeem moest ervoor zorgen dat zodra een buitensensor doorgaf dat de neus van het vliegtuig om aerodynamische redenen omhoog ging, er direct automatisch een trimcorrectie plaatsvond, waardoor het omhoogtrekken ongedaan werd gemaakt. Het systeem zou op de achtergrond werken, zonder dat piloten dat in de gaten zouden hebben. Dus zonder dat zij een nadere training nodig zouden hebben. Bewust werd er ook voor gekozen om piloten niet vooraf van het bestaan van het systeem op de hoogte te stellen. Geen vermelding in de 'flight manual' en geen instructie hoe in noodgevallen het systeem kon worden gedeactiveerd.

Grondslag in de komende rechtszaken zal dan ook de productaansprakelijkheid zijn van Boeing, dat kan worden verweten een gebrekkig en gevaarlijk vliegtuig op de markt te hebben gebracht. Kijkend naar de commentaren van Amerikaanse luchtvaartjuristen zijn de rapen helemaal gaar als komt vast te staan dat Boeing vanaf aanvang heeft geweten van de gebreken en daarover uit concurrentiemotieven zijn mond heeft gehouden. De Amerikaanse rechtbanken kunnen dan hun deuren openzetten voor claims van mogelijk ook buitenlanders maar ook voor 'punitive damages'. Kunnen ook luchtvaartmaatschappijen met B737-MAX's hun schade verhalen op de fabrikant? Normaliter niet. In alle contracten, althans die ik van vliegtuigfabrikanten heb gezien, is de aansprakelijkheid daarvoor met hoofdletters uitgesloten. Maar ook hier kunnen de feiten leiden tot claims.

Twee opmerkingen ter relativering. Eerst: steeds duidelijker wordt dat er bij de ramp van Ethiopian Airlines sprake was van fouten van de piloten. Sinds de ramp bij Lion Air in oktober 2018 wisten zij dat ze in de gegeven omstandigheden de noodprocedure voor een 'runaway stabilizer' hadden moeten uitvoeren (zie hiervoor ook mijn recente bijdrage op LinkedIn). Deze omstandigheden kunnen een verlaging van de aansprakelijkheid van Boeing rechtvaardigen. Tweede punt betreft de gang van zaken rond de verzekering. De ervaring leert dat bij rampen de verzekeraars de handen ineenslaan en op basis van de feiten vooraf een verdeling van de schadelast afspreken. Dat geldt niet voor de genoemde 'punitive damages'. Deze zijn als regel niet door de verzekering gedekt en zullen dus door Boeing zelf worden betaald. Mogelijk blijven ook andere leveranciers, zoals de leverancier van de MCAS software, niet buiten schot.

## Overslag en grond stuw

JAARVERSLAG Gronduitgifte en goederenverwerking naar recordhoogte in 2018

TOM VAN GURP

Havenbedrijf Amsterdam behaalde vorig jaar een nettoresultaat van 68,5 miljoen euro bij een licht gestegen omzet. Dat betekende een toename van 12,5% ten opzichte van het resultaat in dezelfde periode een jaar eerder. De omzet nam vorig jaar met 5% toe, naar 157,4 miljoen euro.

Dat blijkt uit het maandag gepubliceerde jaarverslag. Belangrijke pijler onder de groeicijfers was een record aan gronduitgiften van netto 45,1 hectare. Dat was een jaar eerder nog 18 hectare. Die stijging zat onder meer in de uitgifte aan biobased en circulaire activiteiten.

De grootste uitgifte was vorig jaar aan Katoen Natie, waarbij het ging om een perceel van 10,5 hectare. Aan Fetim, een verkoper van woonaccessoires, werd negen hectare overgedragen. Daarnaast werd zeven hectare uitgegeven aan Paro en zes hectare aan Commodity Centre Netherlands (CCN).

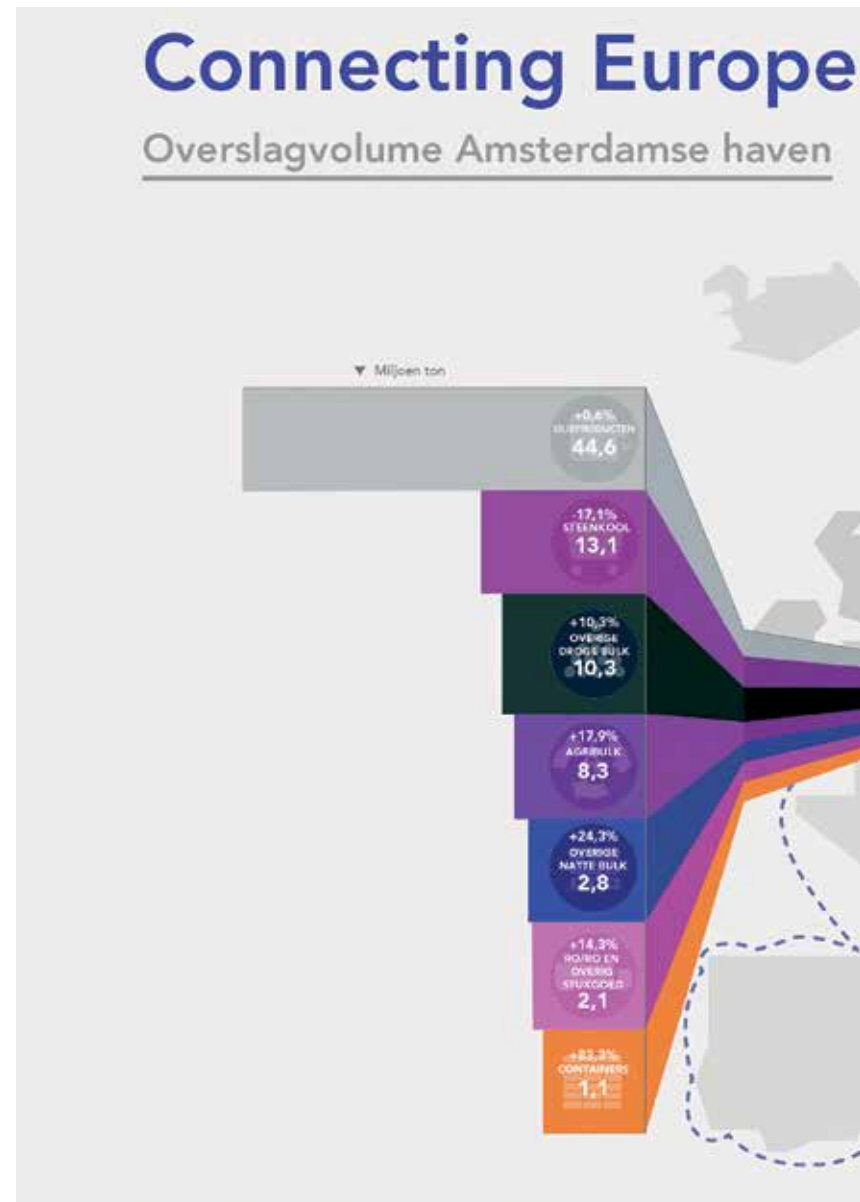
Ook de gestegen havengelden, mede als gevolg van het overslagrecord van 82,3 miljoen ton goederen, droegen bij aan een hogere omzet. Aan zeehavengelden kwam in Amsterdam 57,2 miljoen euro binnen, tegenover 56,0 miljoen een jaar eerder. Vooral de verwerking van meer agrarische bulkgoederen en containers stuwden de inkomsten. De opbrengsten uit huur en erfpacht namen met 5,5 miljoen toe, tot 84,9 miljoen.

## Nieuwe lijndienst

De groei in containers wordt voor een belangrijk deel toegeschreven aan een nieuwe lijndienst van rederij Samskip richting de Noord-Engelse havenstad Hull. Sinds maart 2018 vaart de rederij driemaal per week heen en weer tussen Amsterdam en de Britse stad.

'Met de nieuwe verbinding groeit het belang van Amsterdam als hubfunctie voor het verladen van goederen', meldt het havenbedrijf in het jaarverslag. 'Ook internationaal sluit de nieuwe shortsea-dienst goed aan bij de toenemende capaciteitsvraag uit de markt.'

Niet alleen Amsterdam zelf deed het goed vorig jaar, want de overslag van alle havens in het Noordzeekanaalgebied gezamenlijk bereikte met 101,8 miljoen ton een niet eerder geëvenaard volume. Dit kwam echter vooral op het conto van Amsterdam. Ook IJmuiden kon nog



Belangrijke pijler onder de groeicijfers was een record aan gronduitgiften. Foto: Port of Amsterdam

een volumegroei noteren, al ging het om een bescheiden plus van 1%, een soortgelijk percentage als Amsterdam. Beverwijk en Zaanstad doken fors in de min. Zij kregen een daling te verwerken van respectievelijk 8% en ruim 30%. Beide havens zijn qua volume echter zeer klein. Beverwijk sloeg zeventienhonderdduizend ton over, terwijl Zaanstad slechts tweehonderdduizend ton verwerkte. Ter vergelijking, Amsterdam deed dus ruim 82 miljoen ton en IJmuiden 18,6 miljoen.

## Personeelslasten

Tegenover de mooie groeicijfers stond een stijging van de kosten. Zo stegen de personeelslasten met ruim een miljoen euro, van 33,2 naar 34,4 miljoen euro. Reguliere salarisstijgingen en een loonsverhoging als gevolg van de cao droegen hieraan bij. Het aantal fte's bleef nagevoelbaar gelijk: van 357,7 naar 355,8.

Haventopman Koen Overtoom van Port of Amsterdam kreeg vorig jaar een beloning van 169.480 euro, inclusief een pensioenbijdrage van bijna twintigduizend euro. Financieel directeur Michiel de Brauw ontving 157.497 euro, met daarin een pensioenafdracht van ongeveer dezelfde grootte.

Voor beide managers is er ook een variabele beloningsoptie. Deze is in het verleden vastgesteld op maximaal 10% van het brutosalaris en is mede afhankelijk van de waardecreatie op lange termijn. Over 2018 is besloten geen variabele beloning toe te kennen aan Overtoom en De Brauw. De uitgaven voor commissarisbeloningen zijn gedaald met circa 13%.

Het havenbedrijf schroefde de investeringen vorig jaar flink op. Werd in 2017 nog 31,9 miljoen uitgegeven, vorig jaar besloot Port of Amsterdam 53,3 miljoen euro te investeren.

## AGENDA

ZONDER DATA GEEN DUURZAAM VERVOER  
15 MEI, ROTTERDAM

Tijdens deze ontbijtsessie gaan de experts van ABN AMRO met u in gesprek over hun sectorrapport 'Zonder data geen duurzaam vervoer'.

• rppc.nl

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

MULTIMODAAL 2019  
27 JUNI, ROTTERDAM

Jaarlijks ontmoet 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 projectlading-sector bij elkaar. Opnieuw in de Onderzeebootloods, Rotterdam.

• projectcargosummit.com

HAVENDEBAT AMSTERDAM  
10 OKTOBER, AMSTERDAM

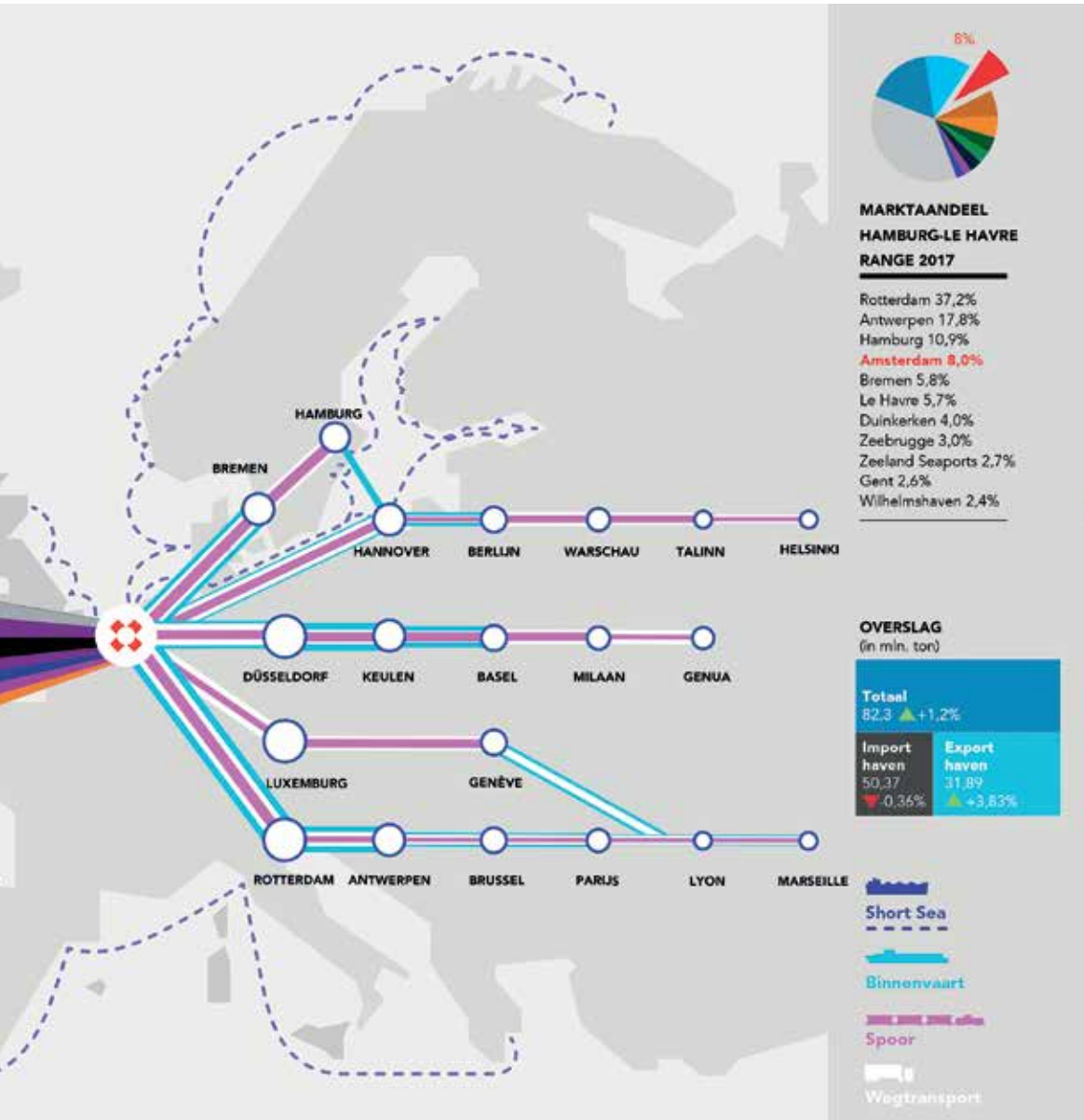
Het jaarlijkse Havendebat staat in het teken van open gesprek en debat over actuele onderwerpen die de haven bezighouden.

• events.nieuwsbladtransport.nl



# Wen winst Amsterdam

18



Dat betekende een toename van 40%. Daarbij ging de aandacht uit naar onder andere vergroening en verbetering van de infrastructuur,

De Ruijterkade-West. Ook in de bulkmarkt voor olieproducten werd geïnvesteerd. Een samenwerking met Vopak resulteerde in een verbe-

gecreëerd voor de binnenvaart. Daarnaast werd geïnvesteerd in veiligheid voor het wegtransport en kwam er een grote truckparking bij. Port of Amsterdam cofinanciert tevens de ontwikkeling van twee hybride binnenvaartschepen. Deze zullen worden ingezet op een dagelijkse binnenvaartlijndienst voor containerlading tussen Amsterdam en Rotterdam en een tweewekelijkse service op Amsterdam-Antwerpen. Tevens is geïnvesteerd in zonnepanelen.

Naast eigen investeringen waren er volop uitgaven van bedrijven die in het havengebied gevestigd zijn of er naartoe verhuisden. Zo streken supermarktbedrijven Marqt en Picnic er neer, met in beide gevallen een hub voor last-mile distributie. Tevens opende DHL er vorig jaar een sorteercentrum, terwijl het eerdergenoemde Fetim verhuisde naar een nieuw warehouse.

## Port of Amsterdam investeerde in 2018 40% meer dan in 2017.

waarbij de nadruk lag op het faciliteren van zee- en binnenvaartverbindingen.

### Ontwikkeling kades

Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van kades in het haven terrein HoogTij in Zaanstad, direct gelegen aan het Noordzeekanaal. Tevens werden steigers vervangen aan de

terde infrastructuur. Het terminalbedrijf heeft inmiddels wel aangegeven uit Amsterdam te vertrekken. Vorig jaar werden aan de Vingerpier en Mauritiushaven extra ligplaatsen aangelegd. Dat moet bijdragen aan een verdere intensivering van het gebruik van de Afrikahaven. Daar zijn bovendien twintig extra ligplaatsen

## BEDRIJFSNIEUWS

Spooroperator **Shuttlewise** is deze week begonnen met de Cool-Rail-trein, die drie keer per week heen en weer gaat rijden tussen Rotterdam en Barcelona/Valencia. Zoals de naam aangeeft, is de dienst gericht op het vervoer van versproducten. Volgens de initiatiefnemers is het bijzondere aan de dienst dat er een groot aantal reefercontainers wordt ingezet en dat klanten gebruik kunnen maken van 45-voeters met een eigen generator. De trein rijdt tussen CTT Pernis en Barcelona Morrot en Silla Valencia. Daarmee willen de initiatiefnemers een duurzaam alternatief bieden voor vervoer over de weg en zo de emissie van broeikasgassen verminderen. Volgens topman Gerjo Scheringa van de Euro Pool Group kunnen zo jaarlijks 22 miljoen wegzkilometers worden vermeden, waardoor de CO2-uitstoot met 15.000 ton wordt teruggedrongen.



De online veiling bij Troostwijk van een reeks afgeschreven bezittingen van **Havenbedrijf Rotterdam** heeft uiteindelijk bijna twee ton opgeleverd. De havenbeheerder zegt dat de opbrengst de verwachtingen ruimschoots overtrof. De biedingen zijn tegen het sluiten van de veiling nog sterk opgelopen. Zo bracht een bijna zestig jaar oude patrouilleboot (de 'RPA 24') uiteindelijk 74.000 euro op, waar het hoogste bod enkele dagen eerder nog op 20.500 euro stond. Het vaartuig vertrekt overigens binnenkort als werkschip naar Friesland. Alle aange-



boden items vonden een koper. Zaken als buispaalkoppen en damwandplanken brachten meer op dan de prijs voor oud ijzer, wat waarschijnlijk betekent dat ze een tweede leven tegemoet gaan.

**Amazon** heeft vorig jaar in twee maanden tijd honderden

dc-medewerkers ontslagen omdat ze de productiviteitseisen niet gehaald hebben. Bijzonder is dat de metingen en het besluit tot ontslag volledig geautomatiseerd plaatsvonden. Dat blijkt uit documenten die in het bezit zijn



van de Amerikaanse techsite The Verge. Verder kwam aan het licht dat Amazon ook de 'Time off Task' (TOT) meet. Medewerkers voelen zich behandeld als robots en durven daardoor zelfs niet meer naar de wc te gaan. Volgens Amazon is het proces bedoeld om medewerkers die slecht scoren te trainen om beter te worden. Echter, eisen worden bijgesteld zodra 75% van het personeel een bepaald doel heeft bereikt. De laagst scorende 5% krijgt vervolgens bijscholing of ontslag. De data en processen kwamen boven water als onderdeel van een rechtszaak tussen Amazon en een ontslagen medewerker. Die diende een klacht in over zijn ontslag.

**Wetron** heeft het terrein van een historische scheepswerf aangekocht. Het perceel ligt aan de Zuid-Willemsvaart in Weert, naast het hoofdkantoor van de trans-



porteur. Financiële details over de deal zijn niet meegedeeld. Wat het bedrijf met het terrein gaat doen, is nog niet duidelijk.

Directeur Paul Maas geeft tegen het *Limburgs Dagblad* aan dat onder meer het overslaan van containers tot de mogelijkheden behoort. De Zuid-Willemsvaart, waaraan het terrein ligt, is een waterverbinding tussen Den Bosch en Maastricht. Eerder al heeft Wetron stappen gezet in een terminal-onderneming. De Limburgers hebben samen met GVT containerterminal De Kempen in Budel opgezet. Korte tijd later is het Weertse bedrijf hiermee gestopt, waarna GVT alleen verder is gegaan.



Heeft u ook transport- of logistieknieuws over uw bedrijf? [redactie@nieuwsbladtransport.nl](mailto:redactie@nieuwsbladtransport.nl)

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

**ALGEMEEN DIRECTEUR**  
joan.blaas@promedia.nl

**COMMERCIEEL DIRECTEUR**  
arie.van.dijk@promedia.nl

**HOOFDREDACTEUR**  
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl

**EINDREDACTIE PRINT**  
ProMedia Group

**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*  
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl  
*scheepvaart, lijnvaart en offshore*  
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl  
*ict en supply chain*

**VORMGEVING**  
Bureau OMA

**BANK**  
NL94 INGB 0007 8062 46

**ADVERTENTIEVERKOOP**  
T. 06 284 8998  
paul.van.der.kooij@nieuwsbladtransport.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](http://www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren).

Of neem contact op met onze klantenservice:  
customerdesk@promedia.nl

**TRAFFIC**  
traffic@promedia.nl

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



© 2019 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veevehouddigd, 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.





## COLUMN

FOLKERT NICOLAI  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

## Bolbliksem

In een voor-vorig krantenleven had ik een collega, zijn naam houden we maar geheim, die op een dag tegen me zei: 'Ik heb duizend gulden belegd in aandelen in de bolbliksem.' Ik keek hem bevreemd aan. 'Hoezo', vroeg ik. 'Is de bliksem in je hoofd geslagen? Zou je in de Gouden Eeuw je centen ook hebben gestoken in tulpenbollen?' Mijn collega, een goede financiële journalist, antwoordde vlotjes 'ja, maar natuurlijk niet mijn hele vermogen. Je moet nu en dan een paar centen durven te steken in ogenschijnlijk kansloze ondernemingen. De kans dat het slecht afloopt is groter dan de kans op succes. Maar dat geldt ook voor de roulettetafel of de Staatsloterij. Als je wint, rinkelt de kassa.'

Aan de belegging in die 'start-up' in de bolbliksem heeft mijn collega weinig verdiend, hij is vermoedelijk zijn hele rooie rug kwijtgeraakt. De onderneming waarin hij investeerde heette Convector. Ze beweerde in 1985 op het spoor te zijn van een methode om kunstmatige bolbliksems op te wekken en te 'vangen' om er een vorm van kernfusie mee te kunnen voortbrengen. Het idee was misschien zo slecht nog niet. Dat neemt niet weg dat het met kernfusie, ondanks sindsdien sterk verbeterde wetenschappelijke inzichten en verbeteringen, nog altijd niet is gelukt een positief energierendement op te leveren. Er gaat meer - conventioneel opgewekte - energie in dan ze produceert.

Aan dat hele verhaal moest ik denken toen ik de jaarcijfers las van Tesla, de producent van elektrische auto's. De afgelopen tien jaar heeft het bedrijf veel meer 'green backs' verstoekt dan er nodig zijn om een auto rendabel op stroom te laten rijden. Dit nota bene door gebruikmaking van bewezen technologie. Al snel na de uitvinding van de auto reden er wagens rond die elektrisch werden aangedreven. De concurrentie met directe aandrijving door motoren op fossiele brandstof viel in de jaren dertig uit in het nadeel van de elektrische auto, die het nu nog steeds tegen de conventionele benzine-, gas- en dieselslurper moet afleggen.

Toch geloof ik wel in elektrische mobiliteit, net zoveel als in kernfusie. Als we er al niet van overtuigd zijn dat het klimaat door ons menselijk toedoen verandert, is het een realiteit dat de huidige energiebronnen uitgeput raken. Doe eens iets gekks mensen, gooi een rug in de pot voor iets dat, misschien, kansrijk is.

## QUOTE VAN DE WEEK

Minister Grayling heeft de scheepvaart in deze eilandstaat gereduceerd tot het lachertje van de wereld.

Secretaris-generaal Mick Cash van de Britse transportvakbond over het ferryschandaal, geciteerd door diverse media.



## 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](http://vacatures.nieuwsbladtransport.nl)

## Kwaadaardig type

'BELGOROD' 'Nieuwe' duikboot kwarteeuw verdragd te water



De Belgorod is met een lengte van 184 meter waarschijnlijk de grootste onderzeeër ter wereld. Foto: Hollandse Hoogte

ROB MACKOR

Het klinkt als de naam van een van de kwaadaardige creaturen uit Tolkiens 'Lord of the Rings': de 'Belgorod'. Die vergelijking is misschien niet helemaal onterecht. De 'Belgorod' is een nieuwe Russische onderzeeër en met een lengte van 184 meter naar alle waarschijnlijkheid de grootste ter wereld.

Kwaadaardigheid kan de enorme duikboot beslist niet ontzegd worden. Volgens westerse analisten wil Rusland de 'Belgorod' inzetten als onderwater-platform voor de lancering van de Poseidon, een compleet nieuw maritiem aanvalswapen. Daarbij zou het gaan om onbemande torpedovormige drones van een

meter of 24, die met een enorme snelheid - genoemd wordt honderd knopen, 185 km/u. - op hun doel afstormen om onder water een nucleaire ontploffing te veroorzaken. Daardoor zou een gigantische tsunami worden veroorzaakt, waardoor marinebases en zeehavens in één klap van de kaart geveegd worden. De 'Belgorod', wat overigens de naam is van een middelgrote Russische stad, zou niet één maar zes van die massavernietigingswapens aan boord krijgen. Ze zouden per stuk een kracht hebben van honderd megaton, twee keer zoveel als de grootste atoombom ooit. Dat was de 'Tzar Bomba', die de Sovjet-Unie in 1961 bij wijze van waarschuwing aan het adres van de VS boven Nova Zembla liet exploderen.

Westerse inlichtingendiensten zijn het er niet over eens of president Poetin, die twee weken geleden getuige was van de tewaterlating in Severodvinsk aan de Witte Zee, voor zo'n agressieve variant zal kiezen. Sommige menen dat het met een dubbele huid uitgeruste gevaarte wordt voorzien van apparatuur om in het geheim kabels te leggen of juist om bestaande kabels op te graven en te saboteren. Een geruststelling bij alle snode plannen is wellicht dat 'nieuw' in relatie tot de monsteronderzeeër relatief is. De Sevmash-werf legde namelijk al 27 jaar geleden de kiel voor wat toen nog een 'gewone' nucleaire onderzeeër moest worden. Door alle politieke turbulentie in de Sovjet-Unie liep het project echter zo'n kwarteeuw vertraging op.

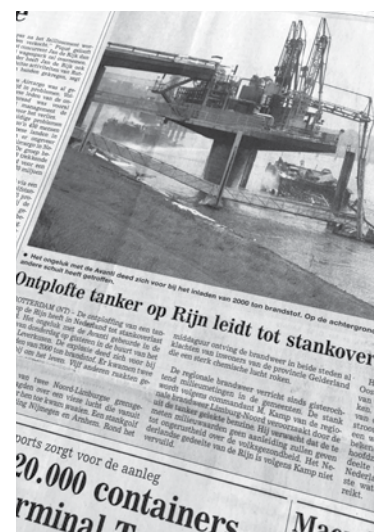
## 20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

8 mei 1999

## Doden bij brand tanker op Rijn

Bij een zware ontploffing in de nacht van donderdag op vrijdag op de binnentanker 'Avanti' in Dormagen, bij Leverkusen, zijn zeker twee doden en tien gewonden gevallen. Een derde opvarende wordt nog vermist. De explosie gebeurde toen het schip een partij van 2.000 ton benzine laadde.

Toen het schip voor ongeveer de helft geladen was, deed zich een explosie voor die tot ver in de omtrek te horen was. Vermoedelijk meer dan tachtig ton benzine belandde in het water en veroorzaakte daar een enorme brand. Daardoor vatte ook de nabijgelegen tanker 'LRG 23' vlam. De bemanning daarvan werd



volledig verrast. Een van de opvarenden van dat schip kwam in zijn hut in de vlammen om, een andere sprong overboord maar verdronk jammerlijk. Ook de vermiste persoon is van dit schip afkomstig. Een derde tankschip, dat tegen de 'LRG 23' was afgemeerd, wist aan de ramp te ontkomen door de trossen te kappen, de motor te starten en een veilig heenkomen te zoeken. De 'Avanti' ligt doormidden gebroken en half gezonken in de Rijn. Meer dan 250 brandweerlieden werden ingezet om de situatie onder controle te krijgen. Het scheepvaartverkeer op De Rijn was urenlang gestremd.