



ZEEVAART

## Scheepsbranden miljardenstrop

8

WEGVERVOER

## Matchmaking truck-platoons via 'Tinder voor Trucks'

15

CONJUNCTUUR

## Stemming transporteurs slaat om naar negatief

6

MULTIMODAAL  
EVENT

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER  
ROTTERDAM

Save  
the date

www.multimodaal.nl



# Nieuwsblad Transport

INTERVIEW

## 'Sterke stijging vraag cryogeen transport LNG'

2



WEEK 18 / 2 - 8 MEI 2019 / JAARGANG 31

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

### Uitrookprocedure om Ceva-aandelen

CMA CGM

CMA CGM begint een zogenoemde uitrookprocedure (squeeze out) om de resterende 2% van de aandelen Ceva Logistics in handen te krijgen. Op die manier wordt voorkomen dat kleine aandeelhouders die niet ingegaan zijn op het overnamebod van de Franse rederij in de toekomst kunnen aanschuiven bij aandeelhoudersvergaderingen. Bij zo'n procedure krijgen aandeelhouders gedurende een bepaalde tijd de gelegenheid hun stukken alsnog tegen 'een billijke prijs' te verkopen. Doen ze dat niet, dan vervallen na verloop van tijd hun rechten.

### Claim Wadden voor schade 'MSC Zoe'

# 225

duizend euro willen de Waddeneilanden als schadevergoeding voor kosten die ze hebben gemaakt om de rommel op te ruimen uit de containers van de 'MSC Zoe'. Daartoe is een claim ingediend bij MSC. De eilanden hebben de kosten van het opruimen gemeld bij Rijkswaterstaat, die de afhandeling van de schade coördineert.

### Rederijen willen maximum snelheid

ZEEVAART

In een open brief aan de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) hebben 113 rederijen gepleit voor de invoering van maximum snelheden in de vrachtscheepvaart om de klimaatdoelstellingen te halen. Het gaat vooral om tanker- en bulkscheepvaartredrijen. Ze vragen de IMO, die medio mei vergadert over het maritieme milieubeleid, om snelheidsmaatregelen in te voeren waarbij rekening wordt gehouden met het type en de afmetingen van schepen.

# Rotterdam bouwt Food Hub op Kop van de Beer

AGROLOGISTIEK Startklant Innocent Drinks investeert 250 miljoen in productielocatie



Eind 2020 zullen er op het terrein bedrijven operationeel zijn. Artist Impression: Havenbedrijf Rotterdam

ROB MACKOR

Havenbedrijf Rotterdam (HbR) gaat de zogenoemde Kop van de Beer, het laatste vrije terrein van de Europoort, ontwikkelen tot Rotterdam Food Hub.

Het zestig hectare grote terrein ligt tegenover de Maasvlakte, waar veel containers met koel- en vrieslading worden aangevoerd. Het vruchtensappenbedrijf Innocent Drinks, onderdeel van Coca-Cola, gaat zo'n 250 miljoen euro investeren in een productielocatie op het terrein. HbR-Directeur Emile Hoogsteden (containers, breakbulk & logistics) zegt dat over ruim de helft van het terrein gesprekken met gegadigden worden gevoerd. De havenbeheer-

der verwacht verdere groei van de agromarkt door bevolkingstoename en welvaarts groei. Rotterdam stelt op dit gebied al marktleider te zijn met de overslag van zestien miljoen ton lading per jaar.

Een groot deel daarvan wordt in reefercontainers via de Maasvlakte aangevoerd, over de weg een afstand van ruim tien kilometer naar de toekomstige food hub. Dat krijgt ook eigen kaderuimte om koelschepen en binnenschepen af te handelen. Het is de bedoeling dat er koel- en vrieshuizen direct aan de kade worden gebouwd. Dat is ook het geval bij de Cool Port van de Kloosterboer-groep op de voormalige Home Terminal van ECT in het Eemhavengebied. Van de zestig hectare bruto is ongeveer 45 hectare beschikbaar voor

uitgifte aan bedrijven. Volgens HbR lopen over 35 hectare al gesprekken. In juli gaat de schop de grond in voor de eerste klant en volgende maand begint de aanleg van de bouwweg. Eind 2020 zullen er bedrijven operationeel zijn.

Europoort

Daarmee krijgt het gebied na ruim een halve eeuw eindelijk een definitieve bestemming. De Kop van de Beer, genoemd naar het natuurgebied De Beer dat daar ooit lag, is de noordwestelijke punt van het Havengebied Europoort, dat tussen 1958 en 1964 werd aangelegd. De 3.600 hectare stroomde in recordtempo vol met onder meer raffinaderijen en tankterminals, behalve het stuk waar nu de food hub komt.

De Kop van de Beer is onderwerp geweest van talloze studies en concrete projecten. Het meest recente was de bouw van een opslag- en distributieterminal voor Russische olie. Rusland wilde zo zijn Oeral-olie het jaar rond naar de wereldmarkt brengen, maar het project mislukte door onenigheid tussen Russische partijen, die vervolgens hun investerings-toezeggingen niet waarmaakten. Geruime tijd daarvoor had het Amerikaanse Kodak vergevorderde plannen voor de bouw van een chemiecomplex ter plekke. Later kwam Liongas met plannen voor de bouw van een enorme LNG-terminal. Ook was er ooit een staalterminal gepland op de plek waar straks groenten, fruit, kaas, vlees en vis worden behandeld.

## COMMENTAAR

TOM VAN GURP  
redactie@nieuwsbladtransport.nl

## Economische barstjes

Van verschillende kanten kwamen deze week signalen over barstjes in de hoogconjunctuur van dit moment. Het vertrouwen van Nederlandse ondernemers is minder positief geworden, terwijl blijkt dat in Europa meer lege laadruimte beschikbaar was.

Het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) noteerde voor het eerst in vijf jaar een negatief vertrouwen bij de transportsector, voor wat betreft de omzetverwachtingen op korte termijn (zie het artikel op pagina 6). Weliswaar is het aantal zwartkijkers slechts lichtjes hoger dan het aantal positieve's, maar het is wel een omslag met eerdere jaren, waarin de verwachtingen continu hoger gespannen waren.

Ook in een breder, Europees perspectief zijn de eerste scheurtjes waarneembaar. Het bedrijf achter het vrachttuitwisselingsplatform Transporeon signaleert dat de beschikbare laadruimtecapaciteit in het eerste kwartaal is toegenomen (lees het artikel op pagina 7). In de belangrijkste economie van de eurozone, Duitsland, stijgt de leegte zelfs nog wat harder dan het Europese gemiddelde. De index staat nu op hetzelfde punt als in 2009, kort na het uitbreken van de financiële crisis.

Niet dat een dergelijke vrije val is te verwachten als destijds. Het waren toen wel hele extreme omstandigheden. Maar wanneer verschillende indicatoren, los van elkaar, wijzen op een afkoeling, is het belangrijk om alert te zijn. Zeker in het wegvervoer, waar de winstgevendheid continu onder druk staat, onder meer doordat brandstof- en personeelskosten de afgelopen tijd fors zijn toegenomen.

Dat mede daardoor de stijgende opbrengsten niet automatisch meer rendement met zich meebrengen, zal veel transporteurs inmiddels duidelijk zijn. Zo boekte onlangs een van de grootste Europese vervoerders, Waberer's, een dik verlies, ondanks een fors toegenomen omzet. Zelfs het verhogen van de tarieven kon niet voorkomen dat de Hongaren in het rood doken in 2018.

Nu de eerste economische signalen op oranje staan, rijst de vraag wat transporteurs gaan doen als ook de omzet achterblijft. Teren op de reserves is voor de meeste geen optie. Als er al vet op de botten zat, is dat inmiddels wel verteerd in de voorbije jaren. Voor veel transporteurs kan het dus geen kwaad de opbrengsten, kosten en marges eens goed tegen het licht te houden.

## INTERVIEW JAAP KUIJPERS WENTINK, DIRECTOR CRYOGENICS TRIFLEET

## 'Waar is die container gebouwd, is altijd vraag 1'

ROB MACKOR

Het Nederlandse container leasingbedrijf Trifleet voegt twintig cryogene twintigvoeters van een nieuw type toe aan zijn vloot van bijna 16.000 tankcontainers. Ze zijn 500 tot 1.250 kilo lichter en kunnen dat gewicht extra aan lading meenemen. Manager Jaap Kuipers Wentink, met maar liefst dertig jaar cryogene ervaring, over de achtergronden van deze investering.

**Wat wordt eigenlijk verstaan onder een cryogene tankcontainer?**

Cryogeen betekent niets anders dan extreem koud, in dit geval tot minus 196 graden Celcius. Dat is de temperatuur waarop vloeibaar stikstof wordt vervoerd. Andere stoffen die cryogeen worden vervoerd zijn onder meer zuurstof, koolzuur, argon en helium. En natuurlijk LNG, dat sterk in opkomst is.

**Waarom dit nieuwe type?**

Efficiency. De besparing op het eigen gewicht van 500 kilo tot 1.250 kilo komt ten goede aan het laadvermogen. Bovendien is de inhoud groter, 22 in plaats van twintig kubieke meter. De klant kan per container dus meer vervoeren. Dat levert niet alleen lagere transportkosten op, maar is ook gunstig voor het milieu.

**Welke temperatuur en druk kunnen ze aan?**

Deze T75, zoals we dit type noemen, is er in twee versies. De lichtste kan tot 17,2 bar aan en is onder meer geschikt voor LNG. De zwaardere gaat tot 22 bar. Die wordt vooral voor CO<sub>2</sub> gebruikt, omdat dat nooit onder een druk van vijftien bar mag komen. Van de eerste versie is de tarra, het eigen gewicht, teruggebracht van 8.000 tot 7.500 kilo, van de andere van 9.550 tot 8.300 kilo.

**Hoe worden ze eigenlijk geïsoleerd?**

Volgens het principe van een thermofles, met een vacuüm ruimte tussen twee aparte tanks. De binnentank is omkleed met twintig tot dertig lagen aluminiumfolie. De binnentank van onze cryogene tanks is van roestvrij staal omdat



**Dit nieuwe type is lichter, maar kan zwaarder beladen worden. Heeft dat geen gevolgen voor de veiligheid?**

Dat denk ik niet. Het frame, waar de tank in zit, voldoet aan alle ISO-eisen en is oersterk. Dat cryogene containers veilig zijn, blijkt wel uit het feit dat ze eigenlijk nooit echt kapot gaan terwijl er bij vrachtwagenongelukken toch heus wel eens eentje op zijn kant gaat. Daarbij lopen ze weleens deuken op, maar ik kan me niet herinneren dat er in de afgelopen dertig jaar in Europa een echt gevaarlijke situatie door een lekkende cryogene tankcontainer is geweest.

**Hoe snel groeit de markt?**

Behoorlijk, we rekenen met groei-percentages tussen de 4 en 7%. Vooral de vraag naar het vervoer van LNG, dat op minus 162 graden wordt vervoerd, zit in de lift. Jarenlang werd er vooral veel over LNG gesproken en er werd op gestudeerd, maar nu merken we dat de bouw van nieuwe terminals en tankstations voort vrachtwagens veel extra vraag losmaakt.

**Hoeveel exemplaren van dit nieuwe type heeft u over, zeg, drie jaar?**

Dat houden we liever voor ons, maar we maken er geen geheim van dat we een van de grootste spelers in het verhuren van cryogene tankcontainers willen worden. Niet voor niets hebben we de oorspronkelijke bestelling van twintig exemplaren al tot vijftig stuks uitgebreid.

**Waarom moet een klant voor Trifleet kiezen en niet voor een van jullie concurrenten?**

Omdat wij niets anders doen dan tankcontainers verhuren. Dat is de reden dat grote industriële spelers vaak voor ons kiezen. Die willen een leverancier die zijn stiel door en door kent. Wat ook helpt is dat wij als enige onderneming uit de top-5 een particuliere eigenaar (Philip van Rooijen, red.) hebben. Dat geeft toch een meer gerichte benadering dan bij een containerverhuurder die met enige regelmaat van de ene aan de andere investeerder wordt verkocht.

dat een dichte structuur heeft, wat de vacuümwerking ten goede komt. De buitenkant is wit om zonnestraling te reflecteren.

**Waar heeft u ze laten bouwen?**

Bij Gascon in Zuid-Afrika. Dat is samen met Cryovat uit Nijkerk toonaangevend op dit gebied. We hebben ze grotendeels zelf ontworpen, in samenwerking met Gascon uiteraard. Zo wilden we per se degelijke Duitse kleppen, die nog met de hand gemaakt worden.

**Had u ze niet beter in China kunnen laten bouwen? Dat is toch veel goedkoper?**

Niet veel, maar wel iets. Ongeveer 70.000 euro per stuk tegen 85.000 euro. Maar China kan niet die kwaliteit leveren, die Gascon en Cryovat bieden. Zo ver zijn ze gewoon nog niet, al sluit ik niet uit dat dat over een paar jaar wel het geval is. We merken dat ook aan de klant. Het eerste wat die wil weten, is waar de container vandaan komt. Als je dan China moet antwoorden, is de standaardreactie 'Dan kijk ik nog even verder'.

**Waarom zijn ze zo duur?**

Omdat de bouw van dit soort zeer gespecialiseerde containers een zeer arbeidsintensieve klus is, waar zes maanden levertijd voor staat. Zo veel tijd kost het vele laswerk, het bestellen en produceren van allerlei speciale onderdelen en de uitgebreide testsessies.

## POLL

## CYBERCRIMINELEN ZIJN EEN GEVAAR VOOR DE LOGISTIEK



**NIEUWE POLL** Invoering van een maximumsnelheid op zee is een goed idee.

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

Donderdag 6 juni 2019

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)

# Streep door plan Hembrug

**HERONTWIKKELING** Raad van State honoreert beroep Havenbedrijf Amsterdam

**KIM VAN DIJK**

Het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van het voormalige defensie terrein Hembrug in Zaanstad is door de Raad van State vernietigd. Een overwinning voor Havenbedrijf Amsterdam dat in beroep ging tegen het plan uit angst dat het ten koste zou gaan van de eigen bedrijfsvoering en mogelijke uitbreiding.

De gemeenteraad van Zaanstad wil het terrein herontwikkelen tot een woon-werkgebied met ruimte voor ongeveer duizend woningen. De geluidsbelasting voor de te bouwen woningen aan het Noordzeekanaal is echter hoger dan toegestaan. Het Hembrugterrein ligt binnen de geluidszone van industrieterrein Westpoort in het Westelijk Havengebied. Vanwege het geluid heeft de gemeenteraad in het bestemmingsplan gebruikgemaakt van de zogenoemde zeehavennorm. Deze maakt het onder bepaalde voorwaarden mogelijk om woningen te bouwen met een maximale geluidsbelasting van 60 d(B)A. Het moet dan om een beperkte uitbreiding van bestaand woongebied gaan; dat is nu niet het geval. Aanvankelijk was er sprake van vijfhonderd woningen, maar dat aantal werd gandedeweg opgeschroefd tot duizend. Het havenbedrijf heeft de gemeente nog gevraagd om de woningen op een ander deel van het grote Hembrugterrein te bouwen omdat daar minder geluidsoverlast zou zijn, maar dat alternatief werd door de gemeente afgewezen, omdat dan een stukje bos moet verdwijnen.

## Gevaarlijke stoffen

Het Hembrugterrein ligt op de hoek van het Noordzeekanaal en de Zaan, op een paar honderd meter van zware industrie op haven terrein Westpoort. Het havenbedrijf was



Het beoogde woongebied, op de 'hoek' van het Noordzeekanaal en de Zaan. Foto: ABC Concept

bang voor inperking van de industrie als zou blijken dat de woonwijk hier te veel last van heeft. Een andere angst van het havenbedrijf betrof het transport met kegelschepen en andere schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Ongegronde ang-

uitspraak in te kunnen gaan. De Zaanse wethouder Hans Krieger is teleurgesteld over de uitspraak. Hij spreekt van een klap voor Zaanstad. Krieger: 'Het is een enorme streep door de rekening in de herontwikkeling van het Hembrugter-

naar een gezamenlijke oplossing waarin zowel de belangen van de havenbedrijven aan het Noordzeekanaal als de stedelijke ontwikkeling van Zaanstad wordt gefaciliteerd.

Koen Overtoom, CEO van Port of Amsterdam: 'Wij zijn blij dat deze uitspraak duidelijkheid schept over de toepassing van ruimtelijke ordeningsinstrumenten. Stedelijke ontwikkeling bevindt zich steeds vaker in de nabijheid van haven- en industriegebied. Dit legt samen met de energietransitie en de ontwikkeling naar een circulaire economie veel druk op de beschikbare ruimte in de regio. Ons doel is om gezamenlijk een oplossing te vinden die recht doet aan alle belangen van alle betrokkenen en die ook voor de toekomst zekerheid biedt voor de bedrijven in de haven.'

Wij zijn blij dat deze uitspraak duidelijkheid schept.

sten, zo luidt de mening van de Raad van State; het bestemmingsplan is volledig afgewezen op basis van de overschreden geluidsnorm. Havenbedrijf Amsterdam laat in een reactie weten nog niet inhoudelijk op de

rein, maar wij zullen blijven zoeken naar mogelijkheden om het terrein verder te ontwikkelen.' De gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam lieten voorafgaand aan de uitspraak weten op zoek te gaan

## DROOGTE

# Laagwatertoeslagen nu al in Rijnvaart

**TOM VAN GURP**

Diverse rederijen hebben weer laagwatertoeslagen ingevoerd op de Rijn. MSC, Hapag-Lloyd en Contargo hebben afgelopen week op sommige dagen vervoerstarieven verhoogd vanwege de relatieve droogte.

Laagwatertoeslagen komen regelmatig voor in de Rijnvaart omdat er minder lading meegenomen kan worden. Meestal is dat echter pas in de zomermaanden het geval. Dit jaar is de waterstand op sommige dagen in april al gezakt tot een niveau beneden de 150 centimeter bij Kaub. Dat is een niveau waarop diverse rederijen tot een toeslag overgaan. Zo liet Contargo in de afgelo-

pen week weten dat een extra bedrag in rekening zou worden gebracht. Het gaat dan om een toeslag van 30 euro per teu en 40 euro voor een feu (veertigvoeter) bij een stand tussen de 150 en 131 centimeter. Als het waterpeil beneden de 131 centimeter zakt, worden de toeslagen nog hoger. Vorige week was dit op drie dagen het geval. Ook Hapag-Lloyd heeft zijn klanten laten weten dat een toeslag inmiddels noodzakelijk is geworden. Bij een waterstand van 130 centimeter bij Kaub zijn de toeslagen 45 euro per teu en 60 euro per feu. De rederij voegt eraan toe dat bij een waterstand van 81 centimeter geen garantie meer kan worden gegeven aan klanten dat hun lading op het afgesproken tijdstip wordt meegenomen.

## STAATSTEUN

# Rechtszaak P&O in Brits ferry-fiasco

**ROB MACKOR**

P&O Ferries heeft een rechtszaak aangespannen tegen de Britse regering over de 33 miljoen pond belastinggeld die aan Eurotunnel is betaald. De ferryrederij ziet dit als oneerlijke bevoordeling van een concurrent.

Vorige maand zag het Department for Transport (DfT) zich gedwongen een schikking te treffen met de Kanaaltunnel-vervoerder. Die had op zijn beurt de gunning van contracten ter waarde van ruim honderd miljoen pond aan Brittany Ferries, DFDS en Seaborne Freight voor het leveren van extra ro/ro-capaciteit aangevochten. Het DfT wilde zich verzekeren van voldoende

de transportcapaciteit in geval van een harde Brexit. De DfT zag zich in februari onder druk van juridische procedures ook al gedwongen het contract met Seaborne op te zeggen, waarvan nooit een afvaart is uitgevoerd. Er was bovendien geen openbare aanbestedingsprocedure gevolgd. Eurotunnel spande daarop een procedure aan omdat het niet de kans had gekregen mee te bieden. Het DfT kocht die af met een schikking van 33 miljoen pond. De regering benadrukte daarbij dat Eurotunnel het geld zou investeren in modernisering van zijn terminal in Folkestone, waaronder de aanschaf van nieuwe scanners. Advocaten zeiden toen al dat de schikking opgevat zou kunnen worden als ontoelaatbare staatssteun.

## KORT

### Panamakanaal kampt met zeer laag water

#### HINDER

Het Panamakanaal heeft te kampen met een dermate laag waterniveau dat het scheepvaartverkeer gedwongen wordt om niet te veel vracht mee te nemen. De maximale diepgang voor schepen die de Neopanaxmax-sluisen willen passeren, is vastgesteld op 13,41 meter. Vaartuigen die te zwaar beladen zijn, wordt verzocht om voorafgaand aan hun doorvaart lading te lossen. Het is er deze periode nog nooit zo droog geweest als dit jaar.

### 'Weer meldingsplicht voor Duitse ecocombi'

#### SCHADE

Langere vrachtautocombinaties, tot 25,25 meter, moeten voortaan weer worden aangemeld bij de beheerders van delen van het Duitse wegennet. Dat adviseert het Bundesrechnungshof, de Duitse 'rekenkamer'. De toename van het aantal LZV's leidt tot meer schade aan het wegdek en aan andere infrastructuur. Bovendien zijn de kosten van extra lange parkeerplaatsen nog niet gedekt.

### Euronav ruim uit de rode cijfers

#### TANKERREDERIJ

De Antwerpse tankerredery Euronav heeft in het eerste kwartaal van 2019 een nettowinst geboekt van 19,5 miljoen dollar. Daarmee doet ze het heel wat beter dan een jaar geleden,



toen ze afklokte op een verlies van 39,1 miljoen. Het bedrijf is positief, ondanks een productievermindering met 1,2 miljoen vaten per dag in de Opec-landen en de groei van de wereldwijde tankervloot.

### Mobiliteitspakket nog niet definitief

#### CABOTAGE

Het komt vóór de Europese verkiezingen van eind deze maand niet meer tot een vaststelling van het Mobiliteitspakket. Dat zegt Ismail Ertug, verkeerswoordvoerder in het Europees Parlement namens de fractie der sociaal-democraten. Het pakket zoals het er nu, na de aanname door het Europees Parlement, ligt, zal pas na de zomerrecessie weer naar de Europese Commissie gaan.

## Unitas Software BV gaat onderdeel uitmaken van Stream Software NV

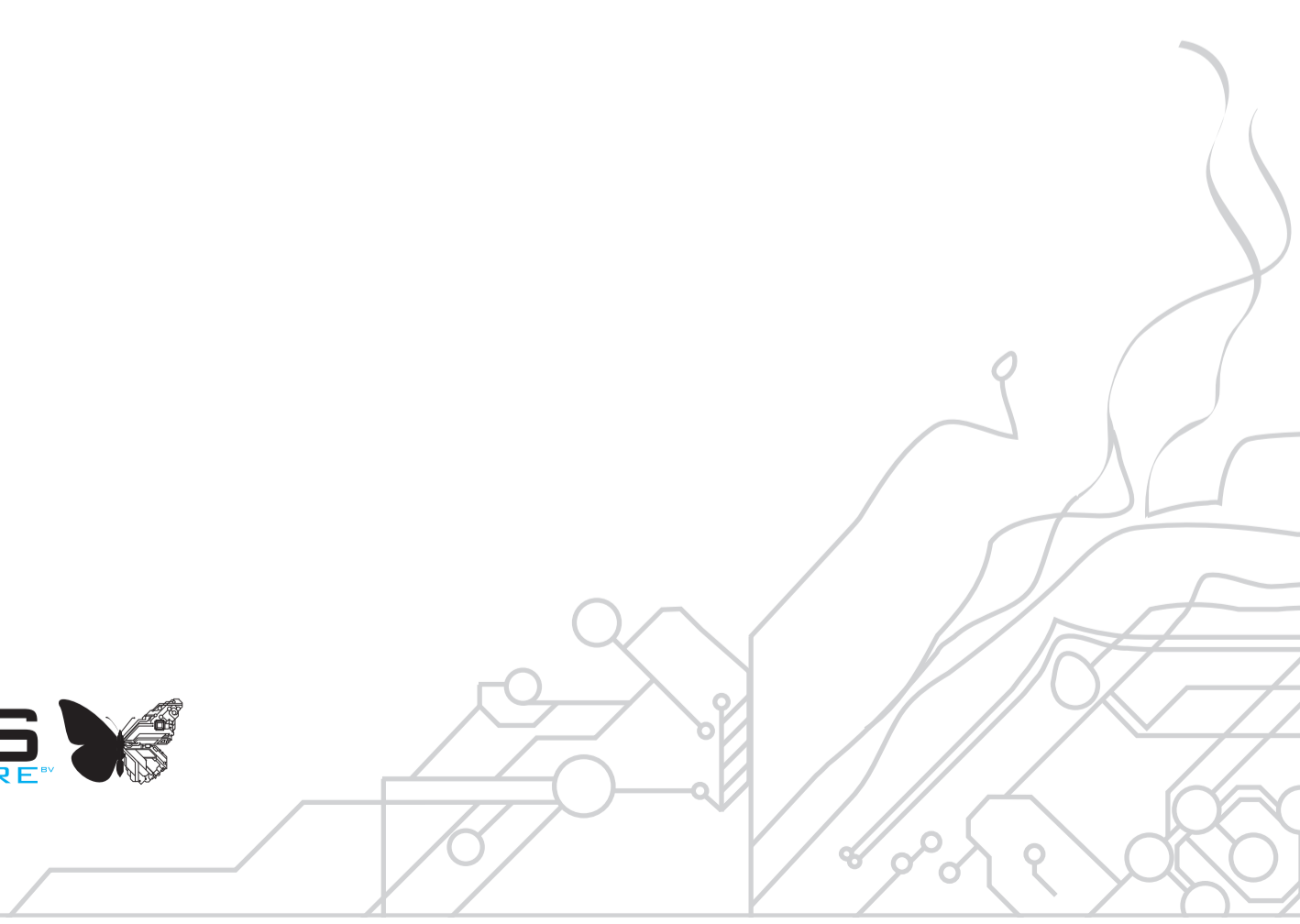
Stream Software uit België is per 1 april 2019 de nieuwe eigenaar van Unitas Software. Vanwege de aanstaande pensionering van de DGA van Unitas Software was Unitas Software op zoek naar een partner om de continuïteit en kwaliteit van het bedrijf voort te zetten. Met Stream Software heeft zij deze waarborg zeker gevonden.

Vanaf 1999 biedt Unitas Software softwareoplossingen voor elektronische douaneaangiften en gegevensbeheer voor lucht- en zeevracht. Haar portfolio aan softwareoplossingen zoals Sherpa, AirWaybillManager en Book iT, blijft Unitas Software voeren, maar zij kan ook gaan putten uit de extra mogelijkheden die Stream Software biedt. Door deel uit te gaan maken van Stream Software vergroot zij haar bereik in de markt.

Stream Software levert kwaliteitsoftware en diensten voor de logistieke- en douanesector met de nadruk op verbetering van operationele en financiële efficiëntie van de bedrijfsprocessen. Stream Software is opgericht in 1997 met als doel het ontwikkelen van hightech softwareoplossingen voor de logistieke sector. Door het streven naar kwaliteit in de aangeboden oplossingen en een intense samenwerking met de klanten heeft Stream Software het aanbod steeds kunnen uitbreiden. Stream Software specialiseert zich op twee vlakken, namelijk douane gerelateerde systemen en logistiek georiënteerde systemen. In douane variëren de producten van Stream Software van eenvoudige douanedeclaratiesystemen tot complexe internationale douanevoorraad administraties, al dan niet gecombineerd met actieve of passieve veredelingsystemen en andere commerciële douanesystemen. Logistiek georiënteerd variëren de producten van eenvoudige dossiers voor de opvolging van zendingen tot volledige ERP systemen voor douaneagenten en expeditiebedrijven. Voor douane is Stream Software in België ondertussen uitgegroeid tot marktleider. De Benelux is het uitgekozen en strategisch actieterrein.

Unitas Software blijft gevestigd in Capelle aan den IJssel.

De huidige general manager van Unitas Software, Jean Paul van Vliet, en de overige medewerkers van Unitas Software blijven, zoals u gewend bent, de producten en diensten van Unitas Software aanbieden en ondersteunen met de kwaliteit en servicegerichtheid die u van hen gewend bent.



# Levensgevaarlijke lading

**RAPPORT** Liquefactie belangrijkste doodsoorzaak bij het vervoer van droge bulk

ROB MACKOR

Cargo liquefaction of liquefactie, het vloeibaar worden van droge lading tijdens een zeereis, en het schuiven van lading is de belangrijkste oorzaak van dodelijke ongelukken in de droge bulkvaart in de afgelopen tien jaar.

Dat blijkt uit het *Bulk Carrier Casualty Report*, dat de internationale belangenvereniging voor de bulkvaart Intercargo onlangs heeft gepubliceerd. Van de 188 opvarenden van droge bulkcarriers die in de periode 2008-2018 het leven verloren, kwamen er 101 om het leven door het uitvloeien of het verschuiven van de lading.

De doden vielen op negen schepen. Zes daarvan vervoerden nikkelerts uit Indonesië, twee lateriet (een soort klei) met ijzererts uit India en één bauxiet uit Maleisië. Dit soort droge lading kan zich onder bepaalde omstandigheden als een vloeistof gaan gedragen, met noodlottige gevolgen voor de stabiliteit van het schip in kwestie.

## Oorzaak onbekend

Het rapport laat zien dat in de genoemde periode in totaal 48 bulkcarriers verloren gingen. De belangrijkste oorzaak, met negentien 'total losses' als gevolg, is stranding. Op een gedeelte derde plaats staan 'oorzaak onbekend' en 'ondergelopen', beide met zes gevallen.

Liquefactie ontstaat meestal doordat een met water verzadigde korrelige massa in beweging of in trilling komt. Dat verschijnsel doet zich niet alleen voor aan boord van schepen, maar komt ook vaak voor bij aardbevingen. Zo is een groot deel van de meer dan 4.300 doden die vielen bij de grote aardbeving op Sulawesi in september vorig jaar waarschijnlijk toe te schrijven aan ver-



Het aantal 'total losses' van bulk carriers is in de loop der jaren wel afgenomen. Foto:Shutterstock

weking, zoals dit fenomeen ook wordt genoemd. Complete woningen werden verzwolgen door de in drijfzand veranderde ondergrond. Intercargo zegt dat liquefactie een belangrijk punt van zorg blijft in de droge bulkvaart. De belangenvereniging hamert op het belang van het naleven van de zogenoemde In-

De belangenvereniging waarschuwt verder dat scheepsoperators tijdens het regenseizoen in Zuidoost-Azie voorzichtig moeten zijn bij het laden.

Ook benadrukt Intercargo dat het belangrijk is om onderzoeksrapporten van scheepsrampen op tijd naar de International Maritime

zoeksrapport ontvangen. Dat komt bovendien meestal pas na jaren binnen; het gemiddelde is 33 maanden. Het slechtst op dit punt scoort Hongkong met een gemiddelde termijn van ruim vijf jaar. Panama is met 21 meldingen de vlaggenstaat met veruit het grootste aantal ongevallen. In iets meer dan de helft daarvan (twaalf) werd een rapport opgestuurd, gemiddeld net binnen de twee jaar.

## Trend doorbroken

Van de 48 scheepsongevallen ging het in 29 gevallen om schepen tot 50.000 ton. Het aantal 'total losses' is in de loop der jaren wel afgenomen. Waren het er in 2009 en 2011 nog respectievelijk tien en elf, in 2018 waren het er nul. In 2017 werd die trend echter doorbroken door de rampen met de 'Stellar Daisy' en de 'Emerald Star', waarbij in totaal 32 opvarenden de dood vonden.

Onderzoeksrapporten van scheepsrampen laten lang op zich wachten.

ternational Maritime Solid Bulk Cargoes Code. Die verplicht, opvallend genoeg, verladings om regelmatig te controleren of het watergehalte van hun lading nog onder de Transportable Moisture Limit zit.

Organization te sturen, zodat er lering uit getrokken kan worden. Het rapport laat echter zien dat veel reders zich daar weinig van aantrekken. De IMO heeft van slechts 25 van de 48 'total losses' een onder-

## BOUWLOGISTIEK

# AB Texel neemt belang in Combex

Met ingang van 1 mei neemt AB Texel Group een aanmerkelijk belang in Combex Bouwlogistiek. Laatstgenoemde zal haar activiteiten als een zelfstandige onderneming blijven uitoefenen.

Dat hebben beide bedrijven bekendgemaakt. Combex is gespecialiseerd in het ruwbouw beton- en bouwmaterialenvervoer en exceptioneel transport. Met zo'n 120 eigen trekkende eenheden, 35 vaste charters en een groot vervoersnetwerk is het bedrijf één van de grotere logistieke dienstverleners in deze sector. Financiële details over de deal zijn niet meegedeeld.

AB Texel Group is specialist in food- en agritransport. 'We willen ons blijven ontwikkelen als volwaardige

logistiek dienstverlener. En zetten nu de stap om actief te worden in een andere belangrijke pijler van de Nederlandse economie', aldus AB-topman Dennis Wetenkamp. 'Combex is een belangrijke partij in de bouwketen en realiseert zijn ambitie op dezelfde wijze als wij: door het leveren van goede kwaliteit en het opbouwen van een duurzame relatie met de klant.'

## Overnamepad

AB Texel is al geruime tijd op overnamepad. Zo kocht het bedrijf eerder deze maand nog de Belgische vervoerder Transport Impens uit Oostrozebeke. Dat was echter een investering in het agrottransport. Nu zet AB Texel dus een stap in de bouwlogistiek. **TVG**

## KWARTAALCIJFERS

# Lager overslagvolume Haven Antwerpen

TOM VAN GURP

De totale goederenoverslag van Port of Antwerp daalde het afgelopen kwartaal met 3%. Volgens het havenbedrijf is dat een normalisering van de situatie, na de recordcijfers van het eerste kwartaal van vorig jaar.

'Naarmate het kwartaal vorderde, zat er opnieuw een stijgende lijn in de totale goederenoverslag', aldus Port of Antwerp in een toelichting. 'Dat zal de komende maanden aanhouden, mede ondersteund door extra MSC-lading vanaf april tussen Antwerpen en Noord-Europa.' De containertrafiek blijft groeien, met een topmaand in maart 2019, de sterkste ooit wat containers be-

treft. Het was dus nog iets beter dan maart 2018, toen ook al een record werd gevestigd. Het totaal kwam uit op ongeveer 2,8 miljoen teu. Conventioneel stukgoed deed het in het eerste kwartaal tamelijk goed, maar gematigd vergeleken met het ijzersterke eerste kwartaal van vorig jaar. De ro/ro-overslag nam toe met 3,2%. Hoewel het aantal stuks rollend materieel daalde, steeg het aantal ton dankzij een toename van het gemiddeld gewicht per voertuig. De totale overslag van droge bulk daalde in het eerste kwartaal met 8,8%. De overslag van zand en grind groeide dat kwartaal met 6%. De vloeibare bulkoverslag noteerde in het eerste kwartaal een daling van 8,6%. Er liepen in Q1 3.519 zeeschepen (-0,3%) Antwerpen aan.

## KORT

### Megaclaim voor Vopak in Maleisië

#### GRONDTRANSACTIE

Een joint venture van Vopak heeft in Maleisië een claim van 1,3 miljard dollar aan de broek gekregen. Het betreft een grondtransactie voor een terminal in Pengarang, waarvan de voormalige perceel-eigenaar vindt dat hij er te weinig geld voor heeft ontvangen bij de verplichte verkoop. De zaak dient later deze maand in Maleisië. Vopak, dat een belang van 44% heeft in de joint venture, zegt de claim met vertrouwen tegemoet te zien.

### Boete voor APL wegens illegaal transport

#### PANTSERVOERTUIGEN

Een Hongkongse rechter heeft containerrederij APL en de Chinese kapitein van het containerschip 'APL Qatar' boetes opgelegd vanwege de clandestiene import van negen pantservoertuigen van het Singaporese leger. De rederij moet 10.000 euro betalen. De boete voor de kapitein bedraagt 1000 euro en een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden.

### Weer overname Duitse snelgroeiende Zeaborn

#### TANKVAART

De rederij Zeaborn zet met de acquisitie van het eveneens Duitse CPO Tankers een nieuwe stap op het sinds de oprichting in 2013 ingeslagen overnamepad. Met de aankoop van



Claus-Peter Offen Tankschiffreederei, de tankermanagement-tak van de Hamburgse Offen-groep, breidt het Bremense Zeaborn zijn activiteiten uit naar de markt voor het vervoer van olie en andere natte lading.

### Prologis koopt fors complex in Tilburg

#### LOGISTIEK VASTGOED

Prologis heeft in Tilburg een complex van 82.700 vierkante meter logistiek vastgoed gekocht. Het gebouw is inmiddels volledig verhuurd aan een logistieke dienstverlener. Het pand was in bezit van CBRE Global Investors. De acquisitie brengt het totale oppervlak bedrijfsruimte dat Prologis op deze locatie in portefeuille heeft op in totaal 377.600 vierkante meter.

## EXPEDITIE

## Forse omzetgroei voor Kuehne + Nagel

ROB MACKOR

Expediteur Kuehne + Nagel (K+N) heeft een eerste kwartaal achter de rug met een forse omzetgroei van bijna 8% tot 5,2 miljard Zwitserse frank (5,1 miljard euro).

De winst daalde echter licht, van 184 tot 181 miljoen frank, een min van 1,6%. Topman Detlef Trefzger van de Zwitserse expediteerders toont zich in het kwartaalbericht behoedzaam over het verdere verloop van het jaar: 'We bevinden ons in een omgeving waarin de economische groei van de wereld merkbaar vertraagt.' Hij voegt er wel aan toe dat de groep van plan is dit jaar te blijven groeien en de resultaten verder te verbeteren.

Het containervolume van de divisie Ocean Freight nam met ruim 6% toe tot 1,15 miljoen teu. De export uit Noord-Amerika en Europa naar Azië daalde ruim 2%, maar in omgekeerde richting groeide de ladingstroom met dubbele cijfers, aldus K+N. De groep schrijft de daling in oostelijke richting vooral toe aan importbeperkingen op afvalstromen als oud papier en plastic en landbouwproducten.

### Grootverlader

Het luchtvrachtvolume daalde met iets meer dan 3% tot 409.000 ton. Volgens K+N is dat in lijn met de krimp van de totale luchtvrachtmarkt, die met 2 tot 3% daalde. Het netto bedrijfsresultaat (ebit) kwam uit op tachtig miljoen frank, wat bijna overeenkomt met het zeer hoge niveau van het voorgaande jaar, aldus de expediteur.

Het expediteerconcern zette in het eerste kwartaal van dit jaar de herstructurering van de activiteiten op het gebied van contractlogistiek voort. De netto-omzet van deze divisie groeide met 6,3%, terwijl de brutowinst met 4,9% steeg. De imple-

mentatie van een nieuw wereldwijd magazijnbeheersysteem die vorig jaar in gang is gezet, werd voortgezet. De ebit daalde ten opzichte van 2018 tot 26 miljoen frank.

Vorig jaar boekte K+N in zeevrachtexpeditie een volume-groei van 7,7%, waarmee het jaartotaal uitkwam op 4,7 miljoen teu. Daarmee is het concern een van de grootste verladers ter wereld, zij het voor rekening van derden.

In de luchtvracht groeide de groep vorig jaar met 11% tot 1,7 miljoen ton, wat leidde tot een winstgroei van ruim 13%. Nog beter ging het in het landvervoer, waar het bedrijfsresultaat met meer dan 50% steeg dankzij een forse groei van het Europese groupagevervoer.

### Panalpina

K+N werd begin dit jaar overigens genoemd als overnamekandidaat van het eveneens Zwitserse Panalpina. Die combinatie zou qua omzet gelijkwaardig zijn aan die van DHL Supply Chain & Global Forwarding. Dat is volgens het jaarlijkse overzicht van de Amerikaanse logistieke consultant A&A 's werelds grootste logistieke dienstverlener met een omzet van 27,6 miljard dollar (cijfers 2017).

Groootaandeelhouder Klaus-Michael Kuehne kapte die speculaties echter effectief af via een interview in de Zwitserse *Handelszeitung* waarin hij liet optekenen dat hij een overname van het 'absoluut sterk overgewaardeerde Panalpina' door het Deense DSV niet in de weg zou staan. Dat neemt niet weg dat DSV, zesde op de A&A-lijst met 11,4 miljard dollar omzet, met de toevoeging van Panalpina, zestiende met 5,7 miljard, een paar plaatsen op de ranglijst zou stijgen.

Maar niet genoeg om K+N's tweede plek met 22,6 miljard dollar omzet te bedreigen.

# Positieve stemming tr

**CONJUNCTUUR** Voor het eerst in vijf jaar zijn vervoerders negatief gestemd

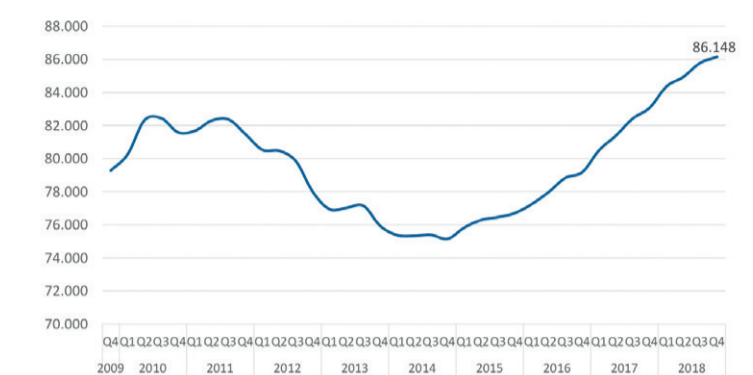
TOM VAN GURP

Voor het eerst sinds 2014 is de transportsector licht negatief over de omzet in de komende maanden. Dat blijkt uit de meest recente monitor van het Sectorinstituut Transport en Logistiek. Onder meer de Brexit zorgt voor twijfels bij vervoerders.

De sectormonitor wordt elk kwartaal opgesteld en bevat informatie over diverse ontwikkelingen in de vervoersbranche. Bij het opstellen hiervan wordt aan bedrijven onder meer gevraagd wat hun verwachtingen zijn op het gebied van omzet en bedrijvigheid in de nabije toekomst.

De afgelopen jaren was een meerderheid van de deelnemende transporteurs nog positief gestemd, met een piek in het eerste kwartaal van vorig jaar (zie figuur 2). Voor het nieuwe jaar zijn de verwachtingen minder positief. Het aantal respondenten dat negatief is gestemd, is groter dan het aantal dat rooskleurig naar de toekomst kijkt. Zo gedeprimeerd als vóór 2014 is de stemming zeker niet. Bijvoorbeeld in de jaren 2012 en 2013

### Aantal chauffeurs



Figuur 1.

steld van 29 maart naar donderdag 31 oktober 2019, maar dat brengt ook met zich mee dat transporteurs nog langer in onzekerheid zitten over hoe de handel met het Verenigd Koninkrijk eruit gaat zien. 33% van de respondenten verwacht dat het vertrek van de Britten hen zal raken.

Ook onvoldoende vraag is voor een minderheid van de bedrijven een probleem. Belangrijkste belemmering is echter het personeelstekort, met name qua chauffeurs. Steeds

van een omzetstijging. De opbrengsten groeiden met maar liefst 5,9% ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Onder andere de toegenomen bedrijvigheid in de bouwsector, de horeca en de online detailhandel zorgden voor het optimisme. Al vijf jaar lang is er sprake van een omzetstijging in het wegvervoer. De negatieve vooruitzichten lijken dus slechts beperkt gebaseerd op omzetonwikkelingen in het laatste kwartaal van vorig jaar.

Dit betekent echter niet dat de winstgevendheid ook crescendo gaat. Veel transporteurs weten dat ze ritten uitvoeren met vaak flinterdunne marges. Toch weten de meeste bedrijven hun rendement op peil te houden. Slechts enkele van de ruim zesduizend werkgevers ging failliet in het laatste kwartaal van vorig jaar, waaronder Kuma Logistics en Heeren De Wit Transport. Het totale aantal gedwongen bedrijfseinden in dat kwartaal kwam uit op 22. Dat was precies evenveel als in dezelfde periode van 2017.

### Personeelstekort

Al enige tijd kent de transportsector een groot tekort aan chauffeurs. Door de huidige hoogconjunctuur, in combinatie met het hoge aantal

Zo gedeprimeerd als vóór 2014 is de stemming zeker niet.

waren veel meer bedrijven negatief over de toekomst, om maar te zwijgen over 2009, toen de stemming inktzwart was. De gevolgen van de kredietcrisis hielden in die tijd flink huis.

Nu, tien jaar later, heeft de sector andere kopzorgen. De aanstaande Brexit doet veel vervoerders twijfelen over de toekomst. Weliswaar is het Britse vertrek inmiddels uitge-

meer transporteurs hebben hier last van (waarover later meer).

### Allerminst slecht

Opvallend genoeg is de daadwerkelijk gerealiseerde omzet in het vierde kwartaal van vorig jaar allerminst slecht. Uit cijfers van het CBS, dat zich baseert op belastingaangiften van bedrijven, bleek dat de wegtransportsector opnieuw kon profiteren

## GASTANKERREDERIJ



Exmar heeft de omzet fors verhoogd in het eerste kwartaal. Foto: Exmar.

## Rode kwartaalcijfers, maar Exmar blijft optimistisch

KOEN MORTELMANS

De Antwerpse gastankerredery Exmar is er tijdens het eerste kwartaal van 2019 in geslaagd haar omzet fors te verhogen ten opzichte van een jaar eerder, maar zag wel de nettowinst veranderen in een nettoverlies.

Over het eerste kwartaal van 2018 bedroeg die winst nog 21,4 miljoen dollar, terwijl het verlies over de eerste drie maanden van 2019 opliep tot 21,4 miljoen. Ook de operationele winst viel sterk terug, van 41,5 naar 13,6 miljoen dollar. De verschillen hebben vooral te maken met de meerwaarde op de verkoop van een tanker vorig jaar en afschrijvingskosten dit jaar.

Exmar verbrak de twee lopende scheepsbouwcontracten bij de Koreaanse werf Hanjin Heavy Industries & Construction, die wegens financiële moeilijkheden gerechtelijk akkoord aanvroeg. Het slaagde erin de al uitgevoerde aanbestedingen te recupereren. Om de verbintenissen met het Noorse Equinor (het vroegere Statoil) na te komen onderhandelt Exmar nu met andere scheeps-werven over de bouw van twee tankers met lpg als brandstof.

### Zorgenkind

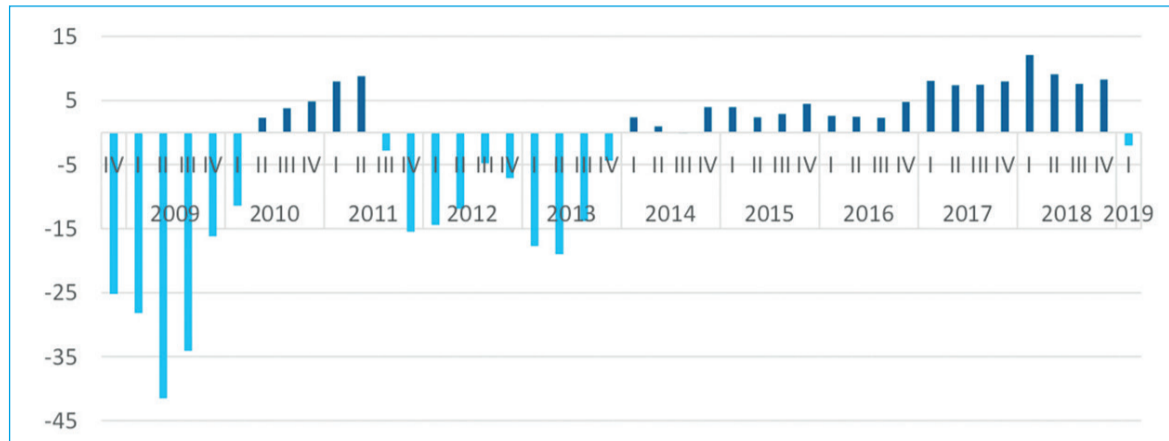
Financieel blijft LNG het zorgenkind van Exmar, ook al ontvangt het sinds oktober 2018 huurinkomsten voor de verhuur van zijn hervergasingsplatform voor LNG aan het Zwitsers-Cypriotische Gunvor. Dat

is nu aan het werk in Bangladesh. In het Argentijnse Bahia Blanco heeft Tango (ooit bekend als 'Caribbean'), de drijvende installatie om aardgas te koelen tot LNG, haar eerste lading ontvangen om de cargo-tank van het platform af te koelen tot op de gewenste temperatuur en druk voor vloeibaar aardgas. Pas na die inkoeling is Tango operationeel. Exmar verwacht voor dit platform huurinkomsten vanaf mei. Vanaf september zou het volledig in gebruik moeten zijn.

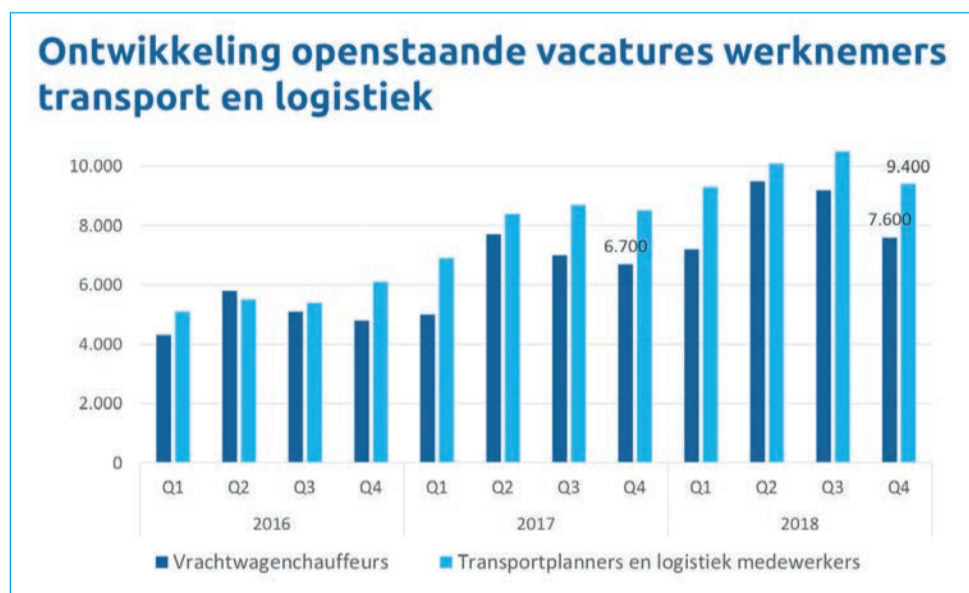
Exmar is een Belgische scheepvaartgroep, die transport en andere diensten verzorgt voor de olie- en gasindustrie. De hoofdzetel is in Antwerpen. Exmar ontstond in 1980 als afsplitsing van de Boelwerf in het Belgische Temse.

# transporteurs slaat om

over de nabije toekomst



Figuur 2.



Figuur 3.

bestuurders dat met pensioen gaat, hebben veel bedrijven grote moeite om de cabines van hun vrachtwagens gevuld te krijgen. 38% van de transporteurs zegt hier last van te hebben. Het probleem speelt in vrijwel alle regio's van Nederland. Uitzonderingen hierop zijn de provincie Groningen en Noord-Drenthe. In het vierde kwartaal van vorig jaar waren er 7.600 openstaande vacatures voor chauffeurs. Dat waren er negenhonderd meer dan in dezelfde pe-

riode een jaar eerder. Echter, in vergelijking met het tweede en derde kwartaal van 2018 was het tekort juist lager. Het lijkt er dus op dat langzaamaan de tekorten op de chauffeursmarkt ietsje minder groot worden (bekijk figuur 1). Dat komt mede door de campagne Ikwordvrachtwagenchauffeur.nl van het Sectorinstituut Transport en Logistiek. De doelstelling was om afgelopen jaar vijftienhonderd nieuwe chauffeurs te werven en dat doel is gehaald. Het

gaat hierbij zowel om werknemers die al in de logistiek zaten als om personeel uit andere sectoren. Inmiddels zijn er meer dan 86.000 Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Dat is 3,7% meer dan een jaar eerder. Het is het hoogste aantal sinds het sectorinstituut begon met de metingen (zie figuur 3). Al sinds begin 2015 neemt het aantal chauffeurs toe. Toch geeft het UWV aan dat de tekorten op de logistieke arbeidsmarkt de komende jaren hoog blijven.

## BAROMETER WEGVERVOER

# Meer lege laadruimte en lagere prijzen

FOLKERT NICOLAI

In het eerste kwartaal is het capaciteitsaanbod in het Europese wegvervoer fors toegenomen, terwijl de transportprijzen daalden.

Dat blijkt uit de 'Transportmarktmonitor' van vrachttuitwisselingsplatform Transporeon over de gang van zaken in de wegvervoerbranche in het eerste trimester. De capaciteitsindex, die aangeeft hoeveel laadruimte er vrij beschikbaar is, steeg met 31,4% in vergelijking met het laatste kwartaal van vorig jaar. In Duitsland bedroeg de stijging zelfs 38%.

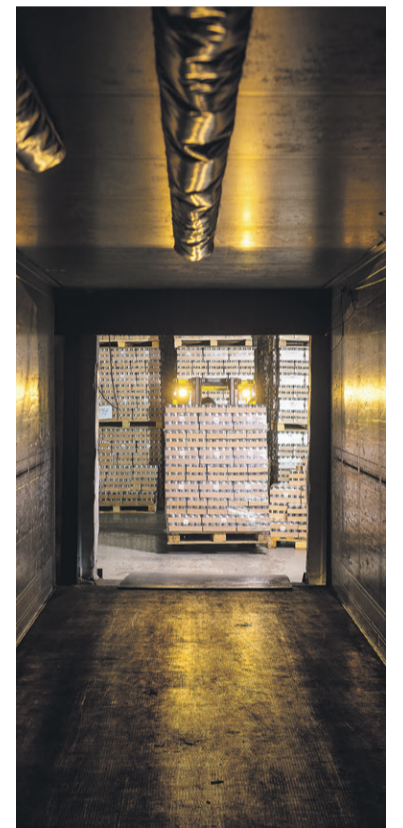
Een stijgende capaciteitsindex in de eerste maanden van een kalenderjaar is overigens geen bijzonderheid, na de drukke periode in de aanloop naar kerst en Nieuwjaar. Maar volgens Transporeon en analist Tim Consult, een dochter van Transporeon, staat de index nu op ongeveer hetzelfde niveau als begin 2009, het eerste echte crisisjaar na het uitbreken van de banken- en economische crisis van 2008.

Volgens de analisten van Tim Consult heeft dit alles te maken met de afkoeling van de conjunctuur die we nu wereldwijd en in Europa beleven. In Duitsland verlaagde de regering de groeiprognoze voor het bruto binnenlands product voor 2019 naar 1,0%. In de herfst van vorig jaar kwam die prognose nog op 1,8%.

### Lichte verbetering

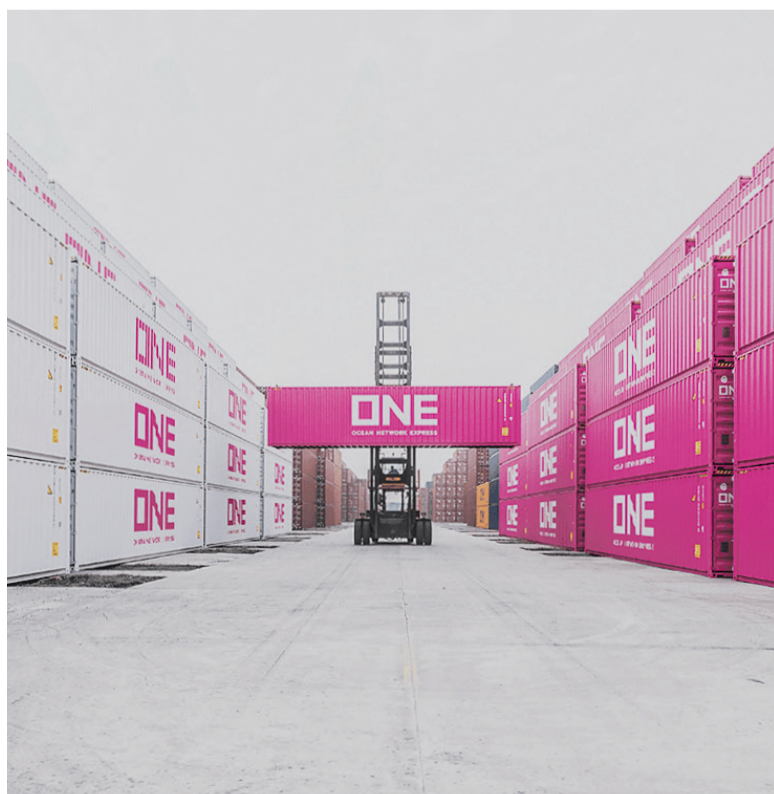
De capaciteitsindex, gebaseerd op het bij Transporeon aangemelde aanbod van laadruimte, kwam in het eerste kwartaal op 126,5 punten. Dat was zowat een derde meer dan het laatste kwartaal vorig jaar (96,3). Vergeleken met het eerste kwartaal van 2018 was er een stijging met 14,9 punten.

Is er meer laadruimte in vrachtauto's beschikbaar, dan staan de tarieven onder druk. De prijsindex daalde met dik 8% naar 93,3 punten, slechts 1,3% meer dan in het eerste kwartaal van 2018. Deze index staat dus relatief laag. Er kwam in de loop van maart, aldus het onderzoek, wel enige verbetering. Dat zegt ook het vermaarde Duitse economische onderzoeksinstituut Ifo, op grond van een nieuwe opiniepeiling onder negenduizend bedrijven in de gehele economie, waaronder transport en logistiek. In de indicator van Ifo beoordeelde 22,5% van de respondenten in april de huidige gang van zaken als positief, twee punten hoger dan in maart.



Bij meer lege laadruimte staan de tarieven onder druk. Foto: Shutterstock

## ZEEVAART



Naar verwachting zal ONE in het nieuwe fiscale jaar wel winst maken. Foto: ONE

# Japanse rederijen maken fors verlies met containervaart

PAUL JUMELET

Ocean Network Express (ONE), het bedrijf waarin de Japanse rederijen "K" Line, MOL en NYK hun containeractiviteiten hebben gebundeld, heeft het eerste jaar van zijn bestaan afgesloten met een verlies van 586 miljoen dollar.

De drie Japanse partners rekenen erop dat hun nieuwe fiscale jaar, dat op 1 april is begonnen, wél winst gaat opleveren. De drie Japanse bedrijven hadden hun gezamenlijke containerscheepvaartbedrijf opgericht om een sterkere positie te verkrijgen in de moeilijke, competitieve markt, maar bereikten tot nu toe het absolute tegendeel. Het ging volgens de bedrijven vorig jaar al

meteen in de beginmaanden mis, toen kinderziekten het initiatief de das omdeden. De geleden financiële schade bleek in de rest van het fiscale jaar niet meer in te lopen.

In het pas begonnen nieuwe fiscale jaar hebben de rederijen onder meer hoge verwachtingen van een nog op te starten pendulumdienst tussen de westkust van Noord-Amerika en Europa. Over de gehele linie rekenen de Japanners erop dat ze de containervolumes en bezettingsgraad dit jaar opkrikken naar het niveau dat ze met zijn drieën hadden vóórdat ze hun containeractiviteiten fuseerden.

### Zwavelcap

De verwachting is dat het bedrijf een winst haalt van 85 miljoen dol-

lar in het fiscale jaar 2019. De winst moet vooral komen in de eerste helft van het boekjaar. In de tweede jaarhelft verwacht ONE dat het moeilijker wordt in het zwart te blijven. Dit heeft te maken met de komst van de zwavelcap op 1 januari. Dit zorgt waarschijnlijk voor extra brandstofuitgaven.

Het verlies deed ook pijn bij de drie moederbedrijven. NYK en "K" Line belanden mede daardoor in het rood. MOL wist nog winst te boeken in boekjaar 2018. NYK leed een verlies van 400 miljoen, "K" Line eindigde het jaar met een verlies van 224 miljoen dollar. MOL boekte als enige van de drie grote Japanse scheepvaartondernemingen zwarte cijfers over het afgelopen fiscale jaar: 240 miljoen dollar winst.



Een enkele smeulende container kan een reusachtig containerschip in brand zetten. Foto: Shutterstock

# Scheepsbranden miljardenstrop

**ZEEVAART** Verzekeraars: 'Rederijen moeten transparanter worden over hun lading'

PAUL JUMELET

**Scheepsverzekeraars maken zich zorgen over het opvallend grote aantal branden waardoor container- en andere vrachtschepen de laatste tijd worden getroffen.**

De IUMI, de internationale unie van maritieme verzekeraars, stelt dat rederijen veel transparanter moeten worden over de lading die schepen aan boord hebben, want hoewel de verzekeraarsbond zegt niet te willen speculeren over de oorzaken van specifieke scheepsbranden, durft ze in zijn algemeenheid wel te stellen dat gebrekkige informatie de oorzaak is geweest van meerdere grote incidenten.

aantal branden is volgens hen beslist ontstaan doordat er verkeerde informatie over bepaalde ladingen was doorgegeven of doordat er risicovolle vrachten op een onjuiste wijze waren verpakt, gelabeld, geladen en/of vervoerd. De kritiek van de unie van verzekeraars doet denken aan die van de verladers die onlangs in een internationaal onderzoek eveneens de informatievoorziening van de rederijen hekelden.

## Buikpijn

De verzekeraars krijgen buikpijn als ze denken aan de 'Maersk Honam', het schip van 15.262 teu dat vorig jaar in brand vloog na een explosie in een van de containers. Vijf bemanningsleden kwamen om het le-

ven. Het vaartuig moest begin januari worden teruggesleept naar Japan. Recenter trokken branden op de containerschepen 'Yantian Express' van Hapag-Lloyd, 'APL Vancouver' en 'ER Kobe' van ER Schifffahrt de aandacht. Nog dramatischer was de brand op het ro/ro-vaartuig 'Grande America' van Grimaldi Lines, dat in maart onder de golven verdween met tweeduizend auto's aan boord en 365 containers, waarvan sommige gevaarlijke lading bevatten. De bemanningsleden konden wel worden gered.

Transportverzekeraar TT Club heeft gezegd dat de inferno's die wereldwijd het nieuws halen slechts het topje van de ijsberg zijn. Elke twee maanden woedt volgens de verzekeraar wel ergens op de wereld brand op een groot containerschip. Zo ging vorige week in de Italiaanse haven Gioia Tauro nog een hut van de bemanning van de 'MSC Samantha' in vlammen op. Verkeerd gebruik van een elektrisch apparaat was in dit geval de vermoedelijke oorzaak.

Volgens de IUMI moet er niet alleen worden gekeken naar de achterliggende oorzaken van de branden, maar kunnen er aan boord van vrachtschepen ook meer preventieve maatregelen worden genomen. Verder moeten er volgens de verzekeraars meer middelen aan boord aanwezig zijn om vuur te bestrijden. 'Als een vuur niet onmiddellijk onder controle wordt gebracht, is de kans dat een bemanning de brand

zelf de baas kan worden al heel snel verkeken.'

Allianz-consultant Andrew Kinsey noemde het onlangs in vakmedium *American Shipper* schokkend hoe een enkele smeulende container in staat is een reusachtig containerschip in brand te zetten. De brand in de Notre Dame was onlangs in een nacht geblust, maar een brand op een containerschip kan zomaar een week blijven woeden. In incidentele gevallen zelfs meerdere weken. Schepen en vuur zijn in de maritieme geschiedenis bepaald geen vreemden voor elkaar, stelt de IUMI, maar door de enorme omvang die moderne vaartuigen hebben, zijn de gevolgen van calamiteiten veel groter geworden. De grootste containerschepen van tegenwoordig hebben voor meer dan een miljard dollar aan goederen aan boord, en in het geval van een ramp kan het schadebedrag daarmee evenzeer duizelingwekkende hoogten aannemen.

## Veiligheidscultuur

Hoewel de branden hun zorgen baren, zijn de verzekeraars over de veiligheid van de scheepvaart in het algemeen wel positief gestemd. Het aantal grote schepen dat in 2018 total loss ging, kwam uit op het laagste niveau sinds twee decennia, namelijk 21 stuks, en dat terwijl de wereldwijde vloot met 3 procent groeide. De IUMI heeft daarom wel degelijk complimenten over voor de scheepvaartsector als het gaat om inspanningen om schepen veilig

ger te maken. Rama Chandran, voorzitter van de Ocean Hull Committee van de IUMI, spreekt van een 'verbeterde veiligheidscultuur' waarin bijvoorbeeld scheepsontwerpen en regelgeving op een hoger niveau zijn gebracht. En de IUMI ziet hier en daar toch ook al wat vooruitgang op het gebied van de veiligheid van de containerlading. Een recent besluit van Maersk om steekproefsgewijs zelf containers te inspecteren, noemt de IUMI in elk geval 'een stap in de goede richting'.

Het grootste recente vrachtverlies dat niet door brand werd veroorzaakt, waren volgens de IUMI de 342 containers die in de nacht van 1 op 2 januari in het Waddengebied overboord vielen van de 'MSC Zoë'. Het ongeluk met de 'MSC Zoë' toonde volgens de verzekeraarsbond opnieuw aan dat verzekeraars enorme risico's lopen als gevolg van de uitgedijde omvang van moderne containerschepen. De massaliteit van de hedendaagse containerreuzen maken het de verzekeraars naar eigen zeggen moeilijk om precies een vinger te leggen op al die vracht. Na een incident komen er, aldus de IUMI, veel claims op de verzekeraars af, 'grote, complexere en dure claims' bovendien, terwijl de verzekeringspremies de afgelopen jaren alleen maar omlaag gingen. De bond stelt dat de premies niet meer voldoende zijn om alle uitgaven te dekken en spreekt van een situatie die op wereldschaal niet meer winstgevend is.

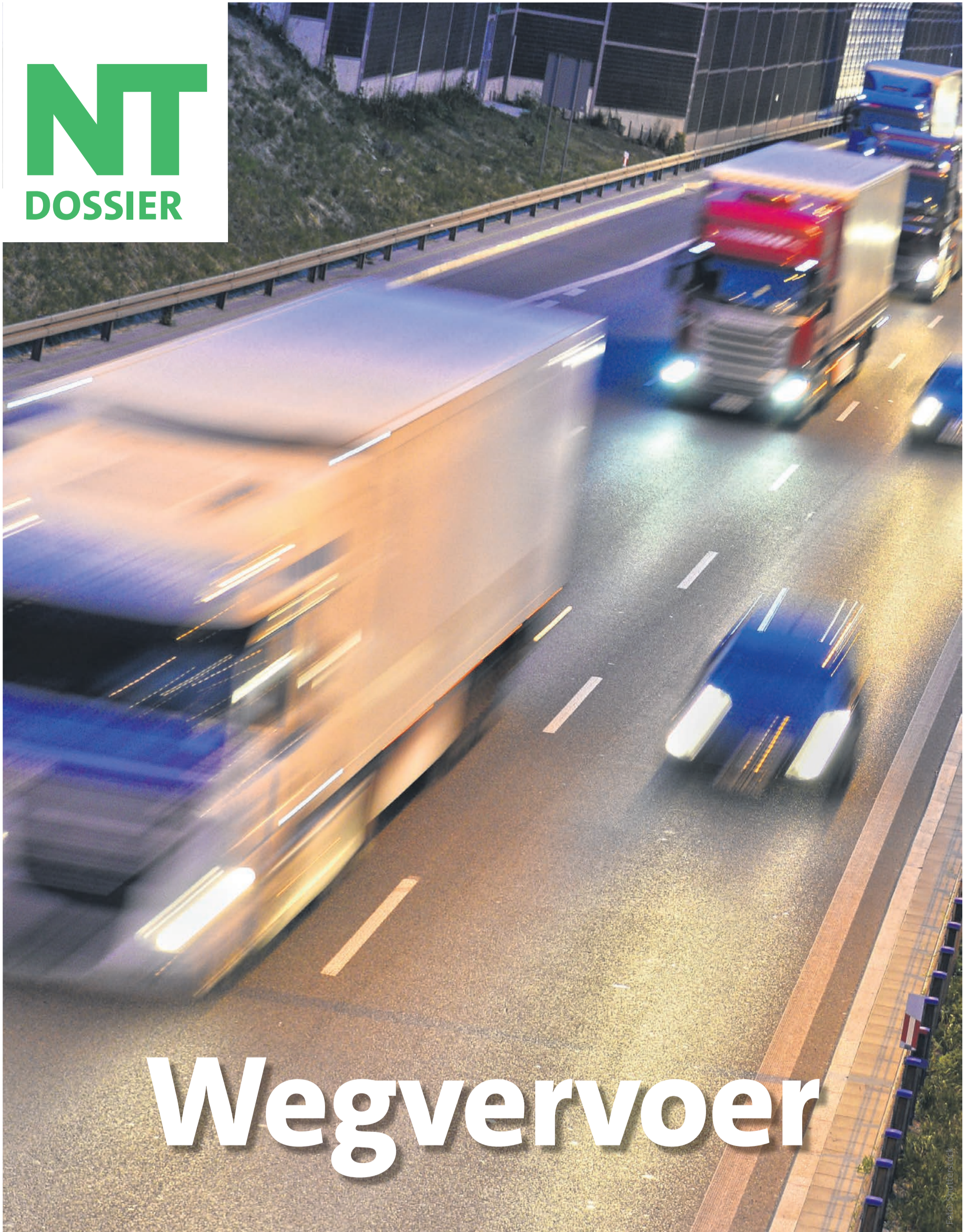
De inferno's die het nieuws halen zijn slechts het topje van de ijsberg.

IUMI vindt dat de vorming van samenwerkende allianties in de containerscheepvaart het waarborgen van de veiligheid complexer heeft gemaakt. Een containerrederij vervoert vaak containers van een alliantiegenoot en vertrouwt er dan blind op dat de collega-rederij de vracht goed heeft gecontroleerd, terwijl het volgens de verzekeraars in de praktijk maar de vraag is of die controles werkelijk zo nauwgezet zijn. Een

ven en juristen zullen nog jaren bezig zijn met de afwikkeling van de schade. De 'Maersk Honam' zorgde volgens IUMI waarschijnlijk voor de grootste averij-grosse uit de geschiedenis.

Op de drempel van het nieuwe jaar ging het mis met de car carrier 'Sincerity Ace', die op oudejaarsdag 2018 op weg van Japan naar Hawaii in brand vloog met 3804 Nissan-auto's aan boord. Ook die brand





# Wegvervoer

In dit dossier wegvervoer leest u over de laatste ontwikkelingen bij Hacas Transport na de overname door het Franse Heppner. Verder een uitgebreid verhaal over bouwlogistiek, 'Tinder voor truck-platoons' en een analyse over de verwachte conjunctuur in het wegvervoer.



# Hello Mobility

**Een slimme manier om de  
resultaten van uw wagenpark  
gericht te verbeteren.**

Hello Mobility combineert persoonlijke coaching met een slim overall dashboard. Daardoor rijden chauffeurs bewust defensiever, en zo veiliger en zuiniger. Dat zorgt voor:

- Een beter verzekeraar wagenpark door minder schade
- Minder reparatiekosten
- Verlaagde CO<sup>2</sup> uitstoot door brandstofbesparing
- Tevreden klanten en personeel

**Bereken zelf uw besparing op  
[www.hellomobility.nl](http://www.hellomobility.nl)**

# Hacas breidt dienstenaanbod uit na overname Heppner

TOM VAN GURP

Meer bestemmingen en vervoer van kleinere ladingen. Dat zijn twee uitbreidingen op het dienstenaanbod die Hacas Transport dankt aan de overname door de Franse logistiek dienstverlener Heppner. Dat meldde de vervoerder dinsdag. Ook moet het netwerk van de nieuwe eigenaar Hacas een sterkere positie geven in het vervoer van en naar Frankrijk.



## Hacas Transport

- Jaaromzet: ongeveer 9,1 miljoen euro
- Aantal medewerkers: 25
- Opgericht in 1906
- Gevestigd in Gilze
- Totale opslag- en magazijnruimte: 8.500 vierkante meter
- Sinds 2017 in handen van Heppner

## Heppner:

- Jaaromzet: 650-700 miljoen euro
- Aantal medewerkers: ongeveer 3.100
- Opgericht in 1925
- Hoofdkantoor staat in Straatsburg
- Beschikt over een netwerk van onder meer zeventig vestigingen in Frankrijk en tien in Duitsland

De overname van het bedrijf uit de Brabantse plaats Gilze vond al enige tijd geleden plaats, namelijk aan het einde van 2017. Inmiddels is de naam Hacas veranderd in Heppner Hacas. Daarmee is er dus voor gekozen om de naam van de Brabanders te behouden, maar dan iets minder prominent.

Niet alleen de naam is aangepast, ook de kleur op de trucks. Het vertrouwde geelwit heeft plaatsgemaakt voor het Heppner-groen. Onder de paraplu van de nieuwe eigenaar wil de van oorsprong Tilburgse vervoerder zich nóg meer richten op transport van en naar Frankrijk. Al geruime tijd is het bedrijf actief in die markt en door verder te gaan onder de hoede van de Franse moeder en gebruik te maken van haar uitgebreide netwerk in het thuisland, hopen de Brabanders zich beter te kunnen onderscheiden van de concurrentie.

Hacas Transport rijdt al jaren vooral groupagezendingen tussen Nederland en 'La Douce France'. Na de overname zijn daaraan diverse lijndiensten toegevoegd. Zo worden er dagelijkse vertrekken vanuit Gilze georganiseerd naar Parijs, Le Mans, Lyon en Straatsburg, de thuishaven van het moederbedrijf. Hiermee biedt Hacas zijn klanten de mogelijkheid om op afgesproken dagen hun zendingen te leveren. Tevens moeten er volgend jaar diverse bestemmingen bij komen, in andere landen. Zo komen er diensten richting Zwitserland en ook richting Spanje.

Door de overname kwam een einde aan een ruim honderdjarige zelfstandigheid van Hacas. De transporteur werd opgericht in 1906 door Harrie van Casteren, wat ook meteen de naam van het bedrijf verklaart. Tijdens

de hoogtijdagen van de textielindustrie in de Brabantse stad kon het bedrijf uitgroeien tot een middelgrote vervoerder. In totaal hebben drie generaties Van Casteren aan het roer gestaan. Uiteindelijk heeft de derde generatie in 1999 besloten de onderneming van de hand te doen, aan Mathé Holleman. Hij leidde Hacas bijna twin-

Op het terrein van Hacas in Gilze is de invloed van het Franse moederbedrijf goed zichtbaar.

Foto: NT

Heppner wil de volledige keten zelf in huis hebben.

tig jaar, maar besloot twee jaar geleden tot verkoop aan de Fransen. Holleman wilde het rustiger aan gaan doen; opvolging binnen de familie was er niet.

Voor Heppner, dat in handen is van de familie Schmitt, was dat een mooie gelegenheid om zijn positie in de Benelux te versterken. De aankoop van Hacas is onderdeel van een uitgebreide internationale expansie. Deze werd in 2017 ingezet en leidde ook tot diverse acquisities in andere landen. Zo kocht het bedrijf in de afgelopen twee jaar enkele Duitse logistieke bedrijven. In het Ruhrgebied werd ABTransport overgenomen (niet te verwarren met de Nederlandse agrivervoerder AB Texel Group) en in Gronau, net over de grens bij Enschede, werd Hamacher Logistik GmbH ingelijfd. Beide Duitse bedrijven zijn ook actief in de Benelux. Daarnaast is

Heppner rechtstreeks aanwezig op de Spaanse markt, middels de verwerving van een belang in Eurobeta Internacional uit Barcelona. Los van de vier thuismarkten vervoert het bedrijf ladingen tussen Frankrijk en zo'n 150 andere landen.

## Expansie

Door de internationale expansie wil Heppner zich verder specialiseren in het vervoer van en naar het thuisland. Daar kan het bogen op een uitgebreid netwerk van zeventig vestigingen, verspreid over het land. Belangrijke reden voor de diverse overnames in het buitenland is dat de logistiek dienstverlener graag de beschikking wil hebben over een eigen gesloten netwerk. Met andere woorden, de volledige keten zelf in huis hebben en niet deels laten verzorgen door een partij die ook ladingen van andere partijen afhandelt. Ook speelde mee dat Heppner tot dusver het transport in Nederland altijd vanuit Frankrijk regelde. Van die situatie wilden de Fransen af. Door de aankoop van Hacas zijn beide doelen verwezenlijkt en kan het Nederlandse vervoer vanuit Nederland geregeld worden. Hetzelfde principe gaat ook op voor andere landen. Zo beschikt Heppner door de aankoop van ABTransport en Hamacher bijvoorbeeld over een eigen netwerk in Duitsland.

Het in 1925 opgerichte bedrijf kijkt nadrukkelijk ook verder dan West-Europa. Zo heeft het zijn oog laten vallen op Noord-Afrika, vooral de Maghreb-regio. Daar is Heppner al actief, maar in de komende tijd moet de aanwezigheid in met name Marokko en Tunesië worden versterkt.

# “Wij zetten het vertrouwen van onze klanten niet op het spel”



**Laboratoriumtests en praktijkproeven, certificeringen, formele toestemming van de vervoersautoriteiten en ministeries, mogelijkheid tot reserveren of bestellen, leverbaarheid – in geen jaren is de Europese tolmarkt zo in beweging geweest. Maar wanneer het gaat over Europees inzetbare tolboxen (EETS-boxen) lijkt er grote behoefte aan duidelijkheid over wanneer dit product naar verwachting gaat functioneren. Jürgen Steinmeyer (Director Toll DKV Euro Service) legt uit waar de vervoerder op moet letten.**



**Zodra een EETS-box voor een bepaald land functioneert, dan kan ik daarmee toch gewoon de weg op voor correcte tolafrekening en één juiste, overzichtelijke factuur?**

Ja en nee. Wanneer een provider beweert dat zijn EETS-box in een bepaald land functioneert, dan kan dat ook betekenen dat zijn product technisch geschikt is voor het betreffende land en tolsysteem, of dat het zich tot dusver in praktijkproeven heeft bewezen.

**Hoe kan ik er als vervoerder zeker van zijn dat mijn bestelde box op een bepaalde datum daadwerkelijk en goed functioneert?**

Allereerst moet de tolserviceprovider EETS-gecertificeerd zijn, of de box moet worden ingekocht bij een gecertificeerde EETS-provider. DKV EURO SERVICE neemt zijn DKV BOX EUROPE af van Toll4Europe GmbH, provider met EETS-certificaat. Ook de box zelf moet gecertificeerd zijn. Wat dit laatste betreft, verschillen de procedures per land. In Duitsland bijvoorbeeld moet een box

eerst in het laboratorium worden getest, voordat praktijkproeven aan de orde zijn. Vervolgens stelt de Duitse federale dienst voor goederenvervoer (BAG; Bundesamt für den Güterverkehr) een certificeringsrapport op, waarna de box op grond van een BAG-toelatingsovereenkomst voor gebruik op de Duitse wegen wordt goedgekeurd. Ook in België gaat het in grote lijnen zo. Als serieuze EETS-provider zijn we op elk moment bereid de klant te informeren over de certificeringsstatus van onze box. Het gaat uiteindelijk om gegarandeerde verzorging van onze klanten en het voorkomen van verlies van vertrouwen als een box niet werkt. Dat vertrouwen ben je in zo'n geval snel kwijt.

**Hoe verklaart u de toch zo grote onzekerheid op de markt?**

Nu EETS als thema goed op gang is gekomen, verschijnen er steeds weer nieuwe spelers op de markt. In de communicatie lijkt alles erop gericht om zo snel mogelijk een maximaal aantal dekkingslanden tegelijk aan te bieden en zo de aandacht van de klant te

winnen. Vaak is er in deze gevallen echter nog geen sprake van de benodigde certificeringen en kan de box dus niet eens worden gebruikt in die landen. Zoiets vind ik niet bepaald handig, omdat men het vertrouwen van de klant kwijtraakt wanneer de box niet werkt of niet tijdig kan worden aangeleverd. Verder moet er sprake zijn van heldere facturering en extra services zoals specificatie van individuele tolpassages in bijvoorbeeld DKV eReporting. Een andere belangrijke rol is weggelegd voor de aanpak van calamiteiten. Kortom, wat doet een klant bij een onverhoopt slecht of niet functionerende EETS-OBU? Wij zetten het vertrouwen van onze klanten niet op het spel. Ik ben ervan overtuigd dat de enige en juiste aanpak in dit soort gevallen bestaat uit serieuze, geloofwaardige communicatie met zowel klanten als potentiële klanten. We hoeven niet per se de eerste op de markt te zijn, maar we moeten onze klanten wel de kwaliteit bieden die ze van ons mogen verwachten.

**Hoe staat de DKV BOX EUROPE ervoor? Welke landen worden afgedekt?**

We liggen helemaal op schema met onze DKV BOX EUROPE. Dit jaar nog hebben we toegang tot de systemen van België, Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Spanje en Portugal. Vanaf mei kan de box voor en vanuit alle landen worden besteld. Voor meer informatie over bestellen en aflevering kunnen onze klanten bij hun eigen DKV kantoor terecht.



DKV EURO SERVICE BENELUX B.V.

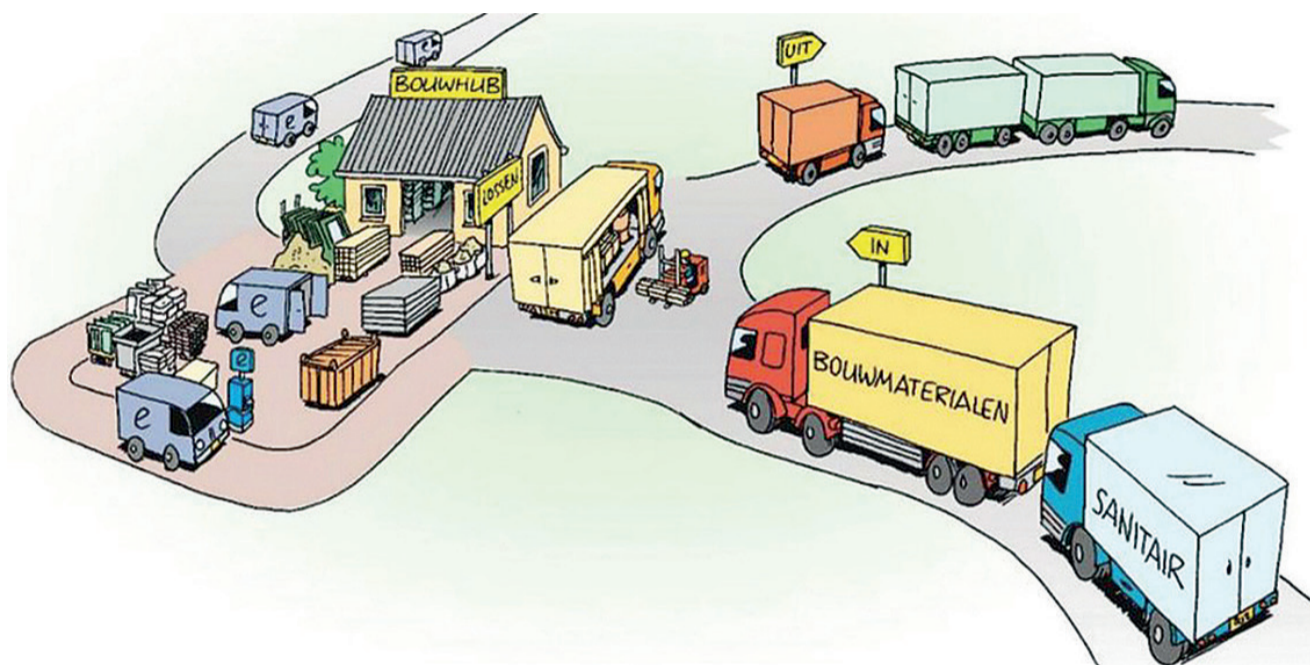


Walsrij 64  
2211 SL Noordwijkerhout  
Telefoon: +31 252 360-39  
www.dkv-euroservice.com  
info-vtnl@dkv-euroservice.com

# Bouwlogistiek staat revolutie te wachten

EDO BEERDA

Dertig procent van al het verkeer in Nederlandse steden is bouwgerelateerd. Dat is een bron van problemen. Bouwhubs en verkeerstorens kunnen helpen de verkeersknoop te ontwarren, maar het spant erom of die gemeengoed zijn voordat bouwtrucks uit de stad zijn verbannen.



Cementmixers of trailers met binnenwanden en kozijnen die moeten wachten om hun lading op de bouwplaats af te leveren, kunnen een stad aardig ontwrichten. Lastig voor bewoners, slecht voor het milieu, maar ook slecht voor de bouwers zelf. Want als bouwvakkers honderd meter hoger duimen zitten te draaien omdat er beneden een opstopping is – of discussie wie als eerste mag uitladen – leidt dat onvermijdelijk tot vertragingen en onnodige kosten.

Voor het TBI-bouwconcern was het bij de bouw van het vorig jaar opgeleverde European Patent Office (EPO) in Rijswijk reden om de logistiek op een nieuwe manier aan te pakken. Alle onderdelen op het juiste moment op hun plek krijgen in het 107 meter hoge en 150 meter brede gebouw, was logistiek precisiewerk. Het bouwconsortium besteedde de logistieke operatie daarom uit aan DHL. Het project leende zich erbij uitstek voor door zijn hoge mate van prefabricage – na het storten van de funderingen werd het als een soort Lego-object in elkaar ge-

leid aan en onderzoeken invoering van zero-emissiezones, ter vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof. Het feit dat bouwverkeer relatief vaak betrokken is bij ongevallen speelt ook een rol. Toegangsverboden tot de stad hangen als een donkere wolk boven de bouw, gelooft Walther Ploos van Amstel, lector City Logistiek aan de Hogeschool van Amsterdam. 'Ik maak me grote zorgen dat een aantal steden, zoals Arnhem en Amsterdam, binnenkort zero-emissiezones per 2025 of uiterlijk 2030 gaan aankondigen. Het verschonen van de vloot die daarvoor nodig is, is voor veel bedrijven onbetaalbaar.' Vooral de vele zzp'ers die met tweede- of derdehands wagens rondrijden zijn dan de sigaar, verwacht hij. Sommige steden hebben al beperkingen opgelegd aan het vrachtverkeer. Amsterdam laat sinds enige tijd met het oog op zijn afbrokkelende kademuren alleen nog maar vrachtauto's met een gewicht tot 7,5 ton toe in de binnenstad – zonder mogelijkheid tot ontheffing. Het heeft sommige bouwprojecten in de binnenstad in grote problemen gebracht.

De noodzaak om het bouwgerelateerde stadsverkeer te verminderen is er dus. Maar hoe je dat het best doet? Vooral door bundelen van de goederenstromen. Als iedere onderaannemer voor een potje verf, kozijn of pallet dakpannen de stad in rijdt, is congestie onvermijdelijk. TNO becijferde recentelijk dat dagelijks meer dan 200.000 bestelbusjes en 20.000 vrachtwagens Nederlandse steden in rijden voor bezoek aan een bouwplaats. De ene transporteur is nog niet weg of de volgende onderaannemer komt eraan met een halfvolle wagen. Waarom dergelijke ladingen niet combineren? TNO concludeert uit onderzoek bij negen proeftuinen van vijf GreenDeal-ondertekenaars dat nieuwe concepten voor bouwlogistiek flinke besparingen opleveren op logistieke kosten, bouwtijd en overlast voor de omgeving. Het aantal binnenstedelijke ritten van en naar de bouwplaats werd bij sommige proeftuinen met liefst 50 tot 80% teruggebracht. Vooral het inrichten van bouwhubs aan de rand van stad zet zoden aan de dijk. Door goederenstromen daar te bundelen, gaat de beladingsgraad van wagens flink omhoog. De korte afstanden de stad in zijn bovendien overbrugbaar met elektrische bestelwagens of hybride trucks. Omdat werkpakketten in de bouwhub op volgorde worden gezet, gaat ontladen en op zijn plek brengen op de bouwplaats ook sneller. Het vergt wel goede afstemming, planning en samenwerking in de keten en daar gaat nog veel mis, constateert TNO. Bouwbedrijven moeten leren op tijd te bestellen, want anders lukt bundelen van goederenstromen nooit. Toch zet de groei van het aantal bouwhubs door. Alleen al in Amsterdam telt Ploos van Amstel er momenteel acht in aanbouw. 'En die zijn niet zoals vroeger ingericht

Hubs kunnen helpen de verkeersknoop te ontwarren. Illustratie: Bouw en Uitvoering

voor één project, maar voor meerdere aannemers en projecten tegelijk.' Grote bouwproducenten als Raab Karcher laten hun gips, plafonds en geveldelen ook steeds vaker per binnenvaartschip aanvoeren naar hubs van groothandels. Daarvandaan gaan de producten just-in-time naar de bouwplaats.

## Grote hobbel

Het ontkoppelen van mensen en goederen is voor bouwbedrijven nog een grote hobbel. Dat is wennen, maar het kan wel, denkt Walinga. Er zijn een soort verkeerstorens nodig die de complexe goederenstromen in een stad kunnen managen. Deze transportcoördinatiecentra kunnen gaan profiteren van de digitaliseringsslag die de bouw de afgelopen tien jaar doormaakte. Bijna elk gebouw wordt tegenwoordig eerst virtueel gebouwd in een 3D Bouw Informatie Model (BIM). Letterlijk ieder gebouwonderdeeltje is daarin gecodeerd terug te vinden, met alle gegevens erbij. Toevoegen aan het BIM-model van de logistieke details – als vierde dimensie – opent nieuwe mogelijkheden. 'Alleen moeten producenten, transporteurs, groothandel en aannemers hun data met elkaar gaan delen, want zonder ketenintegratie is het lastig plannen', zegt Ploos van Amstel. 'Krijg dat maar eens voor elkaar met 850.000 zzp'ers in de bouw.' Walinga denkt juist dat bouwers er kansen in zullen zien om meteen iets te doen aan de hoge faalkosten, personeelstekorten en lage productiviteit. 'De arbeidsproductiviteit van veel bouwplaatsmedewerkers is te laag, doordat ze veel tijd kwijt zijn aan logistieke handelingen. Dat gaat hierdoor veranderen. Ik denk dat we aan de vooravond van een revolutie staan.'

## Uitdaging is de rest van de bouw mee te krijgen.

zet. Leveranciers konden hun onderdelen gecodeerd afleveren bij een hub van DHL, dat ervoor zorgde dat alle goederen op de juiste locatie in het project terecht kwamen. 'Ik denk dat we in de toekomst richting dit soort logistieke oplossingen gaan', zegt Arjan Walinga van Bouwend Nederland. 'Op grote bouwprojecten zie je het steeds vaker. Grote uitdaging is nu om de rest van de Nederlandse bouw mee te krijgen.'

## Aan de krappe kant

Walinga was nauw betrokken bij het sluiten van de Green Deal Bouwlogistiek. Die voorziet erin dat in 2020 de bouwlogistiek 20 procent slimmer, efficiënter en duurzamer is. Het aantal bouwgerelateerde vervoersbewegingen moet in dat jaar met eenzelfde percentage zijn gedaald. Gelooft hij, anderhalf jaar nadat 22 organisaties ervoor tekenden, nog steeds dat die ambities haalbaar zijn? Walinga: 'Die 20 procent halen we zeker. Maar 2020 is aan de krappe kant.'

Toch zal de bouw vaart moeten maken met het verslimmen van zijn logistiek. Niet alleen omdat het aannemersgeld scheelt, maar vooral omdat ze ertoe worden gedwongen. Steeds meer steden scherpen hun milieube-

## ONDERZOEK DUURZAME BOUWLOGISTIEK

Het onderzoek 'Duurzame bouwlogistiek voor Binnenstedelijke Woning- en Utiliteitsbouw' van TNO maakt duidelijk dat slimmere organisatie van het bouwtransport forse winsten mogelijk maakt. Volgens het rapport, dat eind vorig jaar werd gepresenteerd, is een productiviteitsstijging tot 40 procent haalbaar en een CO<sub>2</sub>-reductie met 50 tot 80%. Het aantal ritten van en naar de bouwplaats ging in de proeftuinen die hun resultaten deelden met 50 tot 80% naar beneden.

TNO selecteerde voor het onderzoek negen proeftuinen die vijf bouwbedrijven hadden ingericht. De onderzoekers onderzochten ook de inzichtelijkheid van de bouwlogistieke keten en de werking van '4C Control Towers', die met behulp van geavanceerde softwaresystemen goederenstromen in kaart brengen. De onderzoekers bekeken daarnaast welke bijdrage BIM-modellen, trackers en sensoren de bouwlogistiek kunnen leveren.

Beste Jan,  
Op zoek naar een  
vrachtwagenchauffeur?  
Grote kans dat die al  
bij je werkt.

*Willem*

---

Zeg eens eerlijk. Ben je op zoek naar vrachtwagenchauffeurs, maar is het lastig om deze te vinden? Grote kans dat hij of zij gewoon bij je werkt. Als logistiek medewerker, heftruckchauffeur of op kantoor en klaar voor een nieuwe uitdaging!

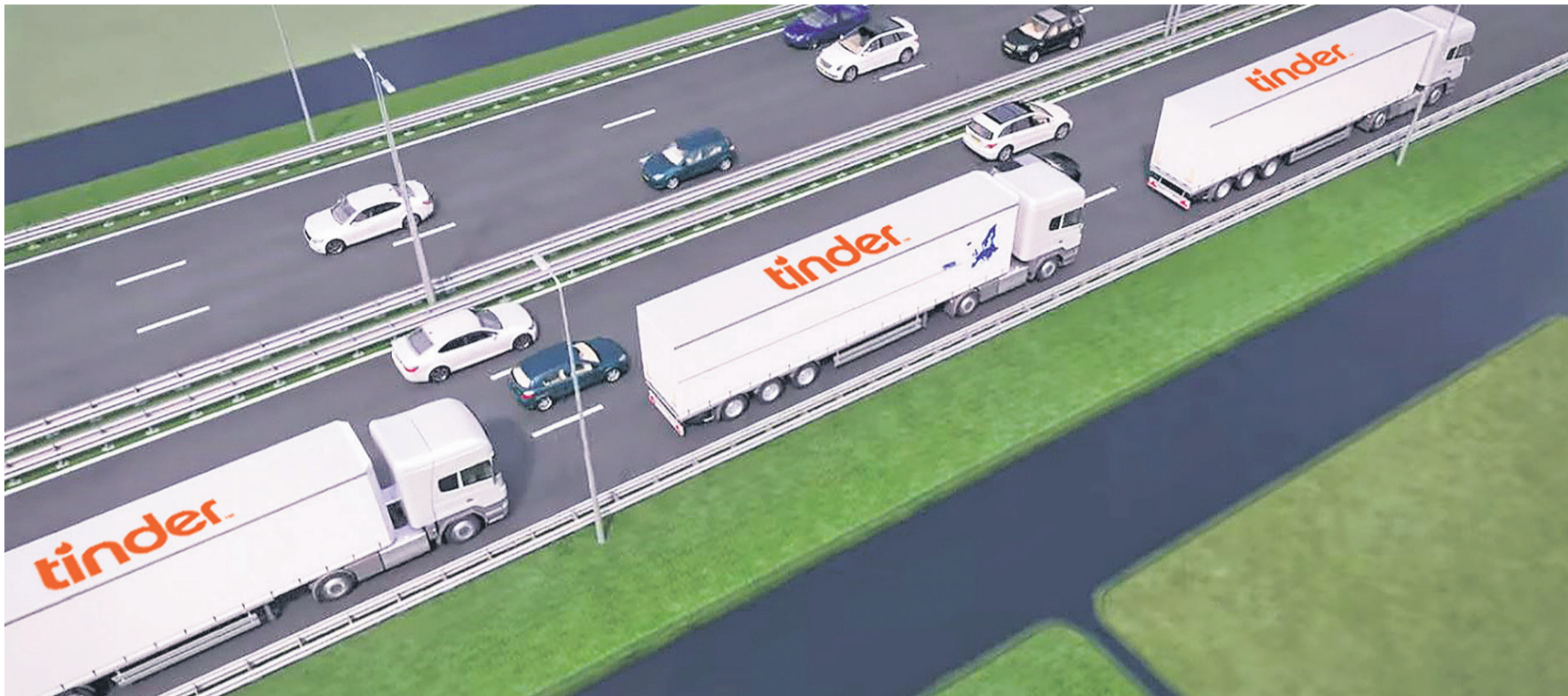
Je kunt je medewerkers nu met een aantrekkelijke subsidie van 65% laten doorstromen als vrachtwagenchauffeur.

Ken je mensen die misschien nog niet bij je werken, maar die wel geschikt zijn? Ook dan kun je ze aanmelden en met subsidie opleiden tot gemotiveerde chauffeurs die na de opleiding direct bij jou aan de slag kunnen.

Ga voor meer informatie naar:  
[stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs](https://stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs)

[stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs](https://stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs)

# Tinder voor truck-platoons



Een korte volgafstand kan besparing van brandstof opleveren.  
Foto: TNO

**BART PALS**

Het succes van truck platooning hangt niet alleen in grote mate af van standaardisatie, zodat alle merken trucks met elkaar kunnen samenwerken. Ook is er behoefte aan matchmaking via een 'Tinder voor Truck-platoons'.

Truck platooning kan zorgen voor een hogere verkeersveiligheid, besparing op brandstof en een betere verkeersdoorstroming. Maar als transporteurs alleen hun eigen voertuigen aan elkaar kunnen koppelen, is de kans op een mooi peloton erg klein. In het ideale geval starten minimaal twee trucks op exact hetzelfde moment aan een rit met gelijke herkomst en bestemming. En wanneer één van de voertuigen een langere route heeft, dat het grootste gedeelte daarvan toch samenvalt. Via platoon matching kunnen vrachtwagens op basis van hun route zo lang mogelijk aan elkaar gekoppeld worden. Daartoe is echter wel samenwerking nodig tussen transporteurs om hun data te delen.

Er zijn verschillende manieren om vrachtwagens met elkaar te matchen. Je kunt een peloton van tevoren inplannen (scheduled platooning), maar het is ook mogelijk om nieuwe matches te vinden op basis van de actuele situatie op de weg (on-the-fly platooning). Om de gevolgen van deze verschillende strategieën in kaart te brengen hebben de afgelopen jaren diverse partijen uit de logistieke sector onder leiding van TKI Dinalog en TNO onderzoek gedaan naar Truck Platoon Matching. Tijdens het onderzoek is er vooral gekeken naar 'two-truck platooning'. Hierbij rijden twee trucks met behulp van technieken op een volgafstand van 0,3 seconde, ofwel 6,7 meter bij een snelheid van 80 km/h. De potentiële brandstofbesparing van 10% wordt namelijk alleen gerealiseerd als de volgafstand minder dan 10 meter bedraagt. In dat geval is immers de luchtweerstand voor de volgende vrachtwagen veel minder.

## Positief

'Transporteurs staan in principe positief tegenover platooning met andere transporteurs, mits dat goed is geregeld. Op de korte termijn verwachten zij vooral sche-

duled platooning te gebruiken, maar op de lange termijn zien zij meer in on-the-fly varianten', meldt het eindrapport *Two Truck Platoon Matching*. Tijdens het onderzoek is gekeken hoeveel procent van de vrachtwagenritten door de deelnemende partijen (in totaal 268 trucks) gecombineerd zou kunnen worden in een peloton. Voor scheduled platooning is er gekeken naar overlappende route delen. De on-the-fly strategie is gesimuleerd door voor alle ritten de routes in plaats en tijd te analyseren. 'Afhankelijk van de gehanteerde parameters was het matching percentage (percentage van de ritten dat in platoon gereden kon worden) voor scheduled tussen de 2-6% en on-the-fly platooning tussen de 5-13%. Een hybride strategie van platoon matching is een logische volgende stap', aldus het rapport. Scheduled platooning wordt alleen als mogelijkheid gezien indien de wachttijd korter is dan tien minuten. Maar ook bij on-the-fly wordt wachten als zeer nadelig ervaren. Extra plannen wordt door de deelnemende transporteurs gezien als een nadeel.

De business case voor de vier deelnemende transportbedrijven was slechts beperkt positief, uitgaande van twee actieve bestuurders en een two-truck peloton. Maar door het aantal vrachtwagens significant uit te breiden en uit te gaan van een rusttijd van de tweede bestuurder, wordt de business case beduidend gunstiger. Het is echter volgens de onderzoekers nog de vraag of de inactieve tijd van de tweede bestuurder werkelijk als rusttijd opgevat kan worden.

'In eerste instantie zullen de chauffeurs van zowel het



Een hybride oplossing is het meest kansrijk.

leidende als het volgende voertuig actief moeten opletten. In deze fase is dus geen besparing op arbeidskosten mogelijk', aldus het rapport. 'In de tweede fase die wordt onderscheiden zal, afhankelijk van de regelgeving en van de cao's met chauffeurs, de bestuurder van de volgende vrachtwagen zijn rustpauze door kunnen brengen in het voertuig. In de derde en laatste fase kan het volgende voertuig geheel automatisch en zonder chauffeur in peloton rijden.' De opbrengsten bestaan in dat geval dus vooral uit arbeidstijd. De kosten bestaan vooral uit de installatie van de platooning systemen, de abonnementskosten, kosten voor additionele keuringen en extra trainingen voor bestuurders.

'Wat direct opvalt is dat het grootste deel van de opbrengsten van platooning wordt behaald door de besparing op arbeidskosten', concludeert het rapport. 'Toch

wordt ook in het eerste stadium door brandstofbesparingen al een positief resultaat bereikt voor matching percentages hoger dan 70%.' Voor de verdere stadia is het resultaat al positief voor kleine matching percentages.

'Met de ontwikkelde modules is bewezen dat het mogelijk is voertuigen te matchen op basis van bestaande voertuigdata die nu al in de boordcomputers van de vrachtwagens worden gegenereerd. Waar de vervoerders de meeste potentie zien in on-the-fly platooning, laten de testresultaten zien dat op basis van het huidige aantal deelnemende vrachtwagens in de dataset meer matches gemaakt kunnen worden wanneer er sprake is van scheduled platooning', vinden de onderzoekers.

Maar zodra het aantal deelnemers toeneemt, lijken de kansen van on-the-fly steeds groter te worden. 'Voor de toekomst lijkt daarom een hybride oplossing het meest kansrijk. Hierbij worden met behulp van scheduled platooning al zoveel mogelijk pelotons gevormd. En de overgebleven vrachtwagens gaan met behulp van on-the-fly platooning op zoek naar een match.'

## Partnerruil

Nabijheid van voertuigen is echter niet de enige factor die van belang is voor het succes van een match. Ook kan er worden gekeken naar voertuigkenmerken (maximale snelheid, acceleratie, remvermogen), lading, schema van de bestuurder (rusttijd) en beoordeling van de bestuurder. In het onderzoek werd slechts gekeken naar een peloton van twee trucks. 'In de toekomst kan gekeken worden of een truck gedurende de rit gekoppeld kan worden met meerdere andere trucks. Vervolgvraag is of het zinvol is gedurende een rit aan 'partnerruil' te doen als twee truck pelotons elkaar kruisen.'

Het matching onderzoek is uitgevoerd door TNO in samenwerking met onder meer De Rijke Trucking, Int. Transport Overbeek, De Jong-Grauss Transport, VDS Logistics, Erasmus Universiteit, Havenbedrijf Rotterdam en TLN. Cofinanciering werd geleverd door SmartPort en het Havenbedrijf Rotterdam. SmartPort heeft onlangs zijn rol als aanjager van truck platooning in de Rotterdamse haven overgedragen aan een consortium van bedrijven en overheden. Voor elke euro die SmartPort investeerde in onderzoek naar truck platooning in de periode 2016-2018, heeft de overheid 5,80 euro en het bedrijfsleven 4,80 euro geïnvesteerd. Gezamenlijk hebben al deze partijen zo'n 750.000 euro geïnvesteerd in het onderzoek naar de mogelijkheden van truck platooning.

# EETS is nu te gebruiken in Duitsland!

Bespaar tijd en geld met de BP Tolbox voor EETS

De introductie van EETS (European Electronic Toll Service) in 2018 maakt het mogelijk om door heel Europa tol te betalen met slechts één On Board Unit (OBU). Nu heeft ook Duitsland, een belangrijk transportland, zich aangesloten bij het EETS-systeem.

De BP Tolbox voor EETS is beschikbaar en volledig operationeel in Duitsland vanaf de allereerste dag. Vervang daarom uw bestaande Duitse tolbox met onze innovatieve OBU en profiteer van onze complete toeloozing, die de voordelen van de BP Tolbox voor EETS combineert met de BP + Aral Tankpas.

Ga naar [www.bp.nl/zakelijk](http://www.bp.nl/zakelijk)



**RailFreight<sup>®</sup>**  
**SUMMIT**

Nu met  
**25%**  
korting

**15 & 16 MEI 2019, GDANSK, POLEN**

**POLEN EN CENTRAAL-EUROPA**

In het programma onder andere aandacht voor:

- De Nieuwe Zijderoute
- Polen als intermodale hub
- Opkomende markten in Centraal Europa

Schrijf nu in en u ontvangt 25% korting!

Gebruik kortingscode: **RFS2019NT**

[www.railfreightsummit.com](http://www.railfreightsummit.com)



# Ook de roze bril kan beslaan

FOLKERT NICOLAI

De wereldeconomie koelt af. Maar het gaat nog goed, dus waar maken we ons druk om? Wel, om de magere jaren, wanneer die dan ook komen.

Heeft u óók een ingebouwde 'angstindicator'? Leuthold Group, een adviesbureau in Minneapolis dat is gespecialiseerd in beleggingsresearch, houdt er al ruim drie decennia eentje bij over de gevoelstoestand van de gemiddelde belegger op deze aardbol. Die indicator staat inmiddels weer even hoog als in 1987, het jaar van de voor-vorige grote crisis. De stieren leggen het op de effectenbeurzen dus ruimschoots af tegen de beren, mogen we deze graadmeter geloven.

Toch gaat het in de wereldwijde effectenhandel nog steeds crescendo. De meeste koersen van aandelen ontwikkelen zich al jaren gunstig. Goed, de economische groeivoorzichten voor bijvoorbeeld Europa en China zijn iets minder gunstig dan in de pakweg vijf jaar van opgang die we hebben gekend. Maar een zekere afkoeling is in sommige bedrijfstakken niet eens onwelkom, zolang die maar niet in een echte recessie omslaat.

Macro-economisch gezien gaat het dus nog altijd wel voor de wind. Maar dan pakken we de microscoop er eens bij. De omzetten in de Nederlandse sector wegvervoer en logistiek zijn sinds het laatste kwartaal van 2013 aanhoudend gestegen. In het wegvervoer kwam die stijging uit op bijna 6% van jaar op jaar. In de bredere logistiek (zoals warehousing) was de omzetstijging gemiddeld 3,9% op jaarbasis. Het sectorinstituut Transport en Logistiek heeft een aantal cijfers geanalyseerd en op een rijtje gezet. Het verslag daarvan staat in deze krant op pagina 6 en 7. Het beeld is al met al nog steeds vrij rooskleurig.

## Hoe verder?

Waarmee heeft het Nederlandse wegvervoer de komende jaren te maken? Met de gebruikelijke factoren. Wat doet de economie? Hoe zal het verder gaan met het tekort op de arbeidsmarkt? Hoe ontwikkelen de kosten zich? Hoe houd ik mijn bedrijf staande in de concurrentie? En hoe kan ik mijn marge verbeteren? Om met het laatste maar te beginnen: transporteconomie hanteren een eenvoudige vuistregel. Als een wegvervoerbedrijf, of welk bedrijf dan ook, voor zijn omzet in hoofdzaak afhankelijk is van één of enkele klanten, loopt het een dubbel risico. Een grote klant kan wegvallen, bijvoorbeeld doordat hij zelf omvalt, of doordat hij transportopdrachten opnieuw gaat 'tenderen', iets waartoe verladers steeds meer en steeds vaker overgaan.

Valt een deel van de omzet zomaar weg, dan is het niet geraten om koortsachtig op zoek te gaan naar vervangende klanten, tegen welke prijs dan ook. Bij een nieuwe uitbesteding door een grote opdrachtgever is het onverstandig in te zetten op een laag aanbod teneinde maar extra omzet binnen te halen. Vreemd genoeg kennen de meeste transporteurs deze adviezen prima, maar brengen ze hen, als ze zelf in problemen dreigen te komen, maar zelden in de praktijk.

Toen Vos Logistics, jaren geleden in een vorige crisis, in grote moeilijkheden raakte, werd er een 'troubleshooter' bij gehaald. Die heeft, en de auteur van dit artikel zat er in Oss letterlijk bij, tegen Wim Vos gezegd: 'Je moet leren nee-verkopen. Zet maar eens honderd vrachtauto's aan de kant. Gun een concurrent het verlies.' Een gouden advies, het familiebedrijf draait weer goed, maar pakt dan ook niet tegen elke prijs alle lading aan. Kwaliteit moet wat mogen kosten.

## Olieprijs en dergelijke kosten

De marges zijn in de sector de laatste jaren niet merkbaar verbeterd, terwijl de omzet wel flink steeg. Die



Een zekere afkoeling leidt tot minder aanbod van lading in het wegvervoer. Beeldbewerking: Debby Schepers

omzetstijging is eigenlijk verbazingwekkend, als we bedenken dat de inflatie de laatste jaren vrijwel nul was en de olieprijs zelfs geruime tijd sterk daalde. Die is bepalend voor de dieselprijs en weegt daarmee voor een gemiddeld wegvervoerbedrijf nog steeds voor grofweg een derde door in de kosten.

Het Nederlandse wegvervoer is erin geslaagd met zijn klanten de doorberekening van de brandstofkosten in de transportfactuur netjes te regelen. Dat gebeurde

De omzetstijging is eigenlijk verbazingwekkend.

met de 'dieselclause', die je samen kunt overeenkomen. De doorberekening komt erop neer dat de vervoerder diens klant – met enige vertraging – stijgingen van de brandstofprijs in rekening brengt en ze ook – met dezelfde vertraging – bij een daling weer 'teruggeeft'. Dit mechanisme werkt perfect, zolang het maar wordt toegepast.

## Rijdend personeel

Wat de verkoopprijs in het goederenvervoer over de weg zeker opjoeg, was het toenemende tekort aan – rijdend – personeel, in combinatie met een snel toenemende bedrijvigheid. Grote groeibringers waren de bouwnijverheid, de horeca en de voortdurende opmars van het webwinkelen. Er kwamen enkele flinke cao-loonsverhogingen, maar niet in een orde van grootte die de prijzen in het wegvervoer reusachtig zouden hebben verhoogd.

Eigenlijk waren de sociale partners in het wegvervoer het er ook wel over eens dat het beroep van chauffeur wat de beloning betreft was achtergebleven bij andere, vergelijkbare, beroepsgroepen. En dat terwijl om het

vak aantrekkelijk te maken voor instromers de beloning juist zou moeten worden verbeterd. Want de vergrijzing gaat onverbiddeijk door en de uitstroom zal de komende jaren zeker niet afnemen.

Opvallend is dat de sociale partners erin zijn geslaagd samen de instroom te vergroten om de uitstroom ruimschoots te compenseren. Dat is een knappe prestatie, als je bedenkt dat het chauffeursvak er tien, twintig jaar geleden bij de meeste schoolverlaters nog slecht op stond. Wat daarbij natuurlijk hielp, was dat de meeste transporten over allengs kortere afstanden werden uitgevoerd. Al was het maar door de concurrentie van goedkope chauffeurs uit vooral Midden- en Oost-Europa, die een steeds groter deel van het internationale vervoer in de Europese Unie naar zich toe trokken.

## Kantoorpersoneel

Is het chauffeurstekort inmiddels afgenomen tot behapbare omvang, op de kantoren van veel wegvervoerders kwamen juist meer vacatures vrij. Er waren meer planners nodig om de gemiddeld kortere ritten in het nationale transport, met name het distributievervoer en de aflevering van via internet bestelde goederen bij consumenten, in goede banen te leiden. De zogeheten chauffeursquote (het aantal chauffeurs op het hele personeelsbestand) kwam eind vorig jaar uit op 56,4%. In 2010 was dat nog 61%.

De toename van de tewerkstelling van niet-chauffeurs bij wegvervoerbedrijven heeft nog een andere achtergrond: de opkomst van het intermodaal vervoer. Veel klassieke wegvervoerders geven een deel van de lading, al dan niet gedwongen door het personeelstekort, voor een deel van het traject mee aan spoordiensten en de steeds volwassener containerbinnenvaart. Ook daar zit verhoudingsgewijs veel meer regelwerk aan vast dan aan de besturing van een truck.

Heeft u ook een ingebouwde 'angstfactor'? Waar het met de economie heen gaat, weet niemand zo precies. Hoe het met de Brexit zal uitpakken, is nog volstrekt onduidelijk. Daar kun je een onderneming niet mee besturen. Je stuurt met omzet, en vooral met winst.

## RAAD &amp; RECHT

RAOUL RAMAUTARSING  
rramautarsing@deloitte.nl



## Dik voor elkaar

Normaliter probeer ik in mijn columns een kritische blik te geven op uitspraken, wetswijzigingen of gebeurtenissen. Uiteraard altijd met een douanebril op. Deze keer gooi ik het over een andere boeg en spreek ik graag mijn waardering uit voor mr. D.G. van Vliet, voormalig raadsheer van de Hoge Raad en misschien wel de bekendste naam in Nederland als het aankomt op het douanerecht.

Een paar columns geleden schreef ik over hoe irritant ik was voor mijn leidinggevenden als beginnend douane-adviseur. Continu vragen stellen, alles ter discussie stellen en altijd op zoek naar een beter antwoord. Opvallend: elke moeilijke discussie eindigde met 'we zoeken het op'. En dan was er maar één bron die voldeed: de fiscale monografie 'Douanerechten' van Liesbeth Punt en Dick van Vliet. Het absolute handvest voor iedere douane-expert. We hadden verschillende exemplaren daarvan op de afdeling staan en die zagen er in alle eerlijkheid echt niet meer uit. De banden lieten los en de pagina's waren vergeeld. En daar zouden Liesbeth Punt en Dick van Vliet behoorlijk trots op zijn geweest. Dat is het grootste compliment dat een goed studieboek kan krijgen.

Het opmerkelijke aan dat boek is overigens dat het letterlijk uit de vorige eeuw stamt (1999). Het douanerecht ontwikkelde zich zo snel dat veel van de passages al lang niet meer up-to-date waren. Maar dat mocht de pret niet drukken. Nog steeds werd in onze praktijk het boek voorgeschreven aan onze beginnende douane-adviseurs zodat ze zich de basis van het douanerecht eigen konden maken. Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat het sinds de introductie van het Douanewetboek van de Unie, echt tijd werd voor een update.

Een paar maanden geleden ontving ik een uitnodiging voor de presentatie van een nieuw boek. Je voelt hem al aankomen, de nieuwe versie van 'Douanerechten' was een feit. En dat is echt een belangrijke gebeurtenis. Niet alleen voor de douane-experts die af en toe een verhitte discussie willen beslechten met een beroep op het handvest. Maar met name voor al die beginnende douane-specialisten die staan te trappelen om zich te verdiepen in het douanerecht. Zij zijn op zoek naar goede kennisbronnen in douaneland en die zijn simpelweg onvoldoende beschikbaar. Nou moet ik toegeven dat er inmiddels al veel meer beschikbaar is dan twintig jaar geleden; er komen regelmatig goede publicaties bij. Dus wie weet wordt er over twintig jaar een nieuw handvest uitgebracht. Maar tot die tijd kunnen wij weer even vooruit. Ik besluit mijn column dit keer kort: Dick, bedankt!

PS: op mijn bureau een door Dick gesigineerd exemplaar #trots

## Extra vertraging kaart

WEGTRANSPORT Kiwa en leverancier halen ook deadline van 15 mei niet

TOM VAN GURP

De kaarten voor de nieuwe, slimme tachograaf zijn nóg later klaar dan eerder gedacht. Een eerdere deadline van 15 maart 2019 had Kiwa al niet gehaald. Nu blijkt de nieuwe deadline van 15 mei ook onhaalbaar. Dat schrijft minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) in een brief aan de Tweede Kamer.

Daar komt nog een ander obstakel bovenop. Bij de eerdere vertraging werd gedacht dat uitsluitend de werkplaatskaarten te laat klaar zouden zijn. Nu blijkt dat ook de bestuurderskaarten voor chauffeurs, de bedrijfskaarten voor transportbedrijven en de controlekaarten voor politie en inspectiedienst ILT niet op tijd klaar zijn.

Oorzaak van de problemen is een vertraging bij het bedrijf dat de kaarten aan Kiwa moet leveren: Idemia. Dat bedrijf geeft nu aan de kaarten op 15 juni beschikbaar te hebben. Van Nieuwenhuizen meldt onaangenaam verrast te zijn door het nieuws.

'Vanwege het niet halen van een aantal noodzakelijke processtappen, zoals een test bij het Joint Research Centre van de Europese Commissie en het niet kunnen voldoen aan de designvereisten van de verordening, loopt Idemia verdere vertraging op bij de productie van de Nederlandse tachograafkaarten', schrijft de minister aan de Tweede Kamer.

Ze voegt hieraan toe dat de huidige bestuurders-, bedrijfs- en controlekaarten wel kunnen worden gebruikt in de nieuwe tachograaf. Dit in tegenstelling tot de werkplaatskaarten, waarvan nieuwe versies wel op korte termijn noodzakelijk zijn.

## 'Smart tacho'

Op 15 juni 2019 worden nieuwe regels van kracht voor de tachograaf. Alle voertuigen die vanaf die datum op kenteken worden gezet, moeten de nieuwe, slimme tachograaf aan boord hebben.

Deze nieuwe versie biedt meer mogelijkheden voor toezichthouders om te controleren of regels worden nageleefd. Zo kan de ILT bijvoorbeeld vanaf de kant van de weg bepaalde controles uitvoeren.

Als nieuwe vrachtwagens deze 'smart tacho' niet hebben, mogen ze de weg niet op. Eerder dit voorjaar werd duidelijk dat uitgifte-instantie Kiwa de werkplaatskaarten niet op tijd kon leveren. Deze kaarten zijn



nodig om de nieuwe apparaten te ijken. Daardoor dreigden transporteurs en verladere die al vrachtwagens hebben besteld voor de periode na 15 juni, deze voertuigen een tijd lang niet te kunnen gebruiken.

oppositiepartij SGP voor een boetevrije periode. Vooral nog lijkt een dergelijke overgangsmaatregel er niet te komen. Wel heeft de minister in het buitenland een andere oplossing gevonden voor de verdrag-

Om stilstaan te voorkomen worden nu Kroatische kaarten gebruikt.

Onder meer diverse belangenverenigingen trokken aan de bel en ook diverse fracties in de Tweede Kamer bemoeiden zich met de affaire. Zo pleitten coalitiepartij VVD en

de werkplaatskaarten. Om te voorkomen dat trucks stil komen te staan, worden nu Kroatische kaarten gebruikt. Van alle buitenlandse opties was dit de snelste. De

## 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

MULTIMODAAAL 2019  
27 JUNI, ROTTERDAM

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

• multimodaal.nl

PROJECT CARGO SUMMIT 2019  
11-12 SEPTEMBER, ROTTERDAM

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

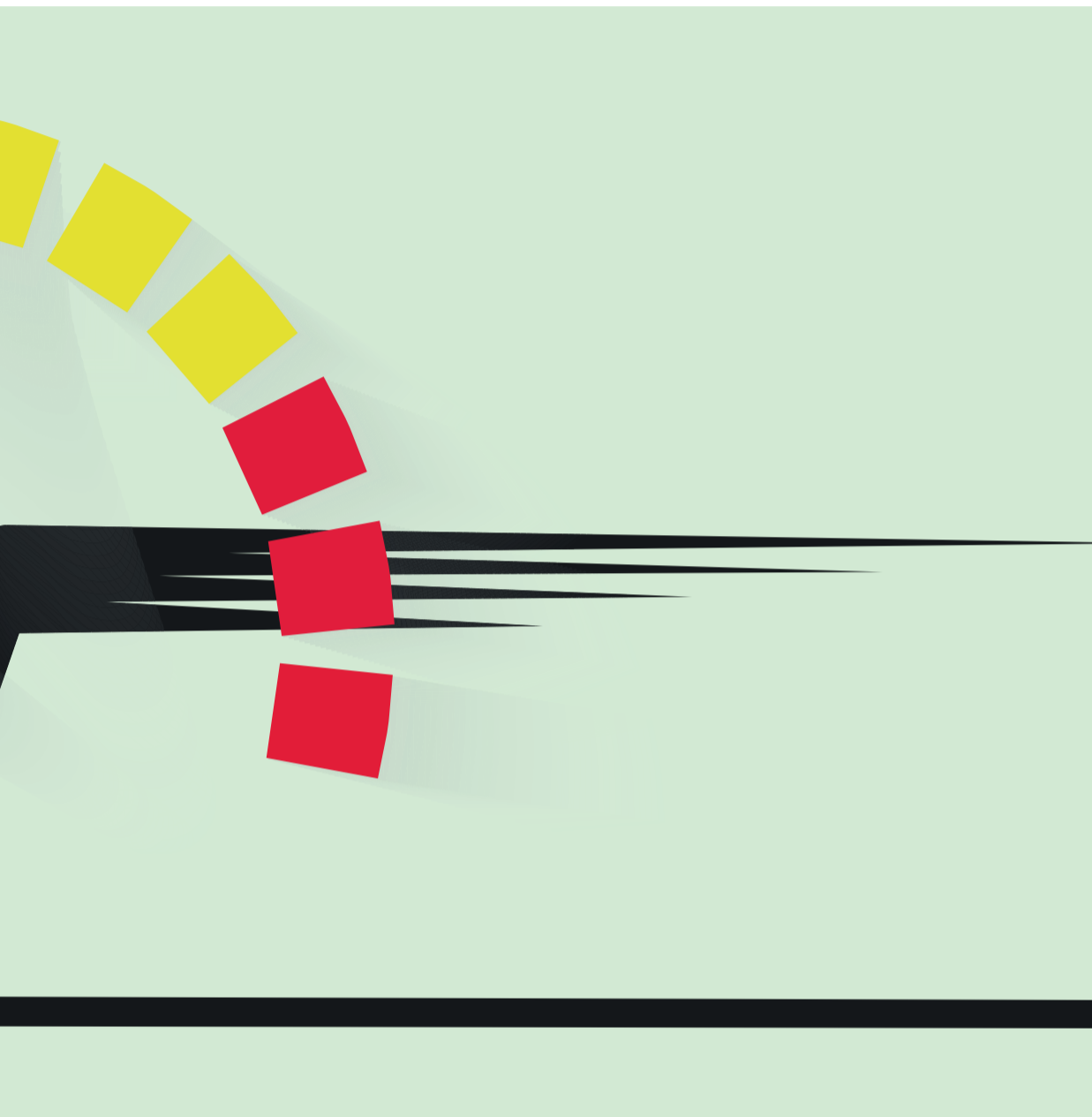
• projectcargosummit.com

HAVENDEBAT AMSTERDAM  
10 OKTOBER, AMSTERDAM

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

• events.nieuwsbladtransport.nl

# en nieuwe tachograaf



De nieuwe regels worden op 15 juni van kracht, zonder overgangsmaatregel. Beeldbewerking: Debby Schepers

bewindsvrouw geeft aan dat deze kaarten inmiddels zijn afgeleverd bij de Nederlandse werkplaatsen. De verwachting is dat de desbetreffende trucks daardoor niet stil hoeven blijven staan.

## Andere leverancier

Ondanks de nieuwe vertraging blijft Kiwa zaken doen met Idemia. Wel heeft de instantie inmiddels bij een andere leverancier geïnformeerd wanneer de kaarten klaar zouden kunnen zijn. Deze geeft aan ze op 1 juli gereed te kunnen hebben. Om welke leverancier het gaat, is niet duidelijk.

Daarnaast kijkt Kiwa naar de mogelijkheid om, net als bij de werkplaatskaarten, ook de andere kaarten uit het buitenland te halen. De minister meldt dat de uitgifte-

instantie in gesprek is met bereidwillige landen en uitzoekt wanneer dit tot levering van kaarten kan leiden. Kiwa maakt geen keuze in de bovengenoemde drie opties. Zowel Idemia als de concurrerende leverancier als de buitenlandse opties worden simultaan bekeken.

## Verlopen kaarten

Van Nieuwenhuizen wil ook rekening houden met houders van een kaart die kort na 15 juni verloopt. Om uit te sluiten dat bestuurders, bedrijven en controleurs zonder kaart komen te zitten, inventariseert Kiwa hoeveel kaarten er in juni en de maanden daarna aflopen.

Deze partijen kunnen er dan tijdig van op de hoogte worden gesteld dat het verstandig is enige tijd vóór 15 juni een G1-kaart aan te vragen.

'Kiwa is hierover in gesprek met de sector om te komen tot een zo praktisch mogelijke oplossing en om dit zo goed en helder mogelijk te kunnen communiceren richting de achterban. De Kroatische werkplaatskaarten blijven geldig tot 15 juli 2019', schrijft de minister in de desbetreffende brief.

Ze besluit: 'Ik heb Kiwa gevraagd om alles op alles te zetten om te voorkomen dat partijen zonder geldige kaart komen te zitten, zodat werkplaatsen, transportbedrijven en chauffeurs, maar ook agenten en inspecteurs niet de dupe worden van het feit dat Kiwa en Idemia niet kunnen voldoen aan de gemaakte afspraken.'

In een eerder stadium heeft de bewindsvrouw Kiwa ook al gevraagd om een schadevergoeding.

## BEDRIJFSNIEUWS

De Amerikaanse vrachtwagenbouwer **Paccar** heeft in de eerste drie maanden van dit jaar records gebroken. De moeder van het Nederlandse DAF verkocht in een eerste kwartaal nog nooit zoveel vrachtwagens. Dat leidde op zijn beurt tot een recordomzet en -winst. De omzet van Paccar kwam in het eerste kwartaal, waarin het bedrijf 51.500 vrachtwagens afleverde, uit op 6,5 miljard dollar. Dat was in de eerste periode van vorig jaar nog 5,7 miljard dollar. De nettowinst bedroeg 629 miljoen dollar, een stijging van 23% ten opzichte van dezelfde periode het jaar ervoor. DAF zette 10% meer vrachtwagens van meer dan zestien ton af in het eerste kwartaal. De Brabantse vrachtautobouwer bereikte in Europa in dat segment een marktaandeel van 17,1%. Ook dat is een record, aldus DAF-topman Harry Wolters.



**AP Moller-Maersk** heeft een online-systeem gepresenteerd waarmee klanten bij containerrederij Maersk volledig digitaal hun douane-inklaringen kunnen doen. Nederland behoort tot de zeven landen waar het systeem als eerste in gebruik wordt genomen, samen met Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Polen en Spanje. Het Deense scheepvaartconcern wil het systeem geleidelijk ook in andere landen introduceren, met als doelstelling dat het aan het eind van het jaar wereldwijd overal in gebruik is. Maersk stelt dat de digitale 'one-stop-shop' voor douane-inklaringen in de maritieme wereld een primeur is. Het bedrijf heeft in Duitsland al



bijna twee jaar proefgedraaid met een digitaal platform en stelt dat het tijd, geld en 'hoofdpijn' bespaart om de douane-inklaring in een klap bij de rederij te regelen, in plaats van het via

verschillende tussenpersonen te moeten doen. Normaal zijn er volgens Maersk wel drie of vier tussenpersonen bij het inklaringsproces betrokken.



De breakbulkrederijen **UAL** (Universal Africa Lines) uit Cyprus en **BOCS** uit Bremen bundelen per direct hun lijndiensten tussen Europa en West-Afrika. De twee bedrijven beginnen hun samenwerking met slot charter-overeenkomsten, waarbij ze allebei hun eigen identiteit en agentennetwerk behouden. BOCS stelt dat de twee rederijen dankzij hun krachtenbundeling meer flexibiliteit, meer aanloophavens, meer afvaarten en snellere transittijden aan de klanten zullen kunnen bieden. Ook UAL, dat gedurende 45 jaar op eigen houtje op West-Afrika heeft gevaren, zegt te verwachten dat de samenwerking een betere dienstverlening zal opleveren.

Voor zichzelf rekenen de twee bedrijven bovendien op 'synergie-effecten'.

Noordhoff Uitgevers (onderdeel van Infinitas Learning) gaat de opslag en distributie van haar



lesmethodes en (studie)boeken uitbesteden aan logistiek dienstverlener **CB**. CB start met de eerste leveringen aan klanten van de educatieve uitgever in mei 2019. CB gaat voor Noordhoff het voorraadbeheer realiseren, de levering naar schoolboekspecialisten, boekverkopers, webshops, scholen, universiteiten, studenten en scholieren, en de zichtzendingen, beoordelingsexemplaren en verwerking van retouren. Eind maart is de verhuizing van Noordhoff-voorraden naar CB gestart. Een logistieke operatie waarbij 14.000 pallets met ruim 4,5 miljoen lesboeken voor allerlei soorten onderwijs worden verplaatst.



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](mailto:customerdesk@promedia.nl)

**TRAFFIC**  
[traffic@promedia.nl](mailto:traffic@promedia.nl)

**MAINPORT MAIL**  
T. 010 280 10 30  
F. 010 280 10 05  
[mppm@mainportmail.nl](mailto:mppm@mainportmail.nl)  
[petra.glansdorp@mainportmail.nl](mailto:petra.glansdorp@mainportmail.nl)  
[minuschka.schouten@mainportmail.nl](mailto:minuschka.schouten@mainportmail.nl)



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

## Grand Hotel

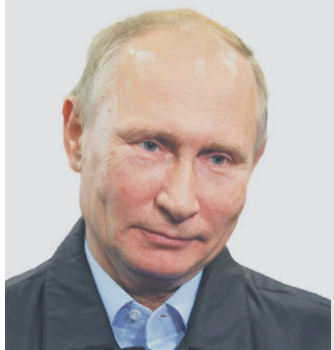
Dit is geen recensie. Je kunt alleen een recensie schrijven als je een boek voor honderd procent hebt gelezen en het dus niet, aangekomen op bladzijde 98, even opzij hebt gelegd, zoals de roman *Grand Hotel Europa* van Ilja Leonard Pfeijffer. Dat boek omvat 554 kloeke pagina's tekst en het lijkt me voor de komende dagen veelbelovend. Pfeijffer beschrijft, in barokke stijl, de glorie en het verval van ons continent. Hij doet dat, zogenaamd, in een hotel in Venetië, de eeuwig met wegzinken in de golven bedreigde stad waar menig liefdespaar zich weleens in een gondel liet verplaatsen, op een terras een exquisite maaltijd nuttigde opgediend door kelners in rubberlaarzen en zich in de bombast van een naar het oude en voorbije geurende kamer begaf om in het hemelbed... wel, afijn.

Zou het boek over Europa gesloten zijn? Daar kun je over discussiëren. Chinese bedrijven nemen onze havensteden over en laten Huawei op ons los, plus hackers die onze geheimen proberen te stelen. Onze plaats op internet wordt bepaald door Google, Amazon, Twitter, Instagram. Daar kunnen wij Europeanen nog een beetje tegenop, dank zij Bach, Beethoven, Mozart, de Beatles en, vooruit maar, Goethe en Thomas Mann. Bij de laatste moet je al denken aan de roman *Tod in Venedig*. De film *Don't look now* misschien, met Julie Christie en Donald Sutherland, maar die dateert ook alweer uit 1973 en zal de meeste 'millennials' in andere werelddelen, prutsend op hun smartphones, niets zeggen.

Het is voor een Eurofiel vaak lastig om Eurofoben uit te leggen waarom ons Grand Hotel nog maar even in stand moet worden gehouden. Dan begin je bijvoorbeeld over de langdurige vrede die de Europese Gemeenschap en haar dochter, de Unie, mogelijk heeft gemaakt. Het verweer tegen de Sovjet-Unie, de Val van de Muur, de vrijheid van personen, verkeer, goederen en al die verworvenheden, die veel mensen meer geluk en welvaart brachten. Zeker, de 'bureaucraten' in Brussel – dixit Nigel Farage, 'one of them' – hebben de zaak optisch geen goed gedaan. De Unie is een bemoeial, die regels voorschrijft over de juiste kromming van bananen.

Ach, kom toch. Ik ben maar blij dat ik nog een dikke vierhonderd bladzijden van *Grand Hotel Europa* mag omslaan. En misschien verzint iemand eindelijk eens iets tegen de verzakking van Venetië.

## QUOTE VAN DE WEEK



We willen de Noordpool-route en de Maritieme Zijderoute met elkaar verbinden.

De Russische president Vladimir Poetin tijdens de Chinese top in Peking over de Nieuwe Zijderoute.

## LEES NT COMPLEET

- ✓ Toegang tot alle artikelen online
- ✓ Wekelijks de papieren én digitale krant
- ✓ Dagelijks de nieuwsbrief
- ✓ 3 online gebruikers

Bezoek de website:  
[www.nieuwsbladtransport.nl/abonneren](http://www.nieuwsbladtransport.nl/abonneren)



## Schepen voortaan genderneutraal

MARITIEM MUSEUM Aanduiding schepen vanaf nu met 'it'



Maritieme tradities op de helling: bij Norwegian geen in diervorm gevouwen handdoeken meer. Foto: Carnival Spirit

PAUL JUMELET

Het Scottish Maritime Museum in de Schotse kustplaats Irvine bejegt schepen in zijn tentoonstellingsruimten voortaan genderneutraal. De beslissing volgt op enkele gevallen van vandalisme waarbij onbekenden de woorden 'she' (zij) en 'her' (haar) op informatiebordjes in het museum hadden doorgekrast.

Het maritiem museum omschrijft vaartuigen in zijn expositie vanaf nu niet meer in vrouwelijke terminologie, maar zal gebruik maken van het woordje 'it' (het). David Mann, directeur van het museum, heeft in de Britse pers verklaard dat zijn museum met de tijd moet meegaan. De traditie om schepen vrouwennamen te geven is al eeuwenoud, denk maar aan Columbus' vlaggenschip 'Santa Maria', maar kwam in de recente geschiedenis in toenemende mate on-

der vuur te liggen. De Britse scheepvaartpublicatie Lloyd's List maakte de overstap van 'she' naar 'it' in de krantenkolommen al zeventien jaar geleden, toen genderneutraliteit nog helemaal niet zo'n hot item was. In Nederland worden we trouwens aanzienlijk minder geplaagd door wroeging over ons maritieme taalgebruik, dankzij het feit dat ons woord 'schip' van oudsher onzijdig is. Een deel van het Britse publiek verwijt het Schotse museum nu een overdosis aan politieke correctheid. De Britse marine heeft naar aanleiding van de commotie al benadrukt marineschepen gewoon 'she' te blijven noemen. Mann noemt als reden voor de ommezwaai in zijn museum overigens ook dat zijn budget het eenvoudigweg niet toestaat om steeds bekladde informatiebordjes te blijven vervangen. Op zee lijkt de genderdiscussie eveneens invloed te hebben. Zo geeft Maersk zijn nieuwe containersche-

pen de laatste tijd namen van steden waaraan niemand aanstoot kan nemen (denk aan de 'Maastricht Maersk' die onlangs in de vaart werd genomen) in plaats van vrouwennamen (vier jaar geleden nog de 'Mathilde Maersk').

## Koddig olifantje

Jammer voor liefhebbers van maritieme tradities: cruisereederij Norwegian Cruise Line besloot geen handdoeken meer te vouwen in de vorm van dieren. De handdoeken die in de vorm van een ranke zwaan, een koddig olifantje of andere bevallige fauna in de hutten op de gasten lagen te wachten, waren met een zo grote virtuositeit gevouwen dat veel cruisevakantievierders het zonde vonden ze uit elkaar te halen. Gevolg: de handdoeken gingen vaak brandschoon terug de wasmachine in. Om water, milieu en portemonnee te sparen heeft de rederij de handdoekdieren nu vaarwel gezegd.

## 20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

29 april 1999

## Elektrische vrachtwagens stil

De hybride vrachtwagens, die zowel op elektriciteit als diesel kunnen rijden, maken inderdaad nauwelijks geluid. Dit bleek tijdens de presentatie van de twee nieuwe voertuigen in de Groninger binnenstad. Expeditiecentrum Groningen gaat de milieuvriendelijke wagens gebruiken voor de distributie in de binnenstad. Het gemeentebestuur Groningen maakte tijdens de bijeenkomst bekend de ontheffing voor stadsdistributeurs te willen verruimen. Het zijn de stilste en schoonste vrachtwagens van Nederland, schreef minister T. Netelenbos van Verkeer en Waterstaat in haar speech, die bij afwezigheid uit-



gesproken werd door een van haar ambtenaren. MAN heeft de twee wagens met een elektrische actieradius van 30 kilometer ontwikkeld. Als na een jaar blijkt dat ze goed bevallen, gaat de vrachtwagenproducent ze mogelijk in serie produceren, waardoor ze veel goedkoper worden.

Directeur A. Friederich van het Expeditiecentrum Groningen zei dat hij ze niet zou hebben gekocht als het ministerie niet een aanzienlijk deel had bijgedragen. De aanschaf van de voertuigen kostte 500.000 gulden. Door de subsidie via het programma Stiller Schoner Zuiniger was hij 350.000 gulden kwijt.