

## VERDIEPING



Special ferry, ro/ro & shortsea

8

## MOEILIJKE TIJD

Waberer's haalt de broekriem aan

4

## HANDEL

Binnenkort komen er weer nieuwe incoterms

14



# Nieuwsblad Transport

## INTERVIEW

Pas op voor het gele logistieke gevaar

2



WEEK 20 / 16 - 22 MEI 2019 / JAARGANG 31

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

## Vierde stemming over plan-May

### BREXIT

We dachten dat we er tot eind oktober even vanaf waren, maar nee: de Britse premier, Theresa May, brengt haar plan voor de uittreding van het Verenigd Koninkrijk voor de vierde keer in stemming in het Lagerhuis. Deze stemming moet plaatsvinden in de eerste week van juni. May (Conservatieven) zegt de afgelopen weken 'nuttige en opbouwende' gesprekken met oppositieleider Jeremy Corbyn (Labour) te hebben gevoerd, maar tot een gezamenlijk standpunt van beide partijen heeft dit niet mogen leiden.

## Locatie nieuwe sluis Zeebrugge officieel

# 45

meter breed wordt de nieuwe zeesluis in Zeebrugge.

In combinatie met een lengte van 427 meter en een diepte van 18,5 meter zal de nieuwe sluis groot genoeg zijn om de volgende generatie 'car carriers' (265 meter lang en 40 meter breed) toegang te geven tot de achterhaven. De Vlaamse regering handhaaft de oude Visartsluis in Zeebrugge als locatie en wil 1 miljard euro investeren.

## 'DB Schenker niet volledig te koop'

### EXPEDITIE

DB Schenker, logistieke dochter van Deutsche Bahn, staat 'niet te koop', zegt de financiële topman van DB, Alexander Doll, in een vraaggesprek met het Duitse vakblad DVZ. Hij ging hierbij in op speculaties over een eventuele verkoop. De CFO van DB, tevens verantwoordelijk voor de logistiek en het goederenvervoer, staat wel open voor eventuele verkoop van onderdelen van Schenker aan derden. Daarbij kan het, maar daar ging Doll niet op in, gaan om de expeditie-activiteiten.

# Amsterdam: 'Woningbouw schuurt met havenbelang'

**PRIORITEITEN** Stadsbestuur wil nadenken welke haven het beste bij de uitdijende hoofdstad past



De Amsterdamse Houthaven is de afgelopen jaren al bijna geheel volgebouwd met woningen. Foto: Hollandse Hoogte

### JOHN VERSLEIJEN

Het Amsterdams stadsbestuur wil de ambitieuze woningbouwplannen in het westelijke havengebied en Amsterdam-Noord in lijn brengen met de botsende belangen van het havenbedrijf. Daarbij 'moet onze ambitie op huisvestingsgebied leidend zijn'.

Met die boodschap kwam havenwethouder Udo Kock (D66) tijdens de recente algemene aandeelhoudersvergadering van het Amsterdams havenbedrijf, dat voor 100% in handen is van de hoofdstad. Volgens Kock heeft het stadsbestuur gekeken wat de bijna nieuwbouwplannen voor zo'n 40.000 tot 70.000 huizen betekenen voor de

haven en daarbij geconstateerd 'dat het schuurt'. Kock: 'Wat doen we met die constatering? Hoe gaan wij daar mee om? Zelf heeft het havenbedrijf heel diplomatiek in het jaarverslag al geconcludeerd dat woningbouw mogelijk de strategische doelstellingen van het havenbedrijf in de weg kan staan. De stad groeit verder. Wij moeten dan ook goed nadenken wat voor haven straks het beste bij Amsterdam zal passen.'

### Soul searching

Kock heeft het daarbij over een intern proces van 'soul searching' door het gemeentebestuur en sprak de hoop uit dat de ambitieuze nieuwbouwplannen 'kunnen samenvallen' met de strategische doelen van het havenbedrijf. Daarbij

maakte de wethouder wel duidelijk 'dat de haven zich moet aanpassen aan de doelstellingen van Amsterdam op woningbouwgebied. Dat is van een groter belang voor de stad dan 3% meer overslag in de haven. Daar zijn we het toch wel over eens'. Een voorstel van de raad om 'creatief mee te denken' de komende tijd met het gemeentebestuur wees de wethouder van de hand. 'Ik wil het proces niet groter maken dan het is. Laat ons nu eerst zelf broeden en dan het gesprek met het havenbedrijf aangaan. Wij hebben de afgelopen drie jaar grote beslissingen genomen die grote gevolgen hebben voor de haven. Geef ons even de ruimte om hier goed over na te denken.' Volgens Kock gaat het daarbij om een periode van een half jaar om

te komen tot een gedegen visie. Het bedrijfsleven en het havenbedrijf hebben zich eerder al bezorgd uitgelaten over de negatieve effecten van de nieuwbouwplannen op het vestigingsklimaat in de haven. Daarnaast bezitten veel havenbedrijven langdurige erfpachtovereenkomsten en garanties die niet zomaar kunnen worden opgebroken. Talrijke partijen voorzien ook langdurige juridische procedures. Bovendien dreigt de gebiedclaim van het gemeente de haven op termijn op slot te gooien. 'Wij kunnen niet zoals Rotterdam even een stuk grond opspuiten', zei voorzitter Koos van der Steenhoven van de Raad van Commissarissen van Haven Amsterdam.

Zie ook pagina 12/13.

## COMMENTAAR

JOHN VERSLEIJEN  
redactie@nieuwsbladtransport.nl

## Vrachtluchten pesten

Het kabinet vindt alsnog dat de vrachtluchten op Schiphol vanaf 2021 een steentje moet bijdragen aan de in het regeerakkoord gebudgetteerde vliegbelasting van 200 miljoen euro. 'De vervuiler betaalt', stelt staatssecretaris Menno Snel (D66) van Financiën in een toelichting op de fiscale maatregel die de schatkist aan vrachttaks rond de elf miljoen euro jaarlijks moet opleveren. De rest moet komen uit de tickettaks.

De vraag is of het ministerie zich hierbij niet al te rijk rekent en verder of de Nederlandse luchtvrachtsector zonder al te grote kleerscheuren deze nieuwe aanslag weet te overleven.

Sinds ruim een jaar kalft het aantal vrachtluchten op Schiphol immers sterk af door het nijpende tekort aan vrachtslots op de luchthaven. Vorig jaar ging het om een verliespercentage van 10%. Sinds begin van dit jaar gaat het harder en wordt de Nederlandse vrachtsector op de nationale mainport geconfronteerd met 17% minder vrachtluchten. De reden daarvoor is allereerst de zwakkere vraag naar vrachtruimte in de markt. Daarnaast weten de grote luchtvaartmaatschappijen langzaam ook de weg over de grenzen te vinden en kunnen ze de vracht over de weg van en naar Schiphol trucken. Reken uit je milieuwinst.

Die negatieve trend zal zich met de komst van een vrachttaks alleen versterken. De havengelden op Schiphol worden daardoor volgens verladersorganisatie Evofenedex met bijna 100% verhoogd. De concurrentie in het buitenland behoeft dan ook langzaam geen acquisitie-beleid meer te voeren om vrachtmaatschappijen van Schiphol weg te lokken. Dat doet het ministerie van Financiën wel. Het aantal vrachtluchten zal dan ook verder afnemen en daardoor de beoogde inkomsten uit de vrachttaks. Daarnaast stelt Evofenedex terecht dat de export en ook de werkgelegenheid op Schiphol een flinke deuk zal oplopen door de fiscale maatregel. Ook aan die kant loopt hetzelfde ministerie straks inkomsten mis en ondermijnt het de Europese vrachtpositie van Schiphol.

De vraag is ook wat Nederland ermee opschiet om als enige lidstaat een vrachttaks in te voeren. Dat geeft verkeerde signalen af aan de internationale logistieke markt, die toch al kritisch kijkt naar wat er op Schiphol de laatste jaren is gebeurd door de afbouw van de vrachtvloot van Martinair en de stop op vrachtluchten door het capaciteitstekort. Dat alles heeft het kabinet laten gebeuren. Het feit dat minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) recent via een local rule weer wat extra ruimte voor de vrachtmaatschappijen wil creëren, laat zien dat tenminste een minister in het kabinet er langzaam van doordrongen is dat er iets moet worden gedaan voor de vrachtsector. Het is dan ook wrang dat een ander ministerie dit weer saboteert.

Het is nu aan de Tweede Kamer om staatssecretaris Menno Snel terug te fluiten. Daarbij is het van belang om de onderliggende argumenten van de D66-politicus nog eens nader te bestuderen. Bij de rekenmodellen, waarbij wordt geconcludeerd dat de jaarlijkse volumeschade bij de vrachtluchten beperkt blijft van -0,8% tot -3,4%, kunnen grote kanttekeningen worden geplaatst. Tijd dus voor een contra-expertise.

## INTERVIEW Caroline Nagtegaal, Europarlementariër

## 'Groeïende invloed China op logistiek is zorgelijk'

TOM VAN GURP

China krijgt steeds meer invloed op de Europese logistiek. Zeer verontrustend, vindt Europarlementariër Caroline Nagtegaal (VVD). De ex-medewerker van Schiphol en het Rotterdamse havenbedrijf waarschuwt voor te veel naïviteit. Ook de regels voor wegtransport en de ruimte voor digitalisering mogen wat haar betreft onder de loep worden genomen na de Europese verkiezingen later deze maand.

## Welke problemen wilt u de komende periode aanpakken?

Allereerst is het van wezenlijk belang voor Nederland dat we goede verbindingen houden met de rest van Europa. Of het nu gaat om luchtvaart, binnenvaart, spoor of wegtransport; een goede aansluiting met de rest van Europa is cruciaal. Maar ook digitalisering is van belang. Een concreet voorbeeld daarvan is de acceptatie van de elektronische vrachtbrief. Die moet gewoon in EU-verband worden toegestaan in plaats van dat er verschillende regels zijn per land. Een ander punt is de realisatie van één Europees luchtruim. Daar zijn we al zo lang over aan het praten; dat moet er nu echt komen. Het zorgt ervoor dat luchtvaart schoner, sneller en efficiënter wordt.

## Toch lukt het nog altijd niet om dat er doorheen te krijgen...

Inderdaad. Er zijn landen die dit soort zaken zelfstandig willen blijven doen. Dat maakt het lastig. Toch moeten we ons daar hard voor blijven maken. Net als voor het behoud van innovatiekracht. Dan denk ik aan zelfrijdende voertuigen, drones, hyperloops. Op dit laatste gebied is de TU Delft bijvoorbeeld heel succesvol. We moeten zorgen dat dergelijke innovatiekracht in Nederland en Europa blijft. Je ziet bijvoorbeeld dat China in staat is om zeer snel nieuwe toepassingen te ontwikkelen en in te voeren. Ook in de VS kan het soms razendsnel gaan, terwijl er in Europa allerlei wettelijke obstakels zijn. We moeten opletten dat we daardoor de boot niet missen en dat de innovatieve startups zeggen: we gaan naar



Caroline Nagtegaal (VVD-Europarlementariër). Bron: VVD

Amerika of Azië, want daar krijgen we wel de ruimte.

## Hoe kijkt u aan tegen de komst van de Nieuwe Zijderoute en de invloed van China op de logistiek?

Je ziet dat China steeds meer overnames en investeringen doet in Europa. Door te investeren in vooral wegen, havens, vliegvelden en andere infrastructurele projecten in diverse landen willen de Chinezen nieuwe markten openen.

## Bij de Nieuwe Zijderoute sluiten ook steeds meer landen aan. Italië, Luxemburg...

Inderdaad. Je moet je als EU afvragen: willen we dat? Met die investeringen koopt China niet alleen economische macht, maar ook politieke invloed. Zo zag je enige tijd geleden bij een stemming over mensenrechten dat Griekenland anders stemde dan de meeste andere landen. Dan vraag je je toch af of daar misschien economische motieven achter zitten. We moeten hier niet naïef in zijn. Als EU moeten we proberen om hier een blok te vormen.

## Net als bij de Brexit?

Ja. Al is die situatie natuurlijk wel wat anders. Voor ons is het vooral van belang dat de Nederlandse transportsector hier zo weinig mogelijk hinder

van ondervindt. Weliswaar hoorde ik van KLM dat ze er wel klaar voor zijn, maar van bedrijven uit het Westland hoor ik dat ze niet meer in staat zijn om binnen twaalf uur de bloemen op de Londense markt te krijgen. Dat zijn zorgelijke ontwikkelingen. Vanuit het Europees Parlement wil ik, waar mogelijk, ervoor zorgen dat die processen soepel blijven verlopen.

## De afgelopen tijd is veel gesproken over nieuwe regels voor het wegtransport: het Mobiliteitspakket. Wat vindt u van die nieuwe regels?

Wat voor ons vooral van belang is, is dat er gelijke standaarden komen voor de gehele sector. Dus de rij- en rusttijden moeten overall hetzelfde zijn en ook gelijk loon voor gelijk werk is belangrijk. En we willen ook af van de verschillen in regelgeving voor wat betreft de LZV's. Tegelijkertijd zijn er zaken waarvan ik denk: hier moet Europa niet over willen beslissen, bijvoorbeeld het slapen in de cabine. Zo was ik onlangs nog bij De Rijke in Spijkenisse. In de cabine zag ik een slaapplek die bij wijze van spreken niet onderdoet voor de gemiddelde slaapkamer. De medewerker die ik daar sprak, vroeg zich af waarom Brussel zich hiermee bemoeit en hem niet gewoon in zijn cabine laat slapen. Dat begreep ik wel. Brussel is op dit gebied te bemoeierend.

## POLL

## DE ELEKTRONISCHE VRACHTBRIEF IS EEN ZEGEN VOOR DE TRANSPORTSECTOR

Eens. Zijn we eindelijk van al dat papierwerk af	40%
Eens. Meer duidelijkheid over locatie en status van lading	32%
Oneens. Risico van hackers ligt altijd op de loer	13%
Oneens. Heeft geen toegevoegde waarde	15%

NIEUWE POLL De vaarroute bij de Waddeneilanden sluiten is noodzakelijk.

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

Donderdag 6 juni

DOSSIER

## IATA Luchtvracht

Adverteren? [paul.van.der.kooij@promedia.nl](mailto:paul.van.der.kooij@promedia.nl)Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via [nieuwsbladtransport.nl/verdieping](https://nieuwsbladtransport.nl/verdieping)

# Toch vrachttaks Schiphol

**LUCHTVRACHT** Financiën verwacht dat de schade van een belasting op vrachtluchten meevalt

JOHN VERSLEIJEN

Het kabinet drukt, ondanks bezwaren uit de luchtvrachtsector, alsnog de plannen door om in 2021 te komen met een vliegbelasting op vrachtluchten. Concreet betekent de maatregel dat een vertrekkende B747-400F op Schiphol rond de 1.000 euro extra kwijt is boven de gebruikelijke luchthavengelden. Dat komt neer op een prijsverhoging van bijna 100%, stelt verladersorganisatie Evofenedex in een eerste reactie.

Aanvankelijk ging staatssecretaris Menno Snel (Financiën) uit van een belasting per vertrekkend vrachtluchtvaartuig van 3,85 tot 7,70 euro per 1000 kilogram maximaal toegelaten startgewicht (MTOW), afhankelijk van de geluidsklasse. Die tarieven zijn na een negatief advies van de Raad van State en een aanvullend onderzoek gehalveerd om de concurrentiepositie van Schiphol niet al te veel te schaden. Straks geldt voor de meeste lawaaige vrachtluchtvaartuigen (B747-400F) een tarief van 3,85 euro per ton MTOW. Het gaat daarbij volgens Snel om 85% van alle vrachtluchten op Schiphol. Voor de meest geluidsarme vrachtluchtvaartuigen (B747-8F) komt er een tarief van 1,925 euro per ton. De belly-vracht, goed voor de helft van het vrachtvolume op Schiphol, is vrijgesteld van de vliegbelasting. Volgens Snel zou een aparte belasting van de vracht op passagiersvliegtuigen 'leiden tot uitvoeringstechnische complicaties'.

De vrachttaks moet jaarlijks zo'n elf miljoen euro opleveren voor de schatkist. In totaal heeft het kabinet 200 miljoen euro in het regeerakkoord gebudgetteerd aan vliegbelasting. De rest van het beoogde bedrag moet komen uit een tickettaks in het passagiersvervoer. Snel (D66) kijkt met een belasting



Het kabinet wil met de belasting op vrachtluchten vanaf 2021 jaarlijks rond de elf miljoen euro ophalen Foto: Hollandse Hoogte

op vrachtluchten af van het standpunt van zijn voorganger Kees Jan de Jager (CDA) in 2008/2009. Toen werd alleen gekozen voor een tickettaks omdat uit onderzoek bleek dat de vrachtsector sterk prijsgevoelig was en vrachtstromen mak-

die schade nu zal meevallen door allereerst de vrachttaks te halveren en de tarieven te differentiëren. Het volumeverlies zou daardoor bij de vrachtluchten, blijkt een rekenmodel met een economisch positief scenario, op jaarlijks 0,8% en bij een

tuigen. Zo voorziet hij op basis van rekenmodellen dat het totale vrachtvolume van Schiphol zelfs nog kan groeien met 0,3% in voorspoedige tijden. Bij economische tegenwind zou het totale vrachtvolumeverlies slechts 1,5% bedragen.

## Vrachtpositie

Evofenedex toont zich bezorgd dat het kabinet ondanks eerdere waarschuwingen de vrachttaks wil invoeren. De verladers wijzen er op dat de maatregel de Nederlandse export zal hinderen en de vrachtpositie van Schiphol zal ondergraven nadat de luchthaven door het nijpende tekort aan vrachtslots de laatste maanden al 17% van de vrachtluchten heeft verloren. Evofenedex vindt het ook onbegrijpelijk dat Nederland als enige EU-land een taks op vrachtluchten invoert.

Het is onbegrijpelijk dat Nederland als enige EU-land vrachtluchten belast.

kelijk naar het buitenland kunnen worden verlegd als die zouden worden belast. Dat zou kunnen leiden tot een volumeverlies van rond de 30% voor Schiphol, concludeerde De Jager destijds. Snel verwacht dat

lage conjuncturele groei op een afname van 3,4%. Hij wijst er daarbij tevens op dat een deel van dat verlies bij de vrachtluchten 'zal worden gecompenseerd' door de vrachtruimte op de passagiersvlieg-

## CONGESTIE

# Vlaanderen steekt 8 miljoen in modal shift

KOEN MORTELMANS

De Vlaamse regering en de Vlaamse Havens investeren samen 8 miljoen euro om vrachtvervoer van de weg te halen en te verschuiven naar de binnenvaart of het spoor.

In de praktijk zal dit gebeuren door het bundelen van versnipperde vrachtvolumes met dezelfde bestemming. Daarbij worden ook vrachten van concurrerende bedrijven gebundeld. Dit moet het voor transporteurs interessanter maken een vloot vrachtwagens in te ruilen voor een binnenschip of een goederentrein. Vlaanderen en de havenbesturen dragen elk 50% van de kosten.

Nu verloopt het meeste containertransport tussen de havens en het hinterland met vrachtwagens. De vrachtvolumes zijn vaak te versnipperd om alternatieven zoals de binnenvaart of het goederenspoor concurrerend te maken. 'Een enkele vracht volstaat doorgaans niet om een volledig binnenschip of een hele goederentrein te vullen', zegt Vlaams minister van mobiliteit Ben Weyts (N-VA). 'Daardoor grijpen transporteurs naar de vrachtwagen. Met als gevolg nog meer drukte op de verzadigde wegen.' De bedoeling is om 5% van het havengerelateerde vrachtvervoer van de weg naar het spoor te brengen, door al het internationaal transport te bundelen.

## VAARROUTE

# 'Containervaart niet bij Waddeneilanden'

PAUL JUMELET

Versillende Kamerleden hebben dinsdagavond in een Kamerdebat over de ramp met de 'MSC Zoë' ervoor gepleit om de zuidelijkste, meest ondiepe vaarroute nabij de Waddeneilanden zo snel mogelijk te sluiten voor grote containerschepen.

Op die vaarroute ging het in januari mis met de 'MSC Zoë'. Minister Cora van Nieuwenhuizen heeft in het Kamerdebat verzekerd dat ze met verschillende onderzoeken de waarheid over de ramp boven water zal krijgen. Maar concrete maatregelen voor de scheepvaart kunnen alleen in internationaal overleg worden genomen, maakte ze duidelij-

lijk. Grote containerschepen zijn net zo'n groot risico als grote olietankers, en die tankers mogen al 22 jaar lang niet meer gebruik maken van die meest zuidelijke vaarroute, betoogde Frank Wassenberg, Tweede Kamerlid van de Partij voor de Dieren. Van Nieuwenhuizen wil er best over nadenken om ook containerschepen in de toekomst te verwijzen naar de diepere, noordelijkere vaarroute boven de Waddeneilanden, maar wacht eerst de verschillende onderzoeken af die nu lopen naar de ramp. Nederland kan niet op eigen houtje de regels voor vaarroutes veranderen, benadrukte de minister. Eventuele wijzigingen moeten eerst met de IMO overlegd worden.

## KORT

### Matige vrachtcijfers voor Emirates

#### LUCHTVRACHT

Emirates SkyCargo, de grootste vrachtmaatschappij van de wereld, zag het vervoerde volume over het gebroken boekjaar 2018/2019 met slechts 1,4% stijgen naar bijna 2,7 miljoen ton. Zusterbedrijf en vrachtafhandelaar Dnata deed het qua volume niet veel beter en zag het verwerkte vrachtaanbod met 0,3% groeien naar 3,1 miljoen ton. Een afgenomen vraag naar vrachtruimte en een hoge olieprijs zijn verantwoordelijk voor de matige resultaten.

### Hoyer gaat voor een record-investering

#### BULKVERVOER

Hoyer wil dit jaar een recordbedrag van 173 miljoen euro investeren. Dat betekent een verdubbeling van het budget in vergelijking met vorig jaar. Dat maakte de bulkvervoerder bekend bij de jaarcijfers over 2018. Hoyer behaalde vorig jaar een resultaat voor belastingen van 40,2 miljoen euro. Dat betekende een daling van 0,8%. De omzet kromp met 3% naar 1,167 miljard euro.

### Dodelijk ongeval bij PSA-terminal

#### ANTWERPEN

Op de PSA Europa Terminal in de Antwerpse haven is een 58-jarige medewerker om het leven gekomen door een bedrijfsongeval. Het slachtoffer viel van een straddle carrier en



was op slag dood. Het ongeluk gebeurde rond het middaguur. De man maakte een val van twaalf meter. Na het incident zijn de activiteiten op de terminal enige tijd stilgelegd. De oorzaak is nog niet bekend.

### Vijf nieuwe rederijen bij digitaal platform

#### CONTAINERVAART

CMA CGM, Evergreen, Hyundai, Yang Ming en ZIM hebben zich aangesloten bij de vorige maand opgerichte Digital Container Shipping Association (DCSA). Ze voegen zich daarmee bij A.P. Moller - Maersk, Hapag-Lloyd, MSC en ONE, die een half jaar geleden de handen ineen sloegen. Doel van de samenwerking is om standaarden te ontwikkelen voor digitale gegevensuitwisseling.

Waberer's haalt de broekriem nog maar eens aan. Hoe komt het toch dat het steeds schonere wegvervoer zich zelfs in tijden van voorspoed niet goed staande weet te houden?

# Broekriem in tijden van groei

**WEGVERVOER** Ook een fenix weet de dreigende nieuwe crisis niet te ontstijgen

FOLKERT NICOLAI

Misschien is Waberer's, de Hongaarse transportgroep met het vrolijke zonnetje op haar wagens, representatief voor de toestand waarin het hele wegvervoer in ons werelddeel verkeert. Een paar wolken die het zonnetje verduisteren:

- 1) de lage, soms zelfs negatieve, marges die zelfs in relatief goede tijden de jaarcijfers vergallen,
- 2) Het tekort aan chauffeurs
- 3) De lichte afkoeling van de economie
- 4) Het negatieve beeld dat wegvervoer bij uitstek vervuilend en onveilig zou zijn en een veroorzaker van files,
- 5) De 'sociale dumping' in deze bedrijfstak en het ongelijke speelveld voor ondernemers uit de verschillende Europese lidstaten.

## Somberheid

De kwartaalcijfers van Waberer's, de fenix die in 1994 herrees uit de resten van enkele staatswegvervoerbedrijven in Hongarije, kunnen tot somberheid stemmen. Het bedrijf heeft chronisch last van overcapaciteit door overinvestering in zijn vloot. In de eerste drie maanden van dit jaar werd een verlies geleden van 4,4 miljoen euro, al bijna de helft van het negatieve resultaat van 9 miljoen euro in heel vorig jaar. Het resultaat voor rente, belastingen en bijzondere posten kelderde zelfs met een kwart, tot 15,2 miljoen euro, op een met 1,8% gestegen omzet van 182,2 miljoen euro. De brutomarge daalde van 11,1 naar 8,4%. Dat brutoresultaat zouden heel wat branchegenoten nog steeds graag op hun conto willen schrijven. Veel bedrijven lijden ook boven de streep nog altijd verlies, zeker in het internationale vervoer waarin Waberer's actief is.

Maar de nieuwe topman van Waberer's, Robert Ziegler, die begin vorig jaar overkwam van DHL Freight om Ferenc Lajkó aan het roer af te lossen, heeft de tekenen aan de wand begrepen. Hij zette een bezuinigingsprogramma in, begon aan afstoting van een deel van de vloot en houdt daaraan ook dit jaar vast. De balans moet worden verkort en kopers van de moderne, maar overtolige Euro V- en Euro VI-vrachtauto's kunnen zich in Boedapest komen melden. De economische vooruitzichten zijn nog altijd gunstig. Wereldwijd zijn er zorgen over de nu echt ontketende handelsoorlog tussen de Verenigde Staten en China. In Europa groeit de economie gemiddeld gestaag door, al heeft dit werelddeel te maken met de nog steeds dreigende Brexit. De jongste cijfers van het



De kwartaalcijfers van Waberer's kunnen tot somberheid stemmen. Foto: Hollandse Hoogte

Nederlandse Centraal Bureau voor de Statistiek duiden op een groei in Nederland van een half procent in het eerste kwartaal vergeleken met de eerste drie maanden van vorig jaar, dus net boven het EU-gemiddelde. De bouwnijverheid komt handen tekort om aan de vraag naar nieuwe woningen en bedrijfsgebouwen te voldoen, de industrie klaagt over een toenemende schaarste aan technici en in het wegvervoer blijft het tekort aan chauffeurs nijpend, ook al is de bedrijfstak er de afgelopen jaren in geslaagd jongeren en zij-instromers voor het beroep te interesseren.

## Eenzijdige berichtgeving

Toch blijft er een donderwolk boven het Europese wegvervoer hangen. Het is een laatcyclische bedrijfstak, die nog een tijdlang de wind mee lijkt te hebben als de economische bordjes al zijn verhangen. Bovendien wordt de branche gekweld door een beroerd imago en verstoring van de concurrentie door de opmars van lage-lonenbedrijven uit het midden en oosten van Europa. We herinneren ons on-

getwijfeld nog de parkeerplaatsen – tijdelijk gehuurde voetbalvelden eigenlijk – in België, waarop Waberer's tijdens de christelijke feestdagen even een deel van zijn wagenpark stalde om chauffeurs na lange werkweken in den vreemde met toeris-



Het tekort aan chauffeurs blijft nijpend.

tenbussen voor een korte vakantie naar het vaderland te sturen. Het goederenvervoer over de weg staat er in de populaire beeldvorming ook op als een bij uitstek vervuilende modaliteit, die bovendien het wegverkeer onveilig zou maken en een grote veroorzaker van files zou zijn. Alle drie oordelen deugen niet, vinden grote organisaties in de branche. De Franse FNTR, Unot-

rans en TLF hadden het laatst helemaal gehad met de eenzijdige berichtgeving over hun activiteiten in de media. Zo had televisiezender France 2 de eerder al door de Duitse zender ZDF aangehangig gemaakte sjoemelarij met de stof AdBlue, waarmee de uitstoot van milieuvriendelijke stoffen door dieselveertuigen wordt beperkt, aan de kaak gesteld.

## Tendentieus

Dat chauffeurs de toevoeging van AdBlue aan het brandstofmengsel soms onderweg onderbreken, is ontegenzeggelijk waar. Ze doen dat omdat deze stof een duur product is, dat wel de uitstoot vermindert, maar de kostprijs per kilometer verhoogt. Wat de Franse wegvervoerorganisaties vooral in het verkeerde keelgat schoot, is dat de suggestie werd gewekt dat hun bazen of opdrachtgevers de chauffeurs daartoe zouden aanzetten. Er rijden immers ook genoeg chauffeurs rond die niet in loondienst maar als zzp'er werkzaam zijn. Waar de gal van de Franse wegvervoerorganisaties, en trouwens ook die van de Duitse BGL,

pas echt van overliep, was de avondvullende reportage die het Frans-Duitse Arte, een culturele televisiezender in beide talen, onlangs aan de bedrijfstak wijdde. In het Frans kreeg deze de titel 'Putains de camions', wat we hier niet zullen vertalen. In het Duits werd dit 'Wahnsinn Lkw – hoe de vrachtauto ons leven vernietigt'. De organisaties spreken van tendentieuze berichtgeving, gebaseerd op innerlijke tegenspraak, verkeerde voorstelling van feiten en een weigering om weerwoord te halen bij de bedrijfstak zelf. FNTR cum suis wijzen erop dat vrijwel alle goederen die de Franse consument verbruikt voor een deel van het traject over de weg worden vervoerd, ook in gevallen waarin sprake is van intermodaal vervoer, bijvoorbeeld over het spoor. Verder zijn de dieselwagens waarmee Fransen zich dagelijks van en naar het werk, de hypermarché, het sportveld verplaatsen in hun totaliteit veel vervuilender dan het wegtransport. Als Parijs zich weer eens in een deken van smog hult, is de camion daaraan zeker niet de hoofdschuldige.

# Minder tonnen en banen

**KLIMAATBELEID** Sluiting kolencentrales strop voor havens en werknemers in de 'kolenketen'

ROB MACKOR

Sluiting van de kolencentrales van Engie en Uniper op de Maasvlakte en die van RWE in de Groningse Eemshaven kost de havens tussen de acht en de negen miljoen ton overslag van kolen en biomassa per jaar.

Dat blijkt uit gegevens van het onderzoeksbureau CE Delft (CED), dat in opdracht van Natuur & Milieu, Greenpeace en het Longfonds de gevolgen van sluiting van de centrales in 2020 op een rijtje heeft gezet. Op basis van dat onderzoek brachten de drie organisaties dinsdag naar buiten dat die operatie 'haalbaar en betaalbaar' is en een Nederlands huishouden per saldo ongeveer vijftien euro per jaar gaat kosten.

De onderzoekers hebben alleen gekeken naar de gevolgen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de financiële gevolgen voor de drie exploitanten, de schatkist en de Nederlandse huishoudens. Wat de gevolgen zijn voor de transportsector, is niet in het onderzoek meegenomen. Op verzoek van NT geeft het bureau wel een overzicht van de hoeveelheden kolen en biomassa die in het simulatiemodel zijn gebruikt om de CO<sub>2</sub>-reductie te berekenen.

## Grootste CO<sub>2</sub>-bron

Daaruit blijkt er jaarlijks ruim drie miljoen ton steenkool wordt aangevoerd naar de Eemshavencentrale, die de grootste enkelvoudige bron is van CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland. Voor de Centrale Rotterdam van Engie en de Maasvlaktecentrale van Uniper zijn die hoeveelheden respectievelijk 1,2 en 1,9 miljoen ton per jaar. Daar komt per centrale jaarlijks 800.000 ton bijgestookte biomassa bij. Omdat de centrales alle drie in havengebieden staan, kunnen ze di-



Sluiting van kolencentrales is 'haalbaar en betaalbaar'. Foto: Hollandse Hoogte

rect vanaf de overslagterminal gevoed worden, waardoor sluiting in principe geen gevolgen heeft voor de binnenvaart of voor andere havens. Wel levert het de betrokken havens een aanzienlijke kostenpost op in de vorm van gemiste haven-

bocht', omdat het geen rekening houdt met de gevolgen voor werknemers in de 'kolenketen'. Dat zijn er volgens de bond in heel Nederland zo'n 2800, waarvan een groot deel overtollig wordt als alle Nederlandse kolencentrales dicht gaan.

werknemers hoort erbij. Dit advies gaat alleen over twee miljard compensatie voor buitenlandse eigenaren. Als de belangen van onze leden in de kolensector niet worden veiliggesteld, zullen onvermijdelijke acties volgen', zegt Bos in een persverklaring.

## Amsterdam

Het kabinet besloot twee maanden geleden al dat de Amsterdamse Hemwegcentrale van Nuon uiterlijk in 2024 dicht moet. De regering nam dat besluit na het vonnis in de Urgenda-klimaatzaak, waarin de staat verplicht werd om de uitstoot van broeikasgassen eind volgend jaar met minimaal 25% moet hebben teruggedrongen. Volgens FNV Havens raken door de sluiting honderd werknemers bij overslagbedrijf OBA hun baan kwijt.

Als er geen compensatie komt voor werknemers, zijn acties onvermijdelijk.

gelden. Daarnaast lijden de overslagbedrijven omzetverlies. Vakbond FNV Havens, die zich al sinds 2016 sterk maakt voor de oprichting van een 'kolenfonds', vindt het CED-rapport 'te kort door de

Volgens FNV-bestuurder Cees Bos gaat CE Delft uit van te lage aantallen werknemers en wordt eventuele compensatie voor getroffen medewerkers ten onrechte niet meegerekend. 'De zorgplicht voor

## CONTAINERS

# Bouw CER op de Maasvlakte van start

ROB MACKOR

Operationeel directeur Ronald Paul van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft vorige week op de Maasvlakte officieel het startschot gegeven voor de bouw van de Container Exchange Route (CER).

Het project voorziet in de aanleg van een twaalf kilometer lang stelsel van betonbanen, exclusief voor de uitwisseling van containers tussen bedrijven op de Maasvlakte. Daarbij gaat het om de vijf deepsea terminals en een aantal andere bedrijven, waaronder empty depots en distributiebedrijven. Met het project is een investering van ongeveer 175 miljoen euro gemoeid.

Volgens Paul is de CER, die aanvankelijk als interne baan te boek stond, het eerste systeem in zijn soort ter wereld. De vijf deepsea terminals (ECT Delta, Euromax, APMT1 en 2 en RWG) en de andere aangesloten bedrijven kunnen zo snel containers uitwisselen, bijvoorbeeld om ze te bundelen voor doorvoer naar het achterland, of om ze te verzamelen voor export. Daarmee moet het vervoer tussen de terminals goedkoper en efficiënter uitgevoerd kunnen worden dan via de openbare weg.

De CER wordt aangelegd door de 'Combinatie CER' van KWS Infra en Van Hattum en Blankevoort. Die is al maanden geleden met de feitelijke bouw begonnen. De CER moet voor eind volgend jaar klaar zijn.

## KORT

### 'Luchthaven Oostende leunt op staatssteun'

#### LUCHTVRACHT

De Vlaamse luchthavens van Oostende en Deurne zouden al jaren via forse overheidssteun overeind worden gehouden. Tegenover de omzet van 17 miljoen euro uit de jaren 2015-2017 staan subsidies van 32 miljoen euro. Dat laat een onderzoek door diverse tegenstanders van het vliegveld zien. De exploitatievergoeding bedraagt slechts een paar ton. Na privatisering in 2013 zouden de kosten bij de overheid blijven en de baten bij de exploitant.

### EU subsidieert bouw twee waterstofscheepen

#### SCHEEPVAART

Twee nog te bouwen waterstofscheepen die commercieel ingezet gaan worden in Noorwegen en Frankrijk hebben vijf miljoen euro subsidie toegewezen gekregen van de Europese Unie. Beide vaartuigen worden gebouwd onder de vlag van het Europese innovatieproject Flagships. Het gaat om een ferryschip van het Noorse ferrybedrijf Norled en een duwboot van het Franse CFT.

### Verlies nieuwe sluis IJmuiden nog hoger

#### BOUWKOSTEN

Aannemer BAM ondervindt een nieuwe tegenvaller bij de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Deze keer gaat het om een kleine vier miljoen euro aan extra kosten. Daarmee



loopt het verlies van OpenIJ, het gezamenlijke bouwconsortium met VolkerWessels, op tot 210 miljoen euro. BAM meldt de nieuwe tegenvaller zonder verdere toelichting in het kwartaalbericht.

### Onbemand vrachtschip bezorgt oesters en bier

#### TOEKOMST

Het Britse bedrijf Sea-Kit heeft afgelopen week een onbemand vrachtschip met een maximale ladingcapaciteit van 2,5 ton heen en weer laten varen tussen Engeland en België. Heen werden Britse oesters afgeleverd in Oostende, terug werd een lading Belgisch bier naar Engeland verscheept. De Britten spreken van het allereerste onbemande vrachtschip ter wereld dat een zee oversteekt.

## Benut u uw dak al optimaal?

Met zonnepanelen op uw dak genereert u inkomsten én draagt u bij aan een beter klimaat. Win-win dus!

Is uw dak groter dan 3.000 m<sup>2</sup>? Wij komen graag met u in contact!

- Wij verzorgen van A-Z
- U hoeft niet te investeren
- We bieden de beste vergoeding
- Na het 16e jaar ontvangt u het systeem gratis
- Is uw dak niet geschikt? Wij bieden een oplossing!

Doe snel een aanvraag via [www.solarfields.nl](http://www.solarfields.nl) of bel naar 085 30 30 855

## TRANSPORT

# DHL pakt meer winst in logistiek/expeditie

JOHN VERSLEIJEN

DHL Global Forwarding (DGF) zag het bedrijfsresultaat (ebit) over het eerste kwartaal stijgen met bijna 43% naar 100 miljoen euro op een omzet van 3,8 miljard euro (+4,8%).

Dat blijkt uit de cijfers over de eerste drie maanden van het lopende boekjaar van moederbedrijf Deutsche Post DHL.

Het forse winstherstel in de expeditie was volgens de directie enigszins geflatteerd door een extra valutawinst van 31 miljoen euro. Daarnaast profiteerde DHL in de eerste maanden van dit jaar van hogere tarieven in de luchtvrachtsector.

Het verkochte vrachtvolume stond daarentegen onder druk en nam met 4,2% af naar 495.000 ton. Eerder meldde ook de Zwitserse concurrent K+N al dalende vrachtvolumes (-3,1%) in de luchtvrachtsector. Ook de komst van een nieuwe IT-infrastructuur lijkt langzaam zijn vruchten af te werpen in de boeken van DGF. Op een eerder mislukt IT-project bij het expeditiebedrijf moest DP DHL twee jaar geleden nog bijna een kwart miljard euro afschrijven. Volgens analisten hebben ook kostenbesparingen over het eerste kwartaal een rol gespeeld bij het betere resultaat. Die komen voor een groot deel voor rekening van de nieuwe baas van de expeditiedivisie, de van concurrent K+N afkomstige Tim Scharwath.

Ook zusterbedrijf DHL Supply Chain deed het over het eerste kwartaal van dit jaar bijzonder goed. De divisie contractlogistiek wist het bedrijfsresultaat met 55 miljoen euro te verhogen naar 486 miljoen euro. Die verbetering was grotendeels toe te schrijven aan de verkoop dit jaar van de logistieke activiteiten in China aan SF Holding.

De omzet in de contractlogistiek steeg met 4,6% naar 3,3 miljard euro, waarbij er voor een bedrag van 100 miljoen euro aan nieuwe contracten werd binnengehaald. De directie wees er verder op dat een deel van de opbrengsten uit de verkoop van de Chinese activiteiten zal worden gebruikt om de logistiek elders te reorganiseren, onder meer in het Verenigd Koninkrijk.

**Tegenvallers**

De betere resultaten in de expeditie en logistiek over het eerste kwartaal werden een beetje teniet gedaan door mindere resultaten in het post- en expresvervoer. Zo daalde de bedrijfswinst bij DHL Express met acht miljoen euro naar 453 miljoen euro. Dat lagere resultaat schrijft de directie vooral toe aan het besluit om het volume aan zware zendingen te reduceren en zich meer te gaan richten op kleine en lichte expresszendingen met een hoger rendement. Tevens waren er op valutagebied tegenvallers bij de koerier. De divisie post, e-commerce en pakketvervoer (PeP), die recent in twee aparte werkmaatschappijen werd opgesplitst, liet ook tegenvallende cijfers zien. Zo halveerde het resultaat bij post- en pakketten bij een stagnerende omzet (3,8 miljard euro) naar 227 miljoen euro. Het nieuwe e-commerce-bedrijf was goed voor een omzet van 1 miljard euro, maar leed een verlies van 28 miljoen euro door de hoge reorganisatiekosten.

Het totale bedrijfsresultaat van DP DHL kwam uit op 1,2 miljard euro (+28,1%). Daarvan kon 426 miljoen worden toegeschreven aan de verkoop van de logistieke activiteiten in China. Daarmee houdt de directie de winstprognose van 4 miljard euro voor dit jaar in het vizier. De omzet van het concern kwam uit op 15,4 miljard euro (4,1%).

# Alpentrein kan nog n

HUPAC 'Verschil in kostprijs tussen trein en truck is pas rond 2030 weggewerkt'

ROB MACKOR

Het vervoer via de spoortunnels door de Alpen moet zeker nog tot 2030 gesubsidieerd worden. Als dat niet gebeurt, zal veel lading die de afgelopen jaren naar het spoor is verschoven, weer naar het wegvervoer wegvloeiën.

Dat was de boodschap van voorzitter Hans-Jörg Bertschi van gecombineerd vervoerder Hupac bij de presentatie van de jaarcijfers over 2018. Die lieten een forse groei zien in zowel volume, met ruim 21% tot 926.000 eenheden, als in omzet, die met ruim 19% toenam tot 580 miljoen Zwitserse frank (502 miljoen euro). De groep rekent daarbij in wegvervoereenheden, die ruwweg overeenkomen met veertigvoets containers.

Die cijfers zijn wel vertekend omdat de resultaten in 2017 fors werden gedrukt als gevolg van de wekenlange stremming van de route via de Rijnvallei bij Rastatt dat jaar. Het nettoresultaat viel vorig jaar met 7,9 miljoen frank (6,8 miljoen euro) bijna 30% lager uit.

**Kostendekkend**

De Zwitserse regering trekt jaarlijks ongeveer 110 miljoen frank uit om het spoorvervoer via zijn tunnels in het noord-zuidvervoer door de Alpen te ondersteunen. De belangrijkste routes zijn die via de Gotthard- en Ceneri-basistunnel. De eerste is maar liefst 57 kilometer lang, en daarmee de langste ter wereld, de andere ruim vijftien kilometer. Die subsidie is nodig om het prijsverschil tussen spoor- en wegvervoer te overbruggen.

De huidige subsidieregeling eindigt in 2024. Die timing is gebaseerd op de verwachting dat gecombineerd weg/spoorvervoer via de Zwitserse tunnels door productiviteitswinst rond die tijd wel kostendekkend is.



Die subsidie van 110 miljoen frank is nodig om het prijsverschil tussen spoor- en wegvervoer te

Maar volgens Bertschi is slechts ongeveer de helft van de verwachte productiviteitswinst gerealiseerd. De grootste winst in het vervoer via de twee jaar geleden geopende Gotthard-tunnel is dat de treinen daar nu kunnen volstaan met één locomotief in plaats van twee.

Dat is mogelijk omdat de hellingshoek van de spoorbaan op dat traject onder de maximaal toegestane 1,25% blijft. Maar dat is niet het geval op de routes via Domodossola (2,6%) en Chiasso (1,7%), zodat daar nog steeds dubbele tractie nodig is. Er zijn wel plannen om de route aan te pakken en de hellingshoeken onder de grens van 1,25% te brengen, maar dat kan nog wel tot

2050 duren. Bertschi somde nog een aantal obstakels op waarvan het nog jaren kan duren voor ze aangepakt zijn. Zo duurt het nog zeker tot 2030 voor er via de hele Rijnroute door Duitsland treinen van 740 meter kunnen rijden, wat de limiet voor de Gotthard-basistunnel is. Op de Rijnroute is de maximale treinlengte nu nog beperkt tot 690 meter.

**Betuwroute**

Een andere belemmering is dat het maximale treingewicht in Italië beperkt is tot 1.600 ton, omdat de stroomvoorziening geen zwaardere treinen aankan. Een bottleneck die eenvoudiger oplosbaar lijkt, is dat

## LOGISTIEK



Caroz beheert onder meer de logistiek van Johma. Foto: Nunner

# Nunner Logistics koopt Caroz voor rol in beheer ladingstromen

BART PALS

Het Brabantse Nunner Logistics (Helmond) heeft de Limburgse logistiek dienstverlener Caroz Coordination Centre uit Venlo overgenomen voor een onbekend bedrag.

Dat meldt Nunner Logistics. Caroz heeft volgens de nieuwe eigenaar een jaaromzet van 200 miljoen euro en richt zich op het beheer en regie van logistieke diensten voor een groot aantal klanten. Daaronder vallen saladeproducent Johma en de Brabantse fabrikant van afdelings- en sorteerinstallaties Vanderlande Industries. De logistieke activiteiten van Caroz bestaan daarbij blijkens de eigen website uit 'het

inplannen van vervoerders, efficiëntere inkoop en aansturing van transport, zorgen dat alles op tijd aankomt, facturatie en klachten. Alleen maar werkzaamheden die horen bij de dagelijkse gang van zaken op het gebied van logistiek'.

Daarvoor stuurt Caroz vanuit het coördinatiecentrum in Venlo de transportstromen aan. 'Dit doen we door de juiste elementen te combineren via efficiënte processen, ervaren specialisten en een modern IT platform.' Daarbij krijgen de verladers stevast digitaal inzicht in de status van de zendingen.

**China**

De logistiek dienstverlener, die ruim twintig jaar geleden werd opgericht, heeft naast het hoofdkan-

toor in Venlo nog vijf filialen in China, waaronder een in Hong Kong. Nunner Logistics zegt via de overname meer een rol te willen spelen in de regie van ladingstromen. Daarnaast verwacht directeur Erwin Cootjans van Nunner via de overname bestaande en nieuwe opdrachtgevers een volledig logistiek pakket te kunnen aanbieden.

Caroz gaat daarbij niet op in Nunner, maar krijgt een onafhankelijke positie binnen de groep. De samenwerking met de nieuwe eigenaar zal zich daarbij vooral richten op kennisuitwisseling, R&D en IT. Directeur Rudy Claessens van Caroz blijft als minderheidsaandeelhouder betrokken bij het bedrijf om onder meer 'de neutrale positie te waarborgen' van het bedrijf.

# iet zonder subsidie



overbruggen. Beeldbewerking: DS - Bureau OMA

de Zwitserse dienstregeling vaak botst met die in de buurlanden, waardoor productiviteitswinst vaak

uitmaakt van de corridor tussen de zeehavens in de Benelux en Italië, moet het spoorvervoer volgens Hu-

## Sommige trajecten blijven nog tot 2050 te steil voor enkele tractie

teniet gedaan wordt. Tenslotte speelt ook de aanleg van het derde spoor in Duitsland in aansluiting op de Betuweroute nog een rol. Door de vele stremmingen van het traject Emmerich-Oberhausen, dat deel

pac op die route zeker tot 2030 rekening houden met 'sub-optimale operationele omstandigheden, kosten-intensieve omleidingen en langere reistijden'. Al met al verwacht Bertschi dat de productiviteit

van het spoorvervoer de komende jaren dusdanig zal toenemen dat het jaarlijkse subsidiebedrag van 110 miljoen euro rond 2024 gehalveerd zou kunnen worden. Volgens hem kan de sector pas na de opwaardering van de complete Rijn-Alpen corridor zonder subsidie rimpelloos vervoer garanderen.

Wat volgens de Hupac-voorzitter zou helpen, is als Zwitserland in navolging van Duitsland en Nederland het mes zou zetten in de hoogte van de gebruiksvergoeding, die de spoorvervoerder aan de netbeheerder moet betalen. Verhoging van de gebruiksvergoeding leidt direct tot lagere exploitatielasten. Zwitserland heeft weliswaar aangekondigd de infraheffing vanaf 2021 te willen verlagen, maar volgens Bertschi zijn de plannen in hun huidige vorm bij lange na niet toereikend om het afbouwen van de exploitatiesubsidie te compenseren.

### ERS Railways

Voor dit jaar verwacht de Zwitserse intermodale vervoerder vooral groei bij het medio vorig jaar overgenomen ERS Railways, dat al een stevige positie had in het vervoer van en naar de de havens van Rotterdam en Hamburg. De komende jaren wordt ERS verder uitgebouwd als afzonderlijk merk voor maritiem vervoer.

Het dochterbedrijf had een sterke start en was volgens Hupac verantwoordelijk voor het grootste deel van de overall volumegroei van 28% in de eerste vier maanden. ERS gaat het aantal verbindingen tussen Rotterdam en Duitsland dit jaar fors opvoeren.

Zo komen er nieuwe diensten op München en Neurenberg. Daarnaast staat uitbreiding van de frequentie op Kornwestheim bij Stuttgart op het programma. Al bij al zullen er medio dit jaar zeven wekelijkse roundtrips bij komen.

### ANALYSE

## Dreigt ABX van jager nu prooi te worden?

**XPO Logistics was eind vorig jaar druk bezig met een omvangrijke overname, 'dat de jaarlijkse omzet van 17 miljard dollar in een klap zou verdubbelen'. Dat zei topman Brad Jacobs van XPO onlangs op een logistiek congres in de VS over transparantie.**

Hij zag zich plotseling door de kelderende beurskoers gedwongen alle overnameplannen in de ijskast te zetten en ruim 2,5 miljard dollar te reserveren om eigen aandelen op te kopen. Van dat bedrag is nu al 80% uitgegeven.

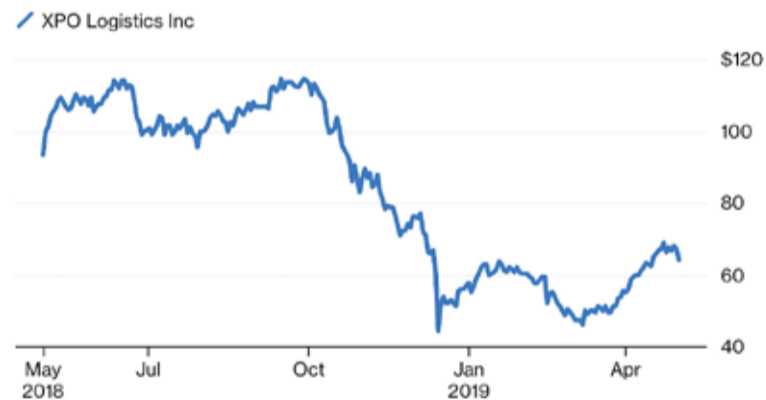
Jacobs wilde tijdens het congres de identiteit van de grote overnamekandidaat niet prijsgeven, maar gezien de omvang van de omzet lijkt het er op dat hij zijn oog had laten vallen op een partij als Panalpina (recent gekocht door DSV) en Ceva (nu in handen van CMA CGM).

Met een omzet van 17 miljard dollar zou het de grootste acquisitie zijn geweest in de historie van XPO, nadat het bedrijf in 2015 voor 3,5 miljard dollar het Franse Norbert Dentressangle en het Amerikaanse Con-way (3 miljard dollar) kocht. Welk groot expeditiebedrijf de hoogste baas van XPO op het oog had, zal nooit duidelijk worden. Het bedrijf heeft nu ook andere zorgen.

Het aandeel van XPO stond in september nog op een recordkoers van 116,40 dollar per aandeel, maar was in maart van dit jaar nog maar 41,40 dollar waard. De duikvlucht van het XPO-aandeel begon vorig jaar na tegenvallende resultaten en een kritisch rapport dat het bedrijf de resultaten had opgeklopt in de boeken. Het aandeel XPO verloor daardoor zo veel terrein dat het bedrijf zelf onderwerp dreigde te worden van een overname.

Het opkopen van aandelen door Jacobs heeft intussen slechts beperkt succes gehad. De koers schommelt nu rond de 60 dollar per aandeel en daarmee is de koersval wel gestopt, maar is de verdedigingswal tegen mogelijke activistische opkoopfondsen flinterdun. Die hebben in het geval van het Zwitserse Panalpina laten zien hoe je een bijna onneembare vesting alsnog kunt innemen als je de grootaandeelhouder (Ernst Goehner Stiftung) maar onder druk weet te zetten intern. En verder een strategische koper vindt die wel de beurs wil trekken.

Die kans is in het geval van XPO ook niet ondenkbeeldig als de vier grootaandeelhouders, die goed zijn voor 55 van de 90 miljoen aandelen, uiteindelijk eieren voor hun geld kiezen en de aandelen afstoten. **JV**



XPO Logistics zag de koers bijna halveren op de Amerikaanse beurs. Foto: Bloomberg

### EXPEDITIE

Christian Drenthen: 'Schenker blijft zich richten op verbetering landvervoer.'  
Foto: DB Schenker

## DB Schenker: van fusie met DHL is voorlopig geen sprake

### FOLKERT NICOLAI

**DB Schenker, de expeditie- en landvervoerdienst van Deutsche Bahn, houdt speculaties in de beurswereld over een overname en samengaan met DHL, de goederendienst van Deutsche Post, van zich af.**

'We richten ons op wat we zelf kunnen om onze marktpositie te versterken', zegt de nieuwe directeur Landverkeer van DB Schenker, de Nederlander Christian Drenthen, in een vraaggesprek met vakblad Verkehrs Rundschau. Drenthen maakte recent de overstap van TNT/FedEx om het landvervoer van DB Schenker te gaan leiden. Volgens Duitse analisten zint Deut-

sche Bahn op afstoting van Schenker om met de opbrengst haar balans op te poetsen en meer geld vrij te maken voor investeringen in het kernbedrijf, namelijk het spoorvervoer. De raad van commissarissen van DB, de 'Aufsichtsrat', waarin de enige aandeelhouder, de Duitse staat, een belangrijke plaats inneemt, heeft het dagelijks bestuur van het concern opdracht gegeven de mogelijkheden voor verkoop van Schenker te onderzoeken.

### Productiviteit

De nieuwe topman in het landvervoer van Schenker, zegt niet op 'speculaties' te willen ingaan. Ook de vraag of Schenker Deutschland vorig jaar per saldo verlies heeft geleden, laat hij onbeantwoord. Hij

wijst erop dat heel Schenker in 2018 in het wegvervoer de volumes met 3,9% opvoerde en de omzet met 4,7%, tot 6,8 miljard euro. Voor dit jaar streeft Drenthen naar een bruto-marge van 1,5%. Volgens de nieuwe topman dient de productiviteit daartoe te worden opgevoerd, zeker in het vervoer over kortere afstanden. Dat moet worden verwezenlijkt door een betere planning en meer afleveradressen per zending. Het aantal vestigingen in Duitsland en onder meer ook Frankrijk wil Drenthen niet verminderen, want Schenker wil 'dicht bij de klant blijven'. Verder zoekt Drenthen het in standaardisering in het groupagevervoer. Voor alle 430 vestigingen in 38 landen dient de productiviteit daardoor toe te nemen.

# Klaar voor en met de Brexit



## A2B-ONLINE 'Keuze voor Moerdijk levert de klant kostenbesparing op'

**ROB MACKOR**

**'De grootste rollercoaster uit onze geschiedenis'. Zo karakteriseert sales director Barry van 't Hof van VK-specialist A2B-online uit Moerdijk het jaar tot nu toe. Waar tot eind maart alle zeilen bijgezet moesten worden om op de vraagexplosie in te spelen, is het nu rust wat de klok slaat.**

Van 't Hof, die met zijn Norfolkline-achtergrond al dertig jaar lang meeloopt in het shortsea-vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese Vasteland, heeft zulke hoge pieken en diepe dalen zelden of nooit eerder meegemaakt. 'Ik schat dat we tot de eerste officiële Brexit-datum (29 maart - red.) zo'n 15% meer containers en trailers dan vorig jaar hebben vervoerd. Maar dat had ook 100% kunnen zijn, zoveel aanvragen kregen we. Maar je kan een boot nu eenmaal niet oprekken,

op een gegeven moment zit die gewoon echt vol.'

Dus heeft de vervoerder vaak 'nee' moeten verkopen, ook tegen partijen die het dubbele tarief wilden betalen. Importeurs waren massaal op zoek naar transportcapaciteit om in Engeland voorraden op te bouwen, bevreemd als ze waren voor de situatie na 'B Day'. De afloop is bekend. Na een schier eindeloze politieke worstelpartij besloten de Britten de hele zaak uit te stellen, en veranderde er per 29 maart uiteindelijk niets. En dus probeert de handel nu weer van zijn voorraden af te komen en staat het vervoer op een laag pitje. 'We zitten nu duidelijk onder het niveau van vorig jaar', zegt Van 't Hof. 'Of we ook Brexit-moe zijn? Zo zou ik het niet willen zeggen, maar de sector is wel klaar met de voortdurende onzekerheid. Dat is gewoon niet goed voor de markt en het kan niet anders dat daardoor economische groei verloren gaat. Ik hoop niet

dat we in de aanloop naar de nieuwe Brexit-datum (uiterlijk 31 oktober 2019 - red.) nog een keer in zo'n achtbaan terechtkomen', aldus de VK-specialist.

### Aansprakelijkheidsrisico

Anderzijds, A2B is er naar eigen zeggen wel helemaal klaar voor. Van 't Hof: 'We hebben vijf mensen speciaal tot douanedeclarant voor Engeland opgeleid, communicatieprotocollen met Portbase afgesproken, een plek op de terminal in Moerdijk ingericht voor containers die de boot niet op zouden mogen en ga zo maar door. Dus ja, ik denk dat we ons goed hadden voorbereid op 29 maart'. Dat kon volgens hem niet van alle verladings gezegd worden. 'Ik zal het nooit vergeten. We zaten om de tafel met een goede klant die wilde weten of wij voorbereid waren. Wij alles uitgelegd en ze waren tevreden. Maar vervolgens vroegen wij of zij

zich realiseerden dat ze een aansprakelijkheidsrisico liepen, als zij niet aan hun leveringsplicht konden voldoen. Bleek dat ze daar nog geen moment bij hadden stilgestaan. Toen zijn ze natuurlijk wel aan de slag gegaan en hebben ze in kaart gebracht

Hof wel vast. Hij geeft nog een voorbeeld. 'Uit een recente Europese rapportage bleek dat na de Brexit voor suiker in theorie een importtarief van vierhonderd euro per ton gaat geleden. Nu is dat nog nul. Voor rijst geldt iets soortgelijks. Die soep

Een boot kan je nu eenmaal niet oprekken. Vol is gewoon vol.

wat ze zelf moesten doen', vertelt hij. Het voorbeeld laat zien dat de transportsector zich gemiddeld genomen eerder dan het verladende bedrijfsleven realiseerde dat het Britse vertrek uit de Europese Unie verstrekende gevolgen zou krijgen. Dat die ingrijpend zal zijn, staat voor Van 't

zal waarschijnlijk niet zo heet gezeten worden, maar dat er importheffingen komen en dat daardoor stromen gaan veranderen, is wel duidelijk.' A2B is dertien jaar geleden opgericht en heeft zich sindsdien stormachtig ontwikkeld. Volgens Van 't Hof werden en vorig jaar zo'n 220.000 een-





heden vervoerd, containers en trailers samen. De groep heeft op dit moment zo'n 85 werknemers op de loonlijst staan, beschikt over 7 eigen shortsea-containerschepen en een vloot van bijna 500 trailers.

#### Bonte variëteit

Overigens wordt in het shortseavervoer altijd in eenheden gerekend in plaats van teu's, zoals in de deepsea-sector. Dat komt door de bonte variëteit van ladingdragers in de

shortsea-sector, zoals 20-, 26-, 30- en 45-voetscontainers, wissellaadbakken, huiftrailers, enzovoort. Bovendien maakt het voor een shortsea-vervoerder niet zoveel uit of er een container van 20 of van 45 voet vervoerd moet worden, omdat die in principe door dezelfde vrachtwagen met dezelfde chauffeur wordt vervoerd. In teu's uitgedrukt, ligt het totaalcijfer ruwweg anderhalf keer zo hoog. Het bedrijf is onder de naam A2B

Trailers van start als specialist in het ongebeide vervoer van trailers per ferry tussen het vasteland en het VK. Met de vloot van bijna 500 trailers worden jaarlijks zo'n 40.000 transporten uitgevoerd. Voor het zeetraject werkt het bedrijf momenteel samen met de Deense ferryrederij DFDS.

#### Cruiffiaans

Met de oprichting van containervervoerder A2B-online zijn de aantallen

A2B-online heeft op dit moment zo'n 85 werknemers op de loonlijst staan, beschikt over 7 eigen shortsea-containerschepen en een vloot van bijna 500 trailers. Foto: A2B-online

de laatste jaren snel gegroeid naar 180.000 stuks vorig jaar. Stuwende kracht daarachter was Gerard de Groot, die 'het vak' net als Van 't Hof bij Norfolkline leerde en eind vorig jaar met pensioen ging.

Die containers worden vervoerd met zeven eigen schepen, die wekelijks zo'n twintig aanlopen bieden op Londen, Immingham, Teesport en Blythe. Het bedrijf onderscheidt daarbij twee klantgroepen. De eerste zijn de 'derden', zoals vervoerders van tankcontainers, die alleen het zeetraject door de rederij laten uitvoeren. De andere groep bestaat uit bedrijven voor wie A2B het complete door-to-door vervoer verzorgt.

Indachtig het Cruiffiaanse principe dat 'elk voordeel z'n nadeel hep' is containervervoer goedkoper dan trailervervoer, maar duurt het ook wat langer. Van 't Hof: 'Het prijsverschil is zo'n 200 euro. Als je container gegarandeerd de volgende dag in Londen moet staan, kies je voor trailervervoer. Mag het een dag lan-

ger duren, dan kun je best voor de container kiezen.' Daarmee is de 'natte route' bijvoorbeeld op het traject Utrecht-Londen volgens hem gemiddeld zo'n 500 euro goedkoper dan een rit via de Kanaaltunnel. Naarmate oorsprong of bestemming dichterbij de Kanaalroute liggen, daalt dat prijsverschil.

#### Botlekgebied

Het landinwaarts gelegen Moerdijk is al vanaf de start van A2B-online de continentale aanloophaven voor alle diensten op het Verenigd Koninkrijk. Pas dit jaar kwam daar verandering in met de start van een nieuwe dienst vanaf de terminal van Broekman Distriport in het Botlekgebied op Teesport.

Vanwaar die keus voor Moerdijk? Van 't Hof: 'Simpel, tijdwinst. Als je hier je container aflevert, hoeft je niet die zestig kilometer A15 met al zijn files naar de Maasvlakte af te leggen. Dat is gewoon kostenbesparing voor de klant.'



MV Celine, het grootste shortsea ro/ro-schip ter wereld komt aan in de haven van Rotterdam. Foto: ANP

**SHORTSEA** Capaciteit ferry- en ro/ro-maatschappijen hoger door grotere schepen met meer 'lane meters'

## Kort, maar niet klein

**PAUL JUMELET**

**Shortsea, de korte vaart, wordt grootschaliger. Op scheepswerven worden nu ferry- en ro/ro-schepen gebouwd met meer plaats voor het vrachtverkeer dan ooit tevoren.**

De reusachtige containerschepen die nu op de oceanen varen, nopen rederijen om ook op het onderliggende vaarwegennet te investeren in vaartuigen met meer capaciteit. Kijk maar naar DFDS Seaways. De Deense rederij heeft recent de eerste twee vrachtferry's in gebruik genomen uit een serie van zes nieuwe 'mega ro/ro's' die voor het bedrijf worden gebouwd bij de Jinling Scheepswerf in de Chinese stad Nanjing. De schepen hebben stuk voor stuk een capaciteit van 6700 lane meters. Dat betekent dat ze in theorie 450 trailers aan boord kunnen verwelkomen, al gaat er in de praktijk vanzelfsprekend vrachtcapaciteit verloren wanneer bestuurders van personenauto's samen met hun vehikel mee willen varen. De eerste twee exemplaren van de DFDS-reuzen zijn in de vaart geno-

men op de Middellandse Zee, maar de vier die nog van de scheepswerf moeten komen zullen mogelijk aan het werk worden gezet in het Noordzee-netwerk van de rederij. Het eerstvolgende vaartuig uit de serie wordt in oktober verwacht en zal de naam 'Hollandia Seaways' gaan dragen, zo heeft Knud E. Hansen onthuld. 'Knud' is het Deense bedrijf dat de serie reuze-ro/ro's heeft ontworpen.

Waar de DFDS-reuzen in Noord-Europa komen te varen, is nog niet bekend. De terminal van DFDS in Vlaardingen is kandidaat, maar volgens operations director Ralph Bosveld van DFDS Seaways in Vlaardingen hangt het nog van verschillende externe factoren af of de reuzen uit Nanjing ook werkelijk naar de historische haringstad aan de Maas komen. De Brexit is er natuurlijk een van.

### Reuzen

DFDS is zijn terminal aan de Vulcaanhaven in Vlaardingen in elk geval aan het uitbreiden. Onlangs nam het bedrijf van buurman Rotterdam Bulk Terminal een aangrenzend terrein van 92.000 vierkante meter

over, dat nu een makeover krijgt. De huidige ferry's die DFDS vanuit Vlaardingen heeft varen, hebben een capaciteit van 4067 lane meters (naar Immingham, Engeland) en 2772 lane meters (naar Felixstowe, Engeland).

De twee gloednieuwe DFDS-schepen die op de Middellandse Zee alvast het ruime sop hebben gekozen, heten de 'Belgia Seaways' en de 'Ephesus Seaways'. Beide vaartuigen varen op de route Istanboel-Triëst (Turkije-Italië) van UN Ro-Ro, de Turkse rederij die ruim een jaar geleden door DFDS werd overgenomen.

De overname van de Turkse rederij betekende voor DFDS op zichzelf al een flinke capaciteitsuitbreiding: er waren twaalf ro/ro-schepen bij de koop inbegrepen.

Hoe mega de nieuwe DFDS-schepen ook zijn, er bestaan al schepen waarop nog meer wielen passen. De Luxemburgse rederij CLdN nam de afgelopen anderhalf jaar de twee ro/ro-schepen 'Delphine' en 'Celine' in gebruik, beide goed voor bijna 8000 lane meters. De twee vaartuigen kunnen in theorie elk 510 trailers mee aan boord nemen. Ze varen

tussen Zeebrugge, Killingholme en Dublin.

Dit voorjaar nam CLdN tevens het ro/ro-schip 'Laureline' in gebruik op zijn dienst tussen Dublin, Zeebrugge en Rotterdam. Dat vaartuig heeft een capaciteit van 5400 lane meters. De Ieren en de Luxemburgers kenschetsen de nieuwe ro/ro-schepen als 'Brexit Busters', oftewel Brexit

jaar op de route tussen de Ierse hoofdstad en Holyhead (Wales) een nieuwe ferry in gebruik neemt met een kloeke capaciteit van 5610 lane meters.

Concurrent Stena Line zet op dezelfde route, en eveneens vanaf volgend jaar, drie nieuwe ferry's in met 3100 lane meters. Irish Ferries kan met zijn nieuwe schip zelfs een lan-



De nieuwe ro/ro-schepen worden ook wel de Brexit Slopers genoemd.

Slopers. Topman Eamon O'Reilly van Dublin Port stelde dat verladers vanwege bezorgdheid om de Brexit steeds meer het vervoer over land via de 'Britse landbrug' ontwijken en in plaats daarvan overstappen op directe ro/ro-diensten tussen Ierland en het Europese continent. CLdN kan op de Dublin-route toeteren naar Irish Ferries, dat volgend

ge neus trekken naar de Stena-ferry's die tussen Hoek van Holland en Harwich varen. De 'Stena Hollandica' en 'Stena Britannica' hebben beide net ietsje minder capaciteit, 5566 lane meters.

### Paradepaardjes

P&O Ferries doet het tussen Rotterdam en Kingston-upon-Hull met de



‘Pride of Rotterdam’ en de ‘Pride of Hull’, goed voor 3300 lane meters. Aan geld om in de toekomst eventueel aan uitbreiding te doen, lijkt geen gebrek te zijn. Afgelopen februari werd bekend dat de ferry-maatschappij in handen komt van DP World, het conglomeraat uit Dubai.

In het Middellandse Zeegebied levert de Italiaanse rederij GNV (Grandi Navi Veloci) zijn bijdrage aan de schaalvergroting: het bedrijf laat in Guangzhou (China) twee lng-aangedreven ferry's bouwen met een capaciteit van 3750 lane meters. De huidige paradepaardjes van de Italiaanse rederij zijn ‘La suprema’ en ‘La superba’, beide met 2750 lane meters.

#### Vloot verjongen

Om terug te keren naar DFDS: in Noord-Europa worden de Denen de nieuwe eigenaar van twee oude schepen van de Nederlandse rederij Wagenborg Shipping. DFDS gaat vanaf medio juni namelijk de papierdienst tussen Göteborg en Zeebrugge varen voor de Fins-Zweedse papierproducent Stora Enso, een dienst die de afgelopen twintig jaar door Wagenborg werd verzorgd. In Zeebrugge staat het Europese distributiecentrum van de Scandinavische papierreus.

DFDS koopt de twee Wagenborg-schepen die de dienst van oudsher varen, de ro/ro-schepen ‘Slingeborg’ en de ‘Schieborg’, en voegt zelf nog een derde schip aan

de dienst toe. Dat ro/ro-vaartuig, de ‘Primula Seaways’, wordt overgeheveld vanuit de Göteborg-Gentdienst van DFDS. Het aantal wekelijkse DFDS-afvaarten vanuit Zweden naar België neemt dankzij de papierdienst toe van acht naar twaalf. Op haar nieuwe dienst naar Zeebrugge zal DFDS op jaarbasis 700.000 ton papier gaan vervoeren. De Deense rederij en de papierproducent zijn een contract overeengekomen voor vijf jaar. Behalve de papierrollen van Stora Enso zijn overigens ook vrachten van andere klanten welkom op de schepen. Wagenborg zegt de dienst op Zeebrugge twintig jaar lang ‘met veel plezier’ te hebben gedaan, maar stelt niettemin te kunnen leven met de overstap van Stora Enso naar DFDS.

De Nederlandse rederij zegt dat Stora Enso nog steeds een van haar grootste klanten blijft, en dat vaste lijndiensten welbeschouwd niet echt de core-business van Wagenborg zijn. ‘Bovendien verjongen we op deze manier onze eigen vloot.’ Niet dat Stora Enso er op uit is om met oude besjes te varen. Onlangs werd bekend dat de papierproducent net als zijn Finse concurrent Metsä Board gebruik gaat maken van splinternieuwe lng-aangedreven schepen die de nieuwe joint-venture Wallenius Sol (Wallenius en Swedish Orient Line) speciaal voor de papierindustrie laat bouwen. De oplevering van de vier schepen staat voor 2021 op de planning.



## FEEDER SERVICE CENTER

For a fast turn around in the port of Rotterdam

# Wordt ruimte straks dé grote uitdaging voor Amsterdam?

De gemeente Amsterdam kwam in 2017 met het project Haven-Stad om maximaal zo'n 70.000 extra woningen te bouwen in het westelijk havengebied en Amsterdam-Noord binnen de ring van de A10.



De afnemende kolenoverslag in de Amsterdamse haven biedt straks ruimte voor nieuwe activiteiten. Foto: Shutterstock

## AMSTERDAM Haven wil meer doen met minder vierkante meters

### YOB HILLEWAERT

**Heel wat Amsterdamse havenbedrijven dreigen door de plannen te moeten verhuizen, maar naar waar? Indikken, het intensiever gebruik van de terreinen, is een optie.**

**Topman Koen Overtoom van het Amsterdams havenbedrijf over de alternatieven.**

**Waarom is ruimtegebrek een uitdaging voor de Amsterdamse haven?** Onze ruimte is beperkt. Er gaat in de toekomst niet snel ruimte bijkomen, maar wel verdwijnen. Bijvoorbeeld door het realiseren van woningbouw als onderdeel van Haven-Stad.

### **Waarom is die ruimte zo belangrijk?**

Er is natuurlijk ruimte nodig om te ondernemen. Zo kunnen we ons verder ontwikkelen in de strategische thema's die we hebben uitgekozen: energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en digitalisering. Onze strategische voorraad aan haventerreinen is er in de eerste plaats voor dergelijke nieuwe partijen of voor uitbreiding van bestaande bedrijven in deze sectoren.

**In het jaarverslag van Haven Amsterdam over 2018 lezen we over alweer meer overslag. Dat betekent eventueel dat er meer grond nodig is of dat er slimmer moet worden omgesprongen met de reeds beschikba-**

### **re ruimte. Wat is jullie strategie?**

We bekijken concreet hoe je meer kan doen met minder vierkante meters. We doen dus aan intensivering. Verder plaatst ons vestigingsbeleid bedrijven samen die elkaar kunnen versterken. Zo kan je spreken van kruisbestuivingen.

**Ondanks het gebrek aan ruimte was er in 2018 een recorduitgifte aan gronden: maar liefst 45 hectare werd verpacht?**

De Amsterdamse haven speelt een belangrijke rol bij het bevorderen en realiseren van de duurzame ambities van de stad en metropoolregio. Daarom werd een groot aandeel van de gronden toegewezen aan bedrij-

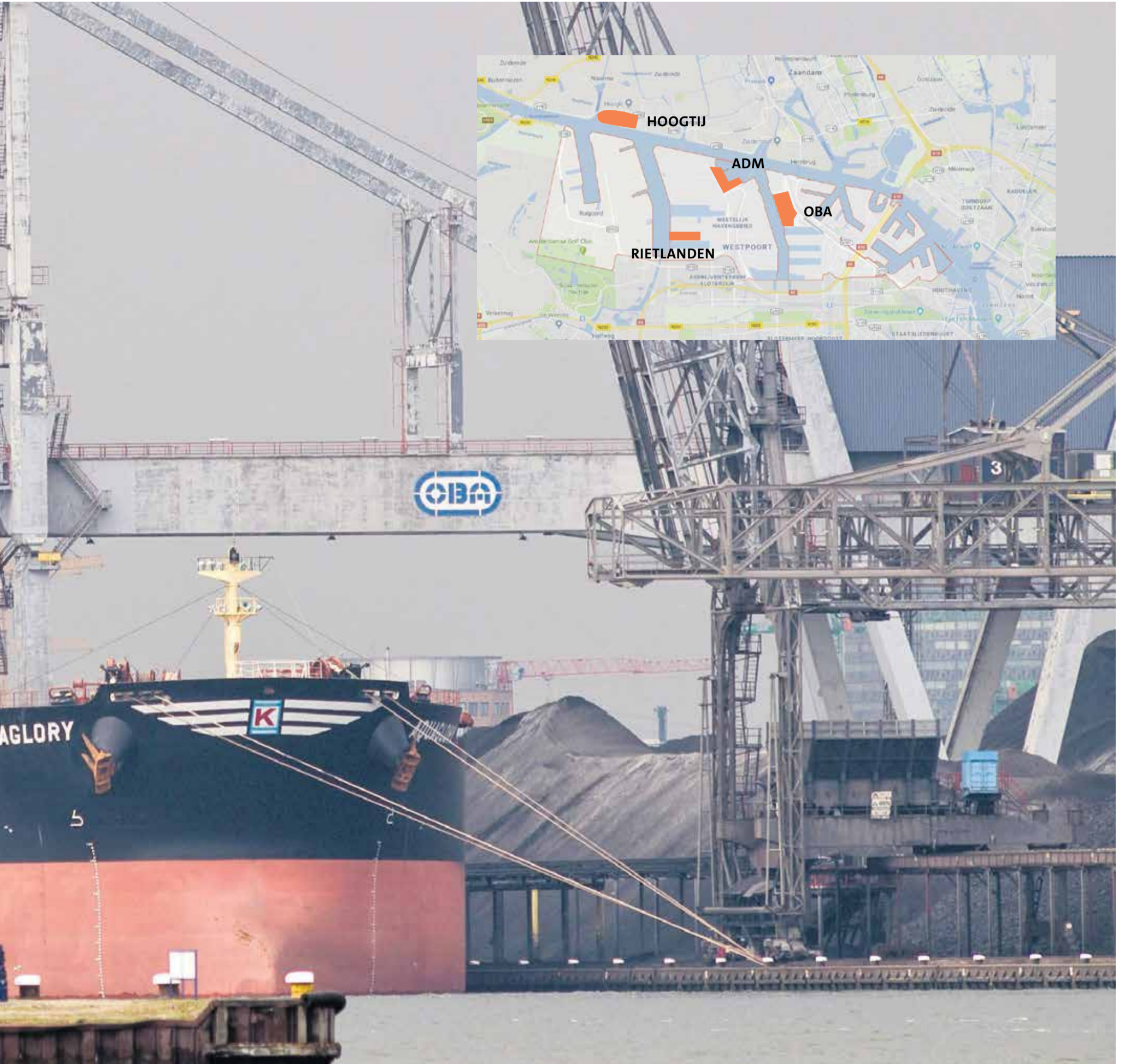
ven met biobased en circulaire activiteiten. Ruim 20% van de gronden werd toegekend aan dit type bedrijven, waar dat in 2017 nog 2% was. We gaven onder meer ruimte aan twee bedrijven die plastic omzetten in nieuwe grondstoffen. Zo willen we een bijdrage leveren aan het verduurzamen van de stad, die vanaf 2050 volledig circulair wil opereren.

**Als maatregel wordt in het jaarverslag van het havenbedrijf de uitbreiding naar het Hoogtij, 'de schil', het ADM-terrein en de extra ruimte op de kolenterminals van OBA en Rietlanden genoemd. Is dat voldoende als de haven recorduitgiftes blijft doen?**

De uitgifte hangt heel erg samen met economische ontwikkelingen. Afgelopen jaar was een recordjaar wat betreft uitgifte, maar we hebben in het verleden ook jaren gehad dat er weinig animo was. Dan gaven we vanzelf minder gronden vrij.

**De haven wil een belangrijke rol spelen in de energietransitie en een circulaire economie. Ondanks het plaatsgebrek ziet de Haven dit als prioritair?**

Ruimte voor ondernemen is belangrijk, zowel in de letterlijke als in de figuurlijke zin. Wij hebben ruimte, maar deze kritische voorraad slinkt door nieuwe bedrijfsvestigingen, uitbreiding van bestaande vestigin-



gen en door de woningplannen van de stad en omliggende gemeenten.

*De gemeente Amsterdam is in 2017 met het plan Haven-Stad gekomen, een geleidelijke transformatie van*

Wij hadden begrip voor de uitdaging van de stad om woningen te vinden, maar in dat geval stond die ambitie haaks op de havenbelangen. Volgens ons is dat niet goed voor de stad en, bij uitbreiding, voor de hele regio.

teiten uitvoeren. Daarnaast zorgt het plan voor een tekort aan 'natte' grond, waar schepen kunnen aanmeren.

**Bedrijven die binnen de ring van de A10 werkzaam zijn, kunnen tot 2040 op hun huidige locatie blijven. Zullen deze bedrijven voorrang krijgen om zich op de nieuwe beschikbare ruimtes te vestigen of is dat nog niet bekend?**

Sommige bedrijven in bijvoorbeeld de Coen- en Vlothaven zitten daar al tientallen jaren. Die verplaatst je niet van de ene op de andere dag. Deze bedrijven hebben een specifieke ruimtevrage, waaronder de vraag naar veel kaderuimte, en zijn niet zomaar te verplaatsen naar een 'droge' grond. De afspraak is dat zij in ieder geval tot 2040 kunnen blijven zitten.



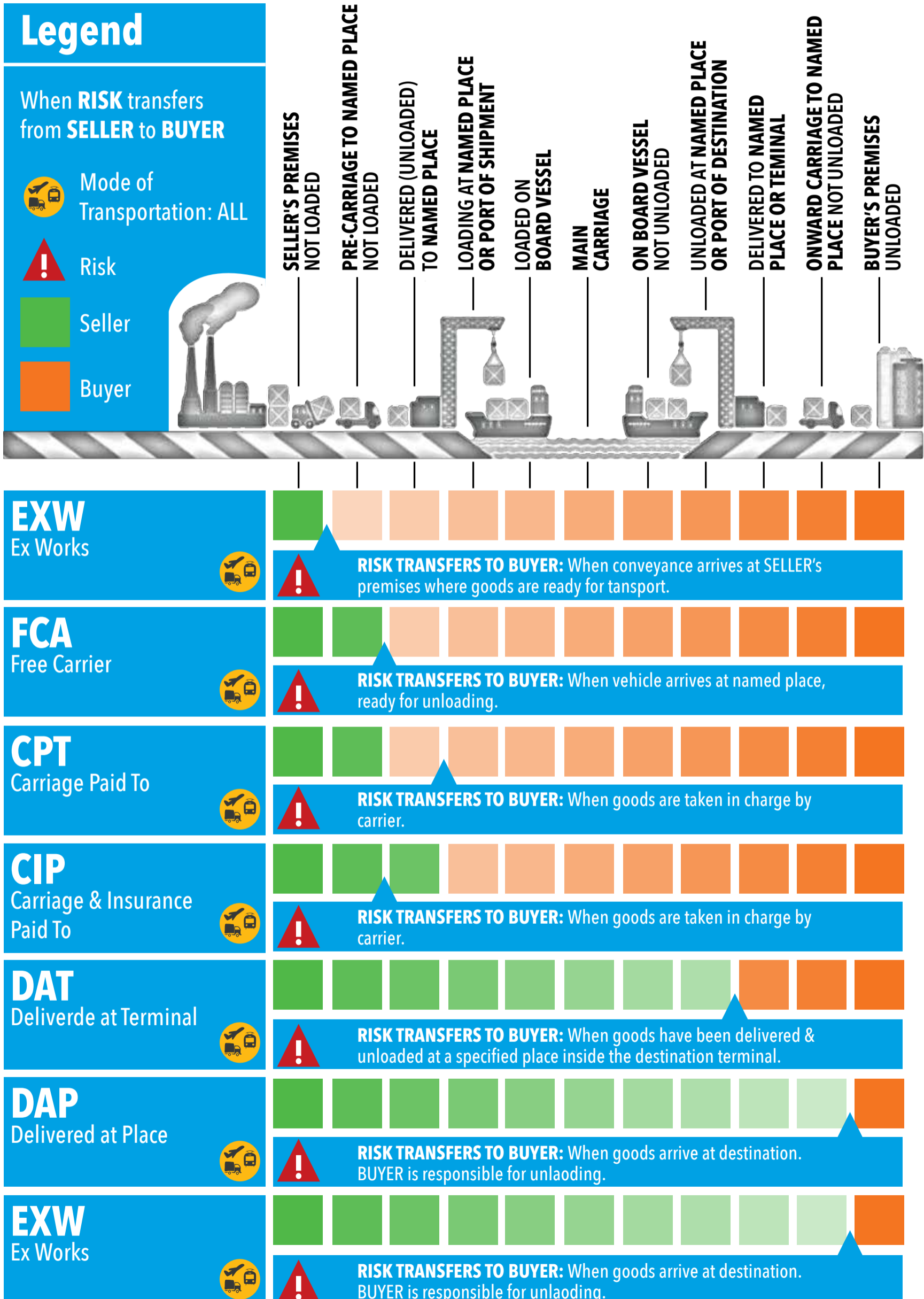
## Havenbedrijven verplaatst je niet van de ene op de andere dag.

*havengebied tot woon-werkgebied binnen de ring van de A10. Het plan komt er sowieso. Wat was de toenmalige reactie van Haven Amsterdam op dat plan?*

Zo wordt bijvoorbeeld de milieuruimte beperkt, dat is de ruimte voor geluid en stof. Industriële bedrijven kunnen in een woonwijk natuurlijk niet langer dezelfde activi-



Koen Overtoom. Foto: ANP



# Help, Ex Works verdwijnt!

**INCOTERMS** We moeten de boeken weer in

**FOLKERT NICOLAI**

**De Incoterms zijn weer aan wijziging toe. Die volgt komend jaar. De bepaling Ex Works gaat vervallen, maar koper en verkoper mogen die heus nog wel blijven toepassen.**

Komend jaar worden de Incoterms weer gewijzigd. De nieuwe versie volgt die uit 2010 op. Vermoedelijk verdwijnt onder meer de populaire Incoterm EXW (Ex Works) uit de internationale goederenhandel. Daarover moet een commissie van de International Chamber of Commerce nog definitieve besluiten nemen. Het doel is de regels verder te vereenvoudigen om misverstanden over de uitleg ervan te voorkomen. Zulke misverstanden kunnen, als er iets misgaat, zowel de handelspartners als hun verzekeraars forse schade toebrengen. Kenners verwachten dat de huidige set terms waarmee koper en verkoper hun handelscontract kunnen verfijnen, wordt teruggebracht van elf tot tien.

Generaties nieuwelingen in transport en logistiek worden sinds 1936 ingewijd in de Incoterms. Niet alleen verkopers in de goederenhandel moeten weten

welke leveringscondities ze hanteren in hun contracten met de aanstaande kopers. Er moet ook een zogenoemde backoffice, of laten we zeggen orderafwikkelers, zijn die over voldoende kennis beschikt over deze voorwaarden. Er kunnen tussen koper en verkoper ruzies ontstaan over wat nu precies is overeengekomen. Prijs product: afgevinkt. Leveringsdatum: eens. Maar nu komt het traject tussen beide partijen. Het product zal moeten worden vervoerd, verzekerd, overgeslagen, ingeklaard. Welke terms kom je overeen? Er zijn talloze rechtszaken geweest over vragen of schades aan goederen door de verkoper of diens verzekeraar moeten worden betaald of door de afnemer van de lading. Waar zijn die schades precies ontstaan? En wie was daar op dat moment aansprakelijk voor?

## Gecomplieerder

Door de jaren heen heeft de ICC, althans een commissie die eens in de ongeveer tien jaar wijzigingen in de Incoterms vaststelt, getracht de regels bij de tijd te houden. De laatste nieuwe versies van de terms besteden steeds meer aandacht aan het intermodale vervoer, dat meer overslagmomenten kent en meer

transporteurs en andere dienstverleners die een aandeel leveren aan de logistieke keten. Daarmee worden de contractuele voorwaarden die partijen kunnen afspreken gecompliceerder. Bij de vorige herziening van de Incoterms heeft de ICC er al voor gekozen de terms te splitsen in voorwaarden voor intermodaal vervoer en enkele veelgebruikte voorwaarden voor het maritieme en het binnenvaartvervoer.



Veel contracten bevatten de clause 'kom het maar halen'.

Voor de laatste modaliteiten zijn er vier specifieke terms, waaronder de welbekende FOB en CIF. De precieze uitleg daarvan is in tal van processen door rechters en andere juristen uit-en-te-na uitgelegd. Bij FOB (Free on Board) is het tegenwoordig consensus dat de goederen daadwerkelijk aan boord van het schip moeten zijn gebracht en de verkoper alle kosten, tot en met die van de overslag in de haven van verzending heeft betaald, waarbij dus alle verplichtingen voor het verdere traject, met inbegrip van de verzekering, overgaan van de verkoper naar de koper. Die bepalingen blijven; alleen het lot van FAS (Free alongside Ship) is volgens insiders betrokken bij de opstelling van de Incoterms-versie 2020 onzeker.

## Gemakzucht

Zou de Incoterm EXW uit de internationale handel verdwijnen – en daar ziet het volgens de ingewijden naar uit – dan betekent het dat de voor de verkoper meest 'gemakzuchtige' contractuele bepaling vervalt. Heel veel contracten bevatten deze clause, die simpelweg betekent: kom het maar halen. We zetten de door jou gekochte spullen keurig verpakt bij de poort van onze fabriek/loods en jij zorgt maar dat er een vrachtauto voor de deur staat en dat de chauffeur de boel zelf inlaadt. De levering heeft dan plaatsgevonden en daarna zoek je het maar uit.

## Varianten

Voor het goede begrip: partijen kunnen deze conditie nog steeds blijven gebruiken, want Incoterms zijn niet dwingend. Koper en verkoper kunnen samen contractueel alle mogelijke andere varianten overeenkomen. Maar kies je daarvoor, dan moet je samen ook alle momenten bepalen waarop bepaalde verplichtingen in het hele traject van de ene partij op de andere overgaan. Dat kan er toe leiden dat er aan het koopcontract complete A-viertjes met nadere bepalingen over de verdeling van risico's en transport/overslagkosten moeten worden toegevoegd. Dan ben je nog wel een paar uurtjes bezig en is het misschien handiger van de gangbare Incoterms gebruik te maken. Die je dan uiteraard wél moet kennen.

De Incoterms van de ICC worden in ongeveer 150 landen in de wereld erkend en door handelspartners in die landen ook gehanteerd. Tot dusver waren het vooral de Westerse landen die een stem hadden in de commissie die de regels om de zoveel jaar vernieuwt, met name Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en Turkije. Aan de huidige herziening is ook meegewerkt door nieuwkomers als China en Australië/Pacifisch Gebied. In die landen werden de Incoterms ook allang gebruikt, maar ze hadden nog geen inbreng bij de vaststelling ervan.

## DE HUIDIGE TERMS

De Internationale Kamer van Koophandel kent sinds 2010 de volgende Incoterms:

**EXW, Ex Works:** De verkoper van een goed stelt dit goed aan de koper ter beschikking op een door beide partijen overeengekomen afleveradres, bijvoorbeeld een productievestiging van de verkoper. Bij aflevering draagt de koper de volledige zorg voor het verdere transport, met inbegrip van de vervoerskosten en de verzekering van de lading. De verkoper moet de lading alleen verpakt en wel beschikbaar stellen bij de 'fabriekspoort'. De koper moet zelf zorgen voor het inladen en voor alle documentatie.

**FCA, Free Carrier:** Deze term lijkt op EXW, met dit verschil dat de verkoper nu de belading van het voer-, vaar- of vliegtuig op de plaats van overdracht aan de koper verzorgt. Verder zorgt de verkoper voor de eventueel benodigde exportdocumenten.

**CPT, Carriage Paid To:** Hier zorgt de verkoper voor het transport van de goederen naar het overeengekomen adres van aflevering, maar zonder ook de verzekering ervan op zich te nemen. De koper moet zich bij deze contractuele afspraak afvragen of hij voor bijkomende kosten onderweg, zoals voor overslagkosten, moet opdraaien.

**CIP, Carriage and Insurance Paid for:** Deze term lijkt op CPT, maar in dit geval verzorgt de verkoper ook de verzekering van de lading tot aan het overeengekomen afleveradres. Dat adres kan feitelijk van alles zijn, variërend van een vestiging van de koper tot een transportknooppunt onderweg, bijvoorbeeld een haven (terminal).

**DAP, Delivered At Place:** De verkoper zorgt voor het gehele traject naar de overeengekomen plaats van aflevering, maar staat niet in voor de lossing. De koper moet daarvoor zorgen en tevens voor de douaneafwikkeling bij invoer en voor de afdracht van verschuldigde accijnzen, van het punt af waar de ladingoverdracht plaatsvindt.

**DAT, Delivered At Terminal:** Deze term wijkt niet

veel af van DAP, met dit verschil dat nu de verkoper voor de lossing op de plaats van aflevering opdraait.

**DDP, Delivered Duty Paid:** Hier draagt de verkoper feitelijk alle lasten (transport, invoerbelastingen, verzekering) tot het moment van aflevering op het overeengekomen adres. Min of meer het spiegelbeeld van EXW.

Deze terms zijn bruikbaar in de gehele transportketen, ook in bijvoorbeeld intermodaal vervoer, waarin er meer overslagpunten zijn. Er zijn er nog vier specifiek voor de internationale scheepvaart en de binnenvaart:

**FAS, Free Alongside Ship:** De verkoper verzorgt het gehele traject, de invoerdocumentatie en -rechten inbegrepen, voor het gehele traject naar de haven van lossing, waarna alle verplichtingen overgaan naar de koper. De overslagkosten rusten dus ook op de afnemer.

**FOB, Free On Board:** Met EXW vermoedelijk de bekendste Incoterm. In dit geval zorgt de verkoper voor het transport, inclusief verzekering en eventuele douanerechten, naar de haven van lading. Is de lading de scheepswand gepasseerd, dan gaan alle verplichtingen over naar de koper.

**CFR, Cost And Freight:** Wijkt in zoverre af van FOB dat de verkoper nu ook de overtocht per schip naar het overeengekomen afleverpunt voor zijn rekening neemt.

**CIF, Cost, Insurance and Freight:** Lijkt op CFR, maar nu neemt de verkoper ook de verzekering voor zijn rekening van de lading gedurende de overtocht tot aan de bestemming waar de lading feitelijk aan de koper wordt geleverd.

Naar verwachting gaan we dus afscheid nemen van EXW, althans in het internationale vervoer, en misschien ook van FAS en DDP. Er komen twee Incoterms voor terug, namelijk DTP en DPP, waarmee het aantal terms, nu elf, tot tien wordt beperkt.

## HAVEN HAMBURG

## Planning binnenvaart voortaan centraal



Nu maakt iedereen nog een eigen planning.  
Foto: HHM / Dietmar Hasenpusch

ROB MACKOR

Haven Hamburg wil de binnenvaart in de haven via een digitaal platform centraal gaan coördineren. De havenbeheerder werkt daar samen aan met het havencoördinatiecentrum.

Volgens de haven maakt de groei van het containervervoer van, naar en binnen de haven over water dat noodzakelijk. De aan- en afvoer is volgens Hafan Hamburg sinds 2012 met 40% toegenomen tot 128.000 teu vorig jaar. Daarnaast gaat er jaarlijks binnen de haven nog eens zo'n 100.000 teu per jaar over water.

### Bilaterale contacten

Op dit moment maken alle betrokken bedrijven nog een eigen binnen-

vaartplanning, zonder overleg met andere bedrijven. Dat noopt tot veel bilaterale contacten. Door een centraal platform op te zetten tussen scheepvaartbedrijven, terminals, binnenvaart operators en de havenbeheerder kan die planning veel efficiënter worden, aldus Hafan Hamburg. Het achterliggende doel is om de positie van de binnenvaart te versterken en het vervoer over water te stimuleren.

Het platform wordt ontwikkeld door Dakosy, de Hamburgse tegenhanger van het Rotterdamse Portbase. Het ministerie van Economie van de Duitse deelstaat Hamburg ondersteunt de plannen. De bedoeling is dat het platform in het derde kwartaal van dit jaar op proef gaat draaien en dat het begin volgend jaar volledig voor alle partijen beschikbaar is.

# 120 nieuwe walstroom

**BINNENVAART** Ook langs de Duitse Rijn is het straks mogelijk walstroom te

BART PALS

Er komen op meer dan 20 locaties langs de Duitse Rijn in totaal 120 walstroompunten. Schippers hoeven daardoor geen dieselaggregaten meer te gebruiken bij hun ligplaats aan de kade voor het opwekken van hun eigen stroom.

Het Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine, onderdeel van het Duitse ministerie voor Infrastructuur, heeft na een aanbesteding een Nederlands consortium de opdracht gegeven om de walstroomkasten te realiseren en te exploiteren.

Het Nederlandse consortium dat de aanbesteding heeft gewonnen bestaat uit Seijsener en Involtum. De nieuwe walstroomkasten komen onder meer langs de Rijn te staan, de belangrijkste vaarroute van Duitsland. In Riesenbeck zijn deze week de eerste walstroomkasten in gebruik genomen.

### Walstroom

Walstroom bestaat al bijna 10 jaar in Nederland en zal nu ook breed worden uitgerold in Duitsland. Walstroom is een 'slimme' stroom-

voorziening voor schepen, zodat ze tijdens het verblijf aan de kade hun stroomaggregaten op diesel niet hoeven te gebruiken. Op deze manier wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof in en rondom de ligplaatsen drastisch verminderd. Om deze reden is de aanleg van walstroom ook een belangrijk speerpunt in het duurzaamheidsbeleid van de Europese Unie. De bedrijven Seijsener en Involtum

van de walstroomkasten. Dit zal conform het Duitse ijkrecht worden uitgevoerd.

De van oorsprong Nederlandse leverancier Walstroom is inmiddels langs diverse grote rivieren in Europa te vinden. Van de Maas, Waal en Rijn tot aan de Seine en de Donau. In Scheveningen liggen zelfs zeeschepen aan walstroom, 100% duurzaam opgewekt met windenergie.

Het aantal locaties met walstroom komt hiermee op ruim 100.

zijn Europese marktleaders op het gebied van walstroom en mogen door deze opdracht verder in Duitsland aan de slag.

Seijsener zal de walstroomkasten produceren en Involtum verzorgt het beheersysteem en de inkoop en afrekening van de stroom naar de schippers. Daarnaast verzorgt het Duitse Tokheim de elektrotechnische installatie en het onderhoud

Met name voor mensen die in het havengebied zelf wonen, is walstroom een enorme verbetering voor de lokale lucht- en leefkwaliteit. Diverse studies hebben aangetoond dat een schip per dag tientallen liters zware dieselolie kan verstoken als het de generator gebruikt.

De overlast wordt verder vergroot doordat alle uitstoot op dezelfde plek terecht komt, wat kan leiden

# MULTIMODAAL EVENT & EXPO

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER  
ROTTERDAM

Schrijf  
nu in!

Het Multimodaal Event 2019 is het ontmoetingsplatform bij uitstek voor logistiek en transportend Nederland. Dit jaar is het WTC in Rotterdam de locatie voor alweer de 3<sup>e</sup> editie.

Op de expovloer staat netwerken centraal. Honderden professionals die actief zijn voor verladers, vervoerders, logistiek dienstverleners en overslagbedrijven ontmoeten elkaar hier. Tevens wordt een inhoudelijk programma aangeboden, verdeeld over 5 podia: wegvervoer, binnenvaart, spoorvervoer, vastgoed/warehousing en it/digitalisering.

Bekijk het programma online en meld u aan voor een enerverende dag vol actualiteiten, kennisuitwisseling én kennismaking.

[www.multimodaal.nl](http://www.multimodaal.nl)

EEN EVENT VAN:

**NT** Nieuwsblad  
Transport

**ProMedia**  
group.nl

HOOFDSPONSOR:

**Port of  
Rotterdam**



# punten voor schippers

gebruiken

tot serieuze gezondheidsklachten voor de omwonenden. De dieselaggregaten hoeven immers niet te voldoen aan een Euronorm. De uitstoot van deze apparaten wordt door het gebruik van walstroom vermeden. Een bijkomend voordeel is dat walstroom ook leidt tot aanzienlijke reductie van geluidsoverlast door dieselaggregaten.

Bas Durieux, directeur van Seijssener: 'Deze 21 nieuwe locaties zijn een grote stap voorwaarts in de uitrol van het Nederlandse Walstroom in Europa.

Het totaal aantal locaties waar walstroom beschikbaar is, komt hiermee op meer dan 100. De locaties in Duitsland zullen in de loop van 2019 operationeel worden.'

## Duurzaamheid

Volgens Involtum-directeur Maarten Hektor geeft deze Nederlandse samenwerking aan dat we als Nederland op het gebied van duurzaamheid tot de Europese top behoren.

'Nederland is een echt waterland en we zien dat, naast auto's, elektriciteit ook voor het verkeer over het water een steeds grotere rol gaat spelen.'



Walstroom is een stuk milieuvriendelijker dan het opwekken van stroom via dieselaggregaten. Foto: Hollandse Hoogte

## WEGVERVOER

# DB Schenker na test: binnen tien jaar gebeurt 40% van landvervoer via platooning

FOLKERT NICOLAI

Vrachtauto's die semi-autonoom in colonnes rijden, waarbij de voorste truck actief wordt bestuurd en het tempo bepaalt, bespaarden bij een proef in Beieren 1,3% op brandstof. Dat was weliswaar minder dan voor aanvang van de proef was verwacht, maar dit lag aan de testomgeving.

Dat zeggen truckfabrikant MAN en DB Schenker, die de proef eind vorig jaar uitvoerden op de drukke A9 tussen München en Nürnberg. Schenker is enthousiast over het konvooirijden en verwacht dat ongeveer 40% van zijn landvervoer binnen een jaar of tien met deze vorm van semi-autonoom transport kan worden afgewikkeld.

In technisch opzicht verliep de proef uitstekend. Er werden 35.000 kilometers op de snelweg afgelegd door vrachtauto's die in een klein konvooi reden ('platooning'), met een onderlinge afstand van 15 tot 21 meter.

## Besparing brandstof

De besparing op het brandstofverbruik (diesel) viel echter tegen. Deze bedroeg slechts 1,3%. Maar dat had ook te maken met de files op deze Beierse Autobahn, die de colonne dwongen tot veel remmen en optrekken, hetgeen veel meer brandstof kost. De onderzoekers van MAN en Schenker, die steun



DB Schenker en MAN experimenteerden eind vorig jaar met platooning: vrachtauto's die deels autonoom in colonnes rijden. Technisch gezien verliep de test uitstekend.

Foto: DB Schenker

kregen van de hogeschool Fresenius, denken dat er een besparing van 3 tot 4% mogelijk is bij filevrij rijden. De besparing zou uiteindelijk tot 8 à 10% kunnen oplopen als de techniek volledig is ontwikkeld.

Bij konvooirijden kan een constant tempo worden aangehouden en profiteren de kort op elkaar rijdende trucks ten volle van de 'windschaduw', de relatieve lufte dus tussen het voorste voertuig en de volgende truck(s). Er ontstaan minder luchtweelingen tussen de trucks.

De chauffeur die de colonne aanvoert, moet dan wel voortdurend

een goede inschatting kunnen maken van het te rijden tempo en mogelijke vertragingen die op het weggedeelte voor het konvooi kunnen ontstaan.

## Snelheid doorgeven

De aan te houden snelheid wordt automatisch doorgegeven aan de overige leden van dat konvooi. Dat de 'volgauto's' zonder chauffeur van vlees en bloed kunnen, laat zich nog niet voorzien. Er moet ook daar iemand aan boord zijn die in geval van nood kan ingrijpen.

Fresenius-onderzoekers keken ook naar de veiligheid en de ge-

steldheid van de deelnemende chauffeurs. Met de veiligheid lijkt het wel goed te zitten: in slechts 2% van de gemaakte ritten moest een chauffeur van een achteroprijdende truck actief ingrijpen. Chauffeurs zouden alleen moeite hebben gehad met het overige wegverkeer dat zich op de A9 tussen de voorste vrachtauto en de volgwagens drong.

Het Duitse verkeersministerie steunde de proef met een subsidie van 1,9 miljoen euro. Ook in Nederland wordt er door publiek-private samenwerkingen volop getest met konvooirijden van vrachtauto's.

@NTNL

Het chauffeurstekort is hét probleem in het wegvervoer, schrijft @BorisBlanche van @the\_IRU in @NTNL. De oplossing: meer vrouwen en jongeren achter 't stuur. Hij noemt Nederland, met TLN en @STLwerkt als goed voorbeeld: 3.000 nieuwe chauffeurs in 2018.

@TLNnieuws

#portofantwerp kan huidige stroom niet aan, al wekelang oplopende wachttijden op en rond terminals/depots.

@VervoerGommeren

Vandaag benoemd tot vice voorzitter Dockers Section van ITF International Transportworkers Federation. Pick up the fight from the front. Automatisering, lashing, vaste banen, gelijke rechten man/vrouw in de havens vd wereld, veilig werken en vakbonden beter maken is mijn agenda

@NiekStam

Bij #Northseaport gaat al meer dan 50% van het goederenvervoer tussen de haven en het hinterland via binnenvaart, en 7% via spoor. Dagelijks werken we met de bedrijven samen om nog meer duurzaam vervoer te realiseren. Over de grens heen. #Togethersmarter @northseaport

Ook met uw tweet in de krant? Met #NTNL springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op [twitter.com/ntnl](https://twitter.com/ntnl)

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

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

Deze week het best gelezen:

- Dodelijk ongeval bij PSA-terminal in Antwerpen
- Waberer's is nieuw boekjaar slecht begonnen
- Nieuwe staking in haven van Calais
- Logistieke problemen nopen Adidas tot meer luchtvrachtinkoop
- Bemanning 'Blue Marlin' ongedeerd bij geweldadige kaping

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

**RAAD & RECHT**KEVIN VIERHOUT  
kvierhout@vallenduuk.nl**Out of Scope**

Door de invoering van de slimme tachograaf zullen, naar verwachting, de wegcontroles van de ILT efficiënter worden. De tachograaf is straks binnen een afstand van 15 meter en binnen 15 milliseconde uit te lezen waardoor vermoedelijke overtreders eerder tegen de lamp zullen lopen. Hoewel er geen rij- en rusttijden via deze detectie op afstand uitgelezen kunnen worden, geldt dat wel voor de gebeurtenissen en fouten in de tachograaf, zoals geregistreerde tachograafsnelheden, tegenstrijdige bewegingsgegevens en rijden zonder kaart. Over dat laatste is veel te doen. Het rijden zonder kaart, al dan niet met gebruikmaking van de Out of Scope-functie, is onderwerp van veel discussie in mijn praktijk. Of beter gezegd, de ILT behoort hier veelvuldig voor. Tijd om daar eens bij stil te staan.

Het uitgangspunt voor een chauffeur is dat voor iedere dag dat hij rijdt, hij zijn bestuurderskaart dient te gebruiken. Tevens geldt dat een chauffeur al zijn arbeidstijd op zijn kaart dient te registreren, ook als hij op dat moment (nog) niet bij het voertuig is. Denk daarbij aan werkzaamheden zoals laden, lossen of reistijd buiten woon- of standplaats voorafgaand aan of na afloop van een rit. Deze werkzaamheden dient de chauffeur dan handmatig in de tachograaf in te voeren, zodra hij weer bij het voertuig is. Helaas gaat dit vaak mis en 'vergeet' de chauffeur deze arbeidstijd in te voeren. Tijdens controles worden deze overtredingen zichtbaar door bijvoorbeeld dag- en urenstaten of boordcomputergegevens te vergelijken met de gegevens uit de tachograaf. Een chauffeur noteert laden/lossen, terwijl de tachograaf rust registreert. De ILT ziet dit als fraude waarbij de boetes kunnen oplopen tot 4400 euro. Let wel, per dag, per voertuig en per chauffeur.

Wat ook vaak gebeurt, is het daadwerkelijk rijden zonder bestuurderskaart. Dit wordt nog wel eens gedaan bij het laden en lossen op eigen terrein, het wassen van het voertuig of bij monteurswerkzaamheden. Het rijden zonder bestuurderskaart is direct zichtbaar in de controlesoftware van de inspectie. De tachograaf registreert dat het voertuig in beweging is en de bestuurderskaart ontbreekt. Appeltje-eitje, zult u denken. Niet helemaal. Er zijn namelijk situaties te bedenken waarbij het rijden zonder kaart is toegestaan. Niet al het vervoer valt binnen de 'scope' van de tachograafplicht. Er gelden enkele (inter)nationale vrijstellingen voor het gebruik van de tachograaf. Niet vrijgesteld is overigens het rijden met het voertuig op eigen terrein in het kader van laden en lossen, als dat gebeurt door de chauffeur die de rit verricht of gaat verrichten. Die werkzaamheden hangen samen met het (voorafgaande of aansluitende) vervoer en zijn om die reden tachograafplichtig. Maar wat als het niet de chauffeur zelf, maar het laad- en lospersoneel van de klant is die het voertuig heeft bestuurd? Mag er dan zonder bestuurderskaart worden gereden? Ja dat mag, mits diegene die het voertuig bestuurt deze werkzaamheden op een andere manier verantwoordt. Bijvoorbeeld met een dag of urenstaat. Dat is theoretisch mooi bedacht, maar in de praktijk registreren loodsmedewerkers die werkzaamheden vrijwel nooit. En dus rijst de vraag: op wie rust nou die registratieplicht? Bij de dc-medewerkers of toch op de chauffeur en diens werkgever? Deze laatste vraag ligt op dit moment ter beantwoording bij de Raad van State in een zaak die ik begin mei behandelde. De transporteur stelde dat er was gereden door laad- en lospersoneel van de klant en dat daar de registratieplicht lag. Het was aan de inspectie om aan te tonen dat dit anders was. De ILT legt die verantwoordelijkheid weer bij vervoerder neer. En aldus ontspan zich een levendige discussie in een statig pand aan de Kneuterdijk in Den Haag. Wat de uitkomst ook is, u bent de eerste die het leest.

**'Wegvervoersektor is****INGEZONDEN OPINIE** Gezamenlijke aanpak nodig om personeelsprobleem op

Het tekort aan chauffeurs wordt alleen maar groter. Met name jonge mensen en vrouwen moeten enthousiast worden gemaakt.

**Diversifiëren is de sleutel tot overleving van het wegvervoer, en iedereen moet een rol spelen om dit te realiseren. Dat schrijft Boris Blanche, algemeen directeur IRU, in onderstaand opiniestuk.**

Wegvervoer is een van de belangrijkste sectoren in Europa en is absoluut cruciaal voor het verplaatsen van personen en goederen over het hele continent. Het raakt elk aspect van ons leven. Zonder wegvervoer zouden de schappen in de supermarkt leeg zijn en zouden mensen moeilijk kunnen reizen. We kampen echter met een acuut tekort aan datgene wat deze vitale sector in beweging houdt, namelijk chauffeurs. Ons recente IRU-rapport over het aanpakken van het chauffeurstekort in Europa, *Tackling Driver Shortage in Europe*, toonde aan dat een vijfde van alle chauffeursvacatures momenteel niet gevuld is in de subsectoren voor vracht, bussen en touringcars. En het probleem wordt alleen maar groter. Zo verwachten busvervoerders in België dat ze, afgezien van het huidige aantal, ongeveer een derde aan extra chauffeurs moeten inhuren om aan de vraag te voldoen. In het Verenigd Koninkrijk zeggen vervoerders dat het tekort met vijftig chauffeurs per dag toeneemt.

**Wat is de oorzaak van het chauffeurstekort?**

Een van de belangrijkste factoren is dat de wegvervoersektor gewoon niet divers genoeg is. Het huidige personeelsbestand bestaat hoofdzakelijk uit mannen, met een gemiddelde leeftijd van vijftig jaar. Jongere mensen en vrouwen, die op

Europese landen kan het duizenden euro's kosten om een gekwalificeerd chauffeur te worden.

**Sommige vervoersorganisaties zijn al bezig de trend om te buigen.**

In Nederland werkt ons lid TLN samen met de overheid en vakbonden aan zijn eigen campagne, ikword-

**Velen hebben een negatief beeld van de sector en de werkomstandigheden.**

alle terreinen van de economie steeds belangrijker worden, maken nog steeds geen opmars in het wegvervoer.

**Wat houdt jongere mensen en vrouwen tegen?**

Deze twee groepen worden voornamelijk door dezelfde kwesties tegengehouden. Velen hebben een negatief beeld van de sector en de werkomstandigheden. Met name jonge mensen hebben er moeite mee om het beroep van chauffeur als een ambitieuze loopbaankeuze te zien en worden tegengehouden door de opleidingskosten. In veel

vrachtwagenchauffeur.nl. TLN wist dat het moeilijk was om jonge mensen als chauffeurs te werven, maar wist uit eigen onderzoek ook dat veel jonge mensen chauffeur als een veilige baan beschouwen die een hoge mate van onafhankelijkheid en verantwoordelijkheid biedt, een kans om ergens te komen.

De wens bestond al, en voor TLN was het een zaak van een aantal barrières wegnemen. Via deze campagne hebben TLN en de sociale partners aanzienlijke subsidies verstrekt als bijdrage in de kosten van chauffeursopleidingen. Tegelijkertijd wilden ze een baan garanderen aan het

**AGENDA****TRANSPORT LOGISTICS  
4-7 JUNI, MÜNCHEN**

Deze logistieke vakbeurs met ruim 2000 exposanten in Duitsland omvat de thema's logistiek, mobiliteit, IT en supply chain management.

• [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)**MULTIMODAAAL 2019  
27 JUNI, ROTTERDAM**

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

• [multimodaal.nl](http://multimodaal.nl)**WERELDHAVENDAGEN  
6-8 SEPTEMBER, ROTTERDAM**

Leer onder andere meer over de beroepen, nieuwe technologieën en de complexe logistiek van de Rotterdamse haven en kom meer te weten over de ambities voor schoonste haven ter wereld.

• [wereldhavendagen.nl](http://wereldhavendagen.nl)**PROJECT CARGO SUMMIT 2019  
11-12 SEPTEMBER, ROTTERDAM**

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

• [projectcargosummit.com](http://projectcargosummit.com)**HAVENDEBAT AMSTERDAM  
10 OKTOBER, AMSTERDAM**

De bijeenkomst staat in het teken van open gesprek en debat over actuele onderwerpen die de haven, stakeholders en gebruikers bezig houden.

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

# niet divers genoeg'

te lossen



Beeldbewerking: DS - Bureau OMA

einde van het opleidingsproces. Het resultaat? In 2018 werden er 3000 extra chauffeurs aangenomen en waren er bijna 1000 extra studenten die school met werk combineerden om toekomstig chauffeur te worden. Ook over de grens wordt succes geboekt, in België. Onze collega's bij FBAA hebben BEchauffeur. BE opgezet, een openbare portal die gericht is op het verstrekken van begrijpelijke informatie over alles wat met wegvervoer te maken heeft. De portal bevat een contactformulier om gewillige kandidaten in contact te brengen met vervoerders, en er zijn al veel geïnteresseerden geweest die een aanvraag hebben gedaan.

## Om het probleem echt op te lossen is een gezamenlijke aanpak nodig.

Deze voorbeelden geven aan dat er al fantastisch veel vooruitgang is geboekt.

Maar we kunnen alleen écht een verschil maken door op alle niveaus samen te werken. Voortdurende actie van de Europese Unie en nationale overheden is nodig om de wetten regelgeving vorm te geven waardoor de sector effectieve en duurzame veranderingen kan aanbrengen. Bedrijven en landelijke vervoersorganisaties moeten ook

een rol spelen en al het mogelijke doen om ervoor te zorgen dat banen toegankelijk en aantrekkelijk zijn voor mensen uit alle delen van de samenleving. Tot slot moeten vakbonden, onderwijs- en klantenorganisaties, de wereld van onderzoek en media, en alle betrokken openbare of particuliere belanghebbenden samenwerken.

IRU zal een toonaangevende rol spelen om deze samenwerking te faciliteren. We hebben ook een draaiboek over chauffeurstekorten samengesteld, de *Road Map on Driver Shortage*, waarin een reeks maatregelen op korte, middellange en lange termijn worden beschreven die zijn bedoeld om de sector te diversifiëren en uiteindelijk de trend te keren.

Het gaat hierbij om:

- 1) Verbetering van de werkomstandigheden om het beeld dat mensen van de sector hebben te verbeteren en meer kandidaten aan te trekken - IRU heeft al een gezamenlijke werkgroep gelanceerd met de European Shippers' Council (ESC) met als doel om de behandeling van chauffeurs bij laad- en lospunten te verbeteren.
- 2) Het opzetten van een panel van deskundigen aangaande chauffeursopleiding om onder meer de impact van wetgeving op het ge-

bied van chauffeurstraining te onderzoeken.

- 3) Het opzetten van een netwerk voor vrouwen in het transportwezen, het Women in Transport Network, om voornamelijk het gender-evenwicht aan te pakken - en aanbevelingen te doen over hoe de sector getalenteerde vrouwen beter kan aantrekken en behouden.

Samen kunnen we ons inzetten om ervoor te zorgen dat de omstandigheden en faciliteiten worden verbeterd en dat werken in de sector aantrekkelijker is. Alleen dan zullen we in staat zijn om meer mensen tot de sector aan te trekken en vooruitgang te boeken met het oplossen van het tekort. Alleen samen zullen we een verschil maken.

**Boris Blanche is algemeen directeur van IRU. Dat is de internationale organisatie voor het wegvervoer.**

## UW MENING

Wilt u ook uw mening over een actueel thema delen met de logistieke- en transportsector? Stuur uw opiniestuk van maximaal 800 woorden naar [bart.pals@nieuwsbladtransport.nl](mailto:bart.pals@nieuwsbladtransport.nl).

## BEDRIJFSNIEUWS

**Hermes**, een specialist in het vervoer van via internet bestelde consumentengoederen, bracht in het afgelopen jaar 6,7 miljoen meer pakjes bij de consument thuis en bij bedrijven op het overeengekomen afleveradres. Het ging om 817 miljoen pakketten. De omzet steeg intussen



minder snel dan de verwerkte volumes, namelijk met 6% tot 3,2 miljard euro. Per afgeleverd pakje werd dus minder omzet behaald. Een sterke volumegroei was er in Frankrijk. Hermes, van oorsprong een Duits bedrijf, zag zijn Franse volumes met 38,8% toenemen. In dat land is het actief onder de naam Mondial Relay. Het opent er dit jaar nieuwe vestigingen in Lyon en Mer (Loire-et-Cher). In heel Europa beschikt Hermes over veertigduizend pakketshops. Het bedrijf uit Hamburg denkt dat binnen twintig jaar 70% van de detailhandel in Europa in handen is van webwinkels, die hun producten bij de consument thuis afleveren of naar pakketshops (afhaalpunten) laten overbrengen.

Met de komst van **Royal Huisman** vestigt zich een nieuwe jachtbouwer in de Amsterdamse haven. Het bedrijf gaat aan de slag op de voormalige werf van Holland



Jachtbouw in Zaandam. Het havenbedrijf heeft daarvoor deze week de werf overgenomen. Royal Huisman is na Feadship Royal van Lent de tweede superjachtbouwer die zich in de Amsterdamse haven vestigt. Volgens topman Koen Overtoom van Haven Amsterdam versterkt Royal Huisman daarmee het segment maakindustrie in de haven. 'Met de komst van Royal Huisman naar de Amsterdamse havenregio, geven we verder invulling aan onze ambitie om te groeien tot een superjacht hub.' Hij wil hiermee een passend antwoord geven op de toenemen-

de vraag van bestaande en nieuwe klanten naar jachten.

Luchtvrachtafhandelaar **Swissport** profiteerde vorig jaar van de betere resultaten in de sector en zag de vrachtomzet stijgen met 6,5% naar 650 miljoen euro. De totale inkomsten van de Zwitserse afhandelaar kwamen uit op bijna drie miljard euro, een toename van 6,7% vergeleken met 2017.

**Rail Cargo Group**, een dochter van Österreichische Bundesbahn, is een spoordienst voor goederen begonnen tussen Wenen en Zweden. De dienst wordt onder de naam TransFER Vienna-Scandinavia aangeboden en heeft een frequentie van vier keer per week in beide richtingen. De treinen rijden tussen Wenen en de Duitse Oostzeehaven Rostock. Vandaar wordt de overtocht met de ferry gemaakt naar de



Zuid-Zweedse haven Trelleborg, waarna de Zweedse partner Green Cargo de dienst overneemt en zorgt voor de distributie in Zweden zelf en andere delen van Scandinavië. Green Cargo zorgt ook voor de boeking op de veerboot.

**Raben Group** heeft zijn belang in Sittam, een Italiaanse vervoerder van deel- en groupagelading, opgehoogd van 20 tot 51%. De van oorsprong Nederlandse groep kocht zich twee jaar geleden in bij Sittam, waarmee het al enkele decennia samenwerkte in groupagevervoer in Italië en omliggende landen. In Sittam, gevestigd in Cormaredo nabij Milaan, behoudt de familie Bertola de resterende aandelen,



49% van het totaal. Raben behaalde vorig jaar een omzet van één miljard euro en is tegenwoordig vooral actief in Duitsland en Midden- en Oost-Europa.



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

## COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van

**ProMedia**  
group.nl

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](mailto:joan.blaas@promedia.nl)

**COMMERCIEEL DIRECTEUR**  
[arie.van.dijk@promedia.nl](mailto:arie.van.dijk@promedia.nl)

**HOOFDREDACTEUR**  
[bart.pals@nieuwsbladtransport.nl](mailto:bart.pals@nieuwsbladtransport.nl)

**EINDREDACTIE PRINT**  
ProMedia Group

**EINDREDACTIE ONLINE**  
[tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl](mailto:tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl)

**REDACTIE**  
[rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl](mailto:rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl)  
*havens, maritiem en spoor*  
[folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl](mailto:folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl)  
*wegvervoer, binnenvaart en economie*  
[tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl](mailto:tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl)  
*wegvervoer*  
[john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl](mailto:john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl)  
*luchtvracht en expeditie*  
[paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl](mailto:paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl)  
*scheepvaart, lijnvaart en offshore*  
[bart.pals@nieuwsbladtransport.nl](mailto: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](mailto: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)  
[minouschka.schouten@mainportmail.nl](mailto:minouschka.schouten@mainportmail.nl)

**DRUK**  
**DE PERSGROEP**  
NEDERLAND

© 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.

**MVW**  
media voor vak  
& wetenschap

COLUMN

FOLKERT NICOLAI  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl



Bode der goden

Een vrolijk geluid uit Hamburg. Hermes, de logistieke divisie van webwinkel Otto Group, voerde de bij consumenten thuis afgeleverde volumes vorig jaar met bijna 7 procent op. Hermes, vernoemd naar de Griekse god voor de handel, bracht meer dan achthonderd miljoen pakjes bij de mensen thuis, met bestellingen die op de talloze websites van Otto zelf en van derden waren besteld. De 'bode der goden', want dat was Hermes in de oudheid ook, hield er per pakje echter minder omzet aan over en bewaart het stilzwijgen over wat er per bestelling aan werd verdiend. De omzet in geld steeg 6 procent tot 3,2 miljard euro.

Voor gegevens over het bedrijfsresultaat is het wachten op de jaarcijfers van moederbedrijf Otto. Een publiek geheim is dat Otto wel van Hermes af wil. Dat werd vorig jaar herfst al duidelijk in een artikel in het Duitse blad Börsen-Zeitung. Hermes kon voor een deel, of zelfs voor een meerderheid van de aandelen, de deur uit. Otto veronderstelde dat Hermes aantrekkelijk zou kunnen zijn voor bijvoorbeeld Amazon of Alibaba. Sindsdien niet veel meer over gehoord. De reuzen in de internethandel hebben vooralsnog niet toegehapt.

Ze zouden met een overname van Hermes best een aardig netwerk in Europa in handen krijgen. Hermes is sterk in het eigen Duitsland, in Frankrijk en in het Verenigd Koninkrijk. Het bedrijf is ook van de partij in het midden en oosten van ons werelddeel. Het webwinkelen is natuurlijk nog steeds een groeikampioen in het distributievervoer. Dat geldt overigens niet alleen in Europa, maar ook in de Verenigde Staten en China. Aan die markten hebben Amazon en Alibaba de handen al vol; het is zelfs de vraag of ze in ons avondland om verdere expansie staan te springen.

Een nog steeds niet opgelost probleem is dat van de 'retouren'. Het thuis afleveren van een pakket kan best een lucratieve aangelegenheid zijn, maar als je als bedrijf in de 'e-fulfilment' de opdrachtgever, de webwinkel zelf dus, belooft ook zendingen die worden geweigerd weer mee terug te nemen, verbleken de resultaten. Veel logistieke dienstverleners doen het in deze tak van transport onder de streep niet zo goed. De 'laatste mijl' is vaak een schip van bijleggen. De markt groeit explosief, maar erg winstgevend is ze voor de vervoerder voorlopig niet.

Dirndl in Latex

LUDIEK Politici proberen de aandacht te trekken, zeker in verkiezingstijd



De voormalige Duitse staatssecretaris voor vervoer, Dorothee Bär, opent een computerbeurs in een latex pak. Foto: Hollandse Hoogte

FOLKERT NICOLAI

**Kom, ik doe eens iets anders, dacht de voormalige Duitse staatssecretaris voor vervoer, Dorothee Bär, toen ze onlangs, nu als staatssecretaris voor digitale zaken, een beurs voor computerspelletjes opende in Berlijn.**

Ze liet zich door een Berlijnse ontwerper van Oostenrijkse komaf een latex jurkje aanmeten met bijbehorend topje, in zuurstokroze en aquamarijn-achtige kleuren, compleet met de benodigde riempjes en gespen om de zaak zogenaamd bij elkaar te houden. Frau Staatssekretär(in) Bär (40, CSU) staat bekend om haar soms wat buitensporige kleding, al staat een saaië deux-pièce haar meestal ook wel goed. Bär dacht in dit geval: wat zou nou de Berlijnse variant van de Beierse Dirndl-jurk zijn?

De huidige verkeersminister, Andreas Scheuer (ook CSU) stond tijdens de openingshandeling monter naast zijn digitale collega en partijgenote. Maar Scheuer had voor de gelegenheid toch maar een 'analoog' pak aangetrokken, met wijnrode stropdas. 'Want ik kan me toch niet meten met de betoverende Doro Bär.' Wat doet een Duitse verkeersminister eigenlijk op een spelletjesbeurs in Berlijn, kan men zich afvragen. Daar zijn twee goede redenen voor. Ten eerste lag de beurs voor computerspellen min of meer naast de deur van zijn Berlijnse ministerie. Ten tweede: transport wordt in rap tempo gecomputeriseerd, reden waarom Scheuer zich tegenwoordig ook minister van digitale zaken mag noemen. Moderne mobiliteit is allang geen analoge bedoening meer, maar begint inderdaad (zie foto) Startrek-achtige trekjes te vertonen.

Boordcomputers zijn niet meer weg te denken, eerdaags stappen we in zelfrijdende auto's, trucks worden 'intelligent' en hun chauffeurs kunnen het voertuig voor grote delen van het traject op de automatische piloot laten rijden. Reken maar dat grote logistieke bedrijven zich ook al - soms misschien nog wat stiekem - oriënteren in het vrachtvervoer door de ruimte. 'Beam me up, Scotty'. Angela Merkel, de superchef van Bär en Scheuer, zal zich niet gauw in kruippakjes à la de digitale Doro vertonen. Van haar beoogde opvolger, Annegret Kramp-Karrenbauer, is dat ook niet te verwachten; die houdt het voorlopig op conventionele deux-pièces en behoudende pantalon. Een kanshebbende is misschien onze Cora van Nieuwenhuizen, minister van Infrastructuur en Waterstaat. Maar de moderedactie van deze krant wil haar niets opdringen. Ze is baas in haar eigen inloopkast.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

14 mei 1999

Brussel treft EATA met verbod

De Europese Commissie heeft het Europe Asia Trades Agreement (EATA) alsnog verboden, omdat EATA afspraken omvatte over gezamenlijk capaciteitsmanagement. Het officiële verbod is in het belang van het recht, stelt de Commissie. EATA, in september 1997 opgeheven, wilde door beperking van de capaciteit de vrachtprijzen in de containerlijnvaart van Noord-Europa naar het Verre Oosten opvoeren. De Commissie heeft capaciteitsregelingen op het vaargebied EU-Azië en EU-Noord Amerika nooit toegestaan. Ze heeft alsnog tot een formeel verbod van EATA besloten, hoewel die conference zichzelf in



middels heeft ontbonden. De Commissie doet dat om juridische zekerheid te scheppen, zowel in het belang van de lijnvaart zelf als van derden die verhaal zoeken bij nationale rechtbanken. Een programma voor de regeling van de capaciteit is een overeenkomst waarbij de partijen zich verbinden om een deel van hun vrachtcapaciteit op een bepaald vaargebied te beperken. Dat capaciteitsaandeel wordt uitgesloten op basis van geschatte overcapaciteit. In 1994 verbood de Europese Commissie een soortgelijke afspraak op de trans-Atlantische routes, het Trans-Atlantic Agreement (TAA).

QUOTE VAN DE WEEK

Iran zal ernstig lijden als het iets doet in de vorm van een aanval.



President Donald Trump op Twitter.



Zoeken wordt vinden.

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

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