



CONTAINERS

Vijf jaar
Maasvlakte 2

8

MULTIMODAAAL & IT

‘Wij worden de
Amazon voor de
scheepvaart’

12

HAVEN

Piraeus wil
de grootste
worden met
Chinese hulp

18



Nieuwsblad Transport

INTERVIEW

‘Vrachtwagens
op LNG lopen
als een klok’

2

WEEK 25 / 21-27 JUNI 2018 / JAARGANG 30

redactie@nieuwsbladtransport.nl Abonnementen: 010-280 10 16 Adverteren: 010-280 10 25 nieuwsbladtransport.nl

Denemarken: actie staatssteun Korea

SCHEEPSBOUW/REDERIJEN

Denemarken wil steun van de Europese Commissie in zijn strijd tegen de miljardensteun die Zuid-Koreaanse scheepswerken en rederijen krijgen van de Koreaanse regering. Daarmee wil Seoul vooral de jeugd werkloosheid in het land bestrijden. Het gaat daarbij om belastingvrijstellingen en subsidieregelingen. Verder kan rederij HMM rekenen op directe financiering voor de nieuwbouw van schepen. Naast Denemarken laakt ook Japan de subsidiëring van de Koreaanse maritieme sector. Zie ook pagina 5.

Afhandelaar WFS in handen van Cerberus

1,2 miljard euro zou de Amerikaanse investeerder Cerberus Capital Management hebben betaald voor de overname van (vracht)afhandelaar WFS. Het vrachtbedrijf, met een omzet van 1 miljard euro, is naast Menzies, Aviapartner en Dnata een van de grote spelers in de afhandeling van vliegtuigen. WFS werd nog geen drie jaar geleden gekocht door het eveneens Amerikaanse Platinum Equity.

H. Essers slaat slag in Italiaanse logistiek

FARMALOGISTIEK

De Belgische logistieke dienstverlener H.Essers (Genk) heeft in Italië de farmaspecialist Baxter Monselice overgenomen voor een onbekend bedrag. Eerder opende het bedrijf al een centrum voor farmaceutische- en gezondheidsartikelen in Milaan. Baxter Monselice (Noord-Italië) beschikt over temperatuurgeconditioneerde opslag van 22.000 m². H.Essers wil sterk groeien in Europese farmalogistiek. In België werden die plannen om milieuredenen bemoeilijkt op de eigen thuisbasis.

Van Nieuwenhuizen keurt vrachtregeeling Schiphol af

LOCAL RULE ‘Te groot risico voor overschrijding maximum van 500.000 vliegbewegingen’



Minister Van Nieuwenhuizen (infrastructuur), hier tijdens een werkbezoek aan Schiphol, zegt nog steeds ‘welwillend’ te staan tegenover een aangepaste vrachtregeeling. Foto: ANP

JOHN VERSLEIJEN

Opnieuw een domper voor de Nederlandse luchtvrachtsector op Schiphol. Minister Cora van Nieuwenhuizen heeft na vier maanden geaarzel de local rule voor extra vrachtluchten voor de branche afgeschoten.

Door dit ‘afkeuringsbesluit’ is de sector min of meer terug bij af. Eind vorig jaar werd er plotseling voor het winterseizoen, onder druk van een mogelijk capaciteitstekort, op Schiphol strenger gehandhaafd bij de aanvragen van vrachtluchten. Sommige carriers verloren meer dan de helft van hun vluchten. De local rule, eind vorig jaar op initiatief van de KLM aangenomen, was

een pleister op de wonde zodat de vrachtmaatschappijen het komend winterseizoen niet opnieuw zouden worden geconfronteerd met een tekort en hun heil zouden moeten zoeken in het buitenland.

Minister Cora van Nieuwenhuizen, die nog steeds zegt welwillend te staan tegenover een lokaal richtsnoer, wil voorlopig dit noodverband niet aanbrengen. Zij wijst er in de langverwachte brief aan de Tweede Kamer op dat de afwijzing van de regeling, waarbij onbenutte slots op Schiphol voor 25% naar de vrachtsector gaan, is gebaseerd op het feit dat de verdeling van slots uit de reservepot ook zou gebeuren op basis van een inschatting. Dit brengt het risico met zich mee dat Schiphol het toegestane maximum van

500.000 vliegbewegingen zal overschrijden. ‘Die inschatting betekent dat er slots gealloceerd kunnen worden die niet daadwerkelijk door maatschappijen worden teruggegeven of zijn gebruikt en dus boven op de slots komen die ten hoogste kunnen worden toegewezen op basis van de capaciteitsdeclaratie. Hiermee ontstaat het risico van overschrijding van het afgesproken maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis tot en met 2020. Ik wil dat risico niet lopen omdat ik vast wil houden aan dit afgesproken maximum’, aldus Van Nieuwenhuizen. De inschatting waar zij naar verwijst, was overigens niet zo vrijblijvend als de minister in de brief suggereert. Basis daarvoor was een

analyse van het gemiddeld aantal vluchten dat in de afgelopen jaren als onbenut is teruggegeven door luchtvaartmaatschappijen op Schiphol. Dit mechanisme was door airlines op Schiphol in het kader van het compromis rond de local rule opgezet om in de praktijk vluchten ook te kunnen plannen binnen het nieuwe ad-hocsysteem. De minister laat in haar besluit overigens de deur open voor de luchtvaartsector om ‘een aangepast lokaal richtsnoer’ in te dienen dat rekening houdt met haar bezwaren. ‘Dan sta ik daar welwillend tegenover en zie ik het met belangstelling tegemoet’, aldus de bewindsvrouw.

ZIE OOK PAGINA 4 ▶ Teleurgestelde sector slaat aan het repareren

COMMENTAAR

JOHN VERSLEIJEN
redactie@nieuwsbladtransport.nl



Onnodig tijdverlies

Het komt niet als een grote verrassing of schok voor de Nederlandse luchtvrachtsector dat minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) de local rule voor Schiphol, die onder meer extra vrachtluchten zou moeten opleveren voor de branche, naar de prullenbak heeft verwezen.

Al begin mei berichtte deze krant op basis van goed ingevoerde bronnen bij het overleg met de minister dat de slotcoördinator al de stekker uit het richtsnoer had getrokken. Volgens de dienst zou de herverdeling van onbenutte vluchten op basis van data uit het verleden ertoe leiden dat er historische rechten worden opgebouwd door de airlines, waardoor Schiphol uiteindelijk het toegestane jaarlijkse maximum van 500.000 vliegbewegingen zou kunnen overschrijden. Destijds werd dit verhaal door het ministerie tegenover deze krant ontkend (‘wij kunnen dit verhaal niet plaatsen’), maar zes weken later keurt de minister de local rule af, juist op grond van de bezwaren van de slotcoördinator.

De conclusie is dan gerechtvaardigd dat er de afgelopen zes weken door het ministerie onnodig veel tijd is verspeeld. Geen wonder ook dat verladersorganisatie Evofenedex los van de negatieve uitslag in een eerste reactie geen begrip kon opbrengen voor de trage besluitvorming van de minister. Eerder had de vertrokken vrachtbaas Jonas van Stekelenburg van Schiphol al zijn ongenoegen uitgesproken over het gemis aan urgentie bij het departement. Vier maanden vond hij veel te lang. Uit de begeleidende brief van de minister over het afkeuringsbesluit van deze week blijkt ook weinig voortvarendheid of urgentie.

Het is nu wederom aan de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol om de bezwaren van de minister tegen de local rule zo snel mogelijk weg te nemen. Als we bronnen op Schiphol mogen geloven, ligt er al een blauwdruk klaar, maar we weten nu ook dat de ambtelijke molen in Den Haag bijzonder langzaam maalt. Daarbij komt nog dat de slotcoördinator vanaf het begin weinig heil heeft gezien in de uitvoering van de complexe local rule. Sommige vrachtpartijen hebben de dienst al beticht van obstructie in het dossier. Het is dan ook nog lang niet zeker dat er straks vóór het begin van het winterseizoen (1 november) een door de minister goedgekeurde aangepaste local rule ligt. Dat zou bijzonder schadelijk zijn voor de vrachtpositie van de mainport in Europa. Nu al dreigt Schiphol de derde plek in Europa op vrachtgebied te verliezen aan London Heathrow Airport.

Wat wellicht het goedkeuringsproces in Den Haag kan versnellen is de dreiging van een nieuwe luchtvaartoorlog met Rusland indien de Russische vrachtmaatschappij AirBridgeCargo in het winterseizoen niet over voldoende vrachtluchten kan beschikken op Schiphol. Zonder local rule moet KLM blijkens een eerdere overeenkomst (codeshare) slots afstaan aan de Russen. Anders dreigt het Russische luchtruim op slot te gaan voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Niemand wil dat, Van Nieuwenhuizen niet en zeker niet de KLM – en die beschikt juist in tegenstelling tot de vrachtsector op Schiphol wel over een stevige lobby in Den Haag.

INTERVIEW MATTHIAS STREHL, MEYER LOGISTIK

‘LNG-vrachtwagens lopen als een klok’

MELS DEES / DVZ

Logistiek manager Matthias Strehl (51) werkt sinds 1999 bij expediteur Meyer Logistik, een Hamburgse onderneming die in heel Europa actief is. Meyer investeert fors in vrachtwagens met een alternatieve aandrijving. ‘We zijn te laat naar alternatieven gaan kijken in onze sector.’

Meyer Logistik hoort tot de transportondernemingen die graag experimenteren als het om alternatieve brandstoffen gaat. Welk systeem zijn op dit moment bij u in gebruik?

Op dit moment testen we de twee met gas aangedreven systemen, CNG en LNG, naast hybride-aandrijving voor vrachtwagens en geheel elektrisch aangedreven voertuigen.

Welk systeem werkt het best?

De beste resultaten bereiken we op dit moment met de LNG-vrachtwagens. Onze twintig LNG-trekkers lopen als een klok, met een zeer gunstig brandstofverbruik en lage uitstootwaarden. Daar ben ik echt gelukkig mee.

Bekend is dat het inzetten van LNG op lange trajecten interessant is, maar hoe ziet het beeld er op de kortere routes uit? Is LNG dan ook rendabel in te zetten?

U hebt gelijk, om de meerkosten van de inzet van LNG te compenseren moeten veel kilometers gereden worden. Daarmee is de techniek vooral op de langere trajecten gunstig. Daar staat wel tegenover dat de kosten per kilometer geringer zijn. Je hebt in sommige gevallen zelfs geen AdBlue nodig. Daarnaast hopen we dat het feit dat een LNG-truck veel stiller is op een gegeven moment een voordeel is, hoewel dat niet direct in geld uit te drukken is. Als het om de kosten gaat is er dus nog wel een klein probleem.

Hoe klein is dit probleem?

Dat kan ik heel concreet aangeven. De 30.000 tot 40.000 euro die we op dit moment extra moeten betalen voor deze techniek zijn te hoog.



Foto: Scania

Zouden de extra kosten beperkt blijven tot circa 20.000 euro, dan ziet het er echt al veel beter uit. Dan zou je zelfs als je de wagens ook op korte trajecten inzet bij 120.000 km per jaar al de kosten relatief snel kunnen terugverdienen.

Zouden subsidies een oplossing zijn?

Dat zou zeker een impuls kunnen geven, waarbij het doel uiteindelijk toch moet zijn dat alternatieve vormen van aandrijving ook zonder subsidie bestaansrecht hebben, dus dat ze economisch gezien zinvol zijn.

De meeste ondernemingen leasen vrachtwagens. Hoeveel stijgen de kosten als je een gas-aangedreven vrachtwagen leest?

Dan kun je uitgaan van een maandbedrag dat tussen de 150 en 200 euro hoger ligt. Dat is logisch, want het ligt voor de hand dat vrachtwagens met een alternatieve aandrijving over het algemeen duurder zijn. Dat dit niet volledig op de schouders van de expediteur terecht mag komen zou ook voor de hand moeten liggen.

Je moet dus met de verschillende

partners spreken. Het begint bij de leasemaatschappij, waarmee je hard moet onderhandelen om op een redelijke prijs uit te komen.

Maar je moet ook met de opdrachtgever praten. Wellicht willen zij financieel, bijvoorbeeld met 5 euro per dag per voertuig, bijdragen. Het is bemoedigend dat zulke concepten gehoor vinden.

Hebben de fabrikanten de boot gemist bij het ontwikkelen van elektrische vrachtwagens? Jullie nemen pas nu een e-truck in bedrijf.

Principieel is in onze sector niet alleen het thema elektrische vrachtwagen verwaarloosd, maar ook andere vormen van alternatieve aandrijving – de omschakeling komt te laat. Het hoefde ook niet eerder, want met diesel kon goed geld verdiend worden. Er zijn overigens al langer elektrische vrachtwagens, maar dat waren dan specifieke, eenmalig vervaardigde wagens. Indien Mercedes of MAN nu met alternatieve concepten komen in grote series, dan verandert de situatie echt. En ik vind het goed dat die fabrikanten dit eindelijk doen. Ervaringen van transporteurs zoals wij zullen gebruikt worden bij het ontwikkelen van nieuwe wagens en technieken.

Op dit moment komen elektrische vrachtwagens niet verder dan 200 kilometer met een batterijlading. Vaak wordt gesteld dat dit niet voldoende is.

Dat zie ik volledig anders. Elke transportvorm heeft zijn eigen kenmerken. Er zijn in de praktijk genoeg voorbeelden, en die maken we bij Meyer dagelijks mee, waarbij een range van 200 tot 250 kilometer absoluut voldoet. Het gaat ook dan nog steeds om een palet aan auto's, van relatief kleine bestelwagens voor de binnenstedelijke distributie, tot aan 40-tonners voor de regiologistiek. Die rijden uiteindelijk wellicht maar 5000 kilometer per maand en kunnen heel goed geëlektrificeerd worden. Het logistieke segment dat nu al geschikt is voor elektrisch vervoer is groot en maakt de verkoop van forse aantallen trucks mogelijk.

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden 104 mensen op de stelling van 13 juni.

DE ZIJDEROUTE GAAT HET NOOIT WINNEN VAN ZEETRANSPORT

De trein verovert een vaste positie, naast zee- en luchttransport.	55%
Ja, zeker als China stopt met de subsidies.	26%
Het gaat eerder ten koste van luchtvracht.	19%

NIEUWE POLL Den Haag gaat het spoorgoederenvervoer subsidiëren. Goed idee?

Reageer ook! nieuwsbladtransport.nl/poll

Donderdag 5 juli

Regio Rotterdam

DOSSIER

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

Roer om in spoorvervoer

MAATREGELENPAKKET Nederland volgt Duitsland met fikse verlaging gebruiksvergoeding

ROB MACKOR

Staatssecretaris Stientje van Veldhoven (D66) gooit het roer om in het spoorgoederenvervoer. Waar de sector van het vorige kabinet nauwelijks iets gedaan kreeg, krijgt die nu de steun vol in de rug.

Ze heeft met de Spoortafel onder leiding van Steven Lak (Deltalinqs, Evofenedex) afspraken gemaakt in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, dat deze week naar de Tweede Kamer is gestuurd en een eind moet maken aan de stagnatie in de sector. Doelstelling, en dus niet ambitie, is om de omvang van goederenvervoer via het Nederlandse net fors te vergroten: van 42 miljoen ton in 2016 tot tussen 54 en 61 miljoen ton in 2030. Meest in het oog springende onderdeel is een subsidieregeling voor de periode 2019-2023 om de gebruiksvergoeding, die de vervoerder aan ProRail betaalt, te verlagen. Aanleiding daarvoor is de halvering van de gebruiksvergoeding voor goederenvervoerders volgend jaar in Duitsland. Om daar mee in de pas te lopen, stelt Van Veldhoven ‘voorlopig’ twaalf tot veertien miljoen per jaar beschikbaar. In 2021 wordt bekeken of de regeling wordt verlengd.

Last mile vervoer

Ze stelt wel een aantal voorwaarden. Vervoerders moeten ‘actief’ deelnemen aan proeven om de efficiëntie te verbeteren en de overlast (geluid, trillingen) terug te dringen. Ook verwacht ze medewerking bij de vervanging van het beveiligingssysteem ATB door ERTMS en wil ze dat bedrijven transparanter worden over hun activiteiten op het spoor en over wat ze doen om duurzamer en veiliger te worden. Opvallend veel maatregelen worden in verband gebracht met de zee-



Er komt een extra korting voor het gebruik van de Betuweroute. Foto: NT Archief

havens. Zo noemt Van Veldhoven samenwerking tussen onder meer vervoerders en ProRail om het ‘last mile’ vervoer in de havengebieden efficiënter uit te voeren als harde voorwaarde voor het toekennen van subsidie. Uit haar brief aan de Ka-

een nieuwe impuls te geven en noemt het pakket ‘het startpunt van een nieuwe aanpak’. Hans-Willem Vroon van belangenvereniging Rail-Good spreekt van ‘een pakket om trots op te zijn’. Behalve de halvering van de gebruiksvergoeding is

van de gebruiksvergoeding) onder de loep nemen. Ze wil dat ProRail die gaat afstemmen op de buurlanden en zal de Europese Commissie verzoeken om die in Europa te harmoniseren. Ook komt er een extra korting voor het gebruik van de Betuweroute, zodat meer vervoerders daarvoor kiezen.

Energiemeter

Verder gaat ze vervoerders ‘maximaal ondersteunen’ bij investeringen in ERTMS. Naast de bestaande Europese CEF-faciliteit komt ze met een eigen regeling en wil ze een ‘financieringsarrangement’ ontwikkelen. Als aansporing om zuiniger te gaan rijden, moeten vervoerders vanaf volgend jaat energiemeters in hun locomotieven in laten bouwen. Gebruik daarvan levert al gauw 10% besparing op.

Alle partijen zijn enorm bereid om de sector een nieuwe impuls te geven.

mer blijkt overigens dat ‘desbetreffende’ havenbedrijven bereid zijn om daarin het voortouw te nemen. Lak gaat ervan uit dat dat wel goed komt. Hij ziet ‘een enorme bereidheid’ bij alle partijen om de sector

voor hem ‘de erkenning van de waarde van spoorgoederenvervoer’ een belangrijk resultaat. Van Veldhoven gaat verder de Vergoeding Minimum Toegangspakket (VMT, het belangrijkste onderdeel

WEGVERVOER

Mobiliteitspakket in huidige vorm kansloos

FOLKERT NICOLAI

Het nieuwe mobiliteitspakket van de Europese Commissie, gericht tegen sociale dumping in het wegvervoer, haalt het in zijn huidige vorm niet in het Europees Parlement.

Het is zelfs de vraag of de Commissie de voorstellen voor verdere versoepeling van de cabotageregels en aanpassing van de rij- en rusttijdenwetgeving er in de Europese Raad van Transportministers doorheen weet te slepen. Het Europees Parlement stak afgelopen week een stokje voor enkele wijzigingsvoorstellen die door de transportcommissie van het parlement waren ingediend. De rapporteur van deze commissie, de Nederlandse CDA'er Wim van de Camp, wilde in afwijking van de voorstel-

len van de Europese Commissie de cabotageregels nog iets verder verruimen. Zijn ideeën kwamen erop neer dat een chauffeur in twee dagen na een internationaal transport in het buitenland onbepaald twee dagen binnenlands vervoer zou mogen verrichten. Verder stemde de transportcommissie ermee in dat voor chauffeurs in het wegvervoer, anders dan voor andere beroepsgroepen, de nieuwe detacheringsrichtlijn nog niet zou gaan gelden.

Opluchting

De richtlijn voorziet erin dat voor hetzelfde werk, verricht op dezelfde plaats, het gelijke loon moet worden betaald. Het lijkt erop dat een meerderheid van het Europees Parlement voor het wegvervoer op deze regel geen uitzondering wil maken. Begin volgende maand

komt het tot stemming over het nieuwe mobiliteitspakket in het plenaire Europees Parlement. In Nederland is met opluchting gereageerd op de verwerping van de uitbreiding van de cabotage en de vrijstelling van buitenlandse chauffeurs van de detacheringsregeling. Volgens CNV Vakmensen is er geen behoefte aan nieuwe regelgeving, maar aan betere handhaving van de bestaande regels. De Nederlandse bonden hebben samen met werkgeversorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) in Brussel een petitie ingediend waarin erop wordt aangedrongen dat ook chauffeurs in het internationale wegvervoer volledig onder de nieuwe detacheringsrichtlijn zullen vallen. Ze vrezen dat anders de concurrentieverhoudingen in het Europese wegvervoer verder zullen worden

verstoord en dat goedkope Oost-Europese chauffeurs niets in de weg wordt gelegd om drie weken per maand door West-Europa te trekken tegen een salaris dat veel lager is dan dat van hun West-Europese collega's.

Verruiming

Het is heel waarschijnlijk dat van de voorstellen van de Europese Commissie voorlopig niets in de praktijk wordt gebracht. Een grote botsing komt er zeker in de Raad van Ministers, tussen West- en Oost-Europese lidstaten. Een tiental West-Europese landen ziet niets in de verruiming van de cabotage, zoals door de Europese Commissie voorgesteld, zolang de loon- en arbeidsvoorwaarden in beide delen van de Europese Unie niet min of meer van vergelijkbaar niveau zijn.

KORT

Alibaba in zee met Emirates SkyCargo

PAKKETVERVOER

Cainiao, de logistieke divisie van de Chinese webwinkel Alibaba, heeft Emirates SkyCargo aangewezen als haar pakketvervoerder in het Midden-Oosten en de omliggende regio. De praktische invulling van de overeenkomst is niet verder duidelijk gemaakt. Het vervoerscontract met Emirates is het gevolg van het nieuwe plan van Alibaba om in de wereld vijf pakketcentra op te zetten. Dubai, de thuisbasis van Emirates, wordt een van die mondiale depots.

RST bestelt twee kranen bij Kalmar

CONTAINEROVERSLAG

Containerstuwadoos RST heeft twee nieuwe op afstand bedienbare kadekranen besteld bij Kalmar. Ze moeten eind 2019 en begin 2020 worden afgeleverd. Dat brengt het aantal Kalmar-kadekranen bij RST op negen en het totaal op zestien. Het overslagbedrijf, onderdeel van Steinweg-Handelsveem, is bezig met een forse expansie op het terrein van ECT's voormalige Home Terminal.

FedEx koopt voor \$6,6 miljard aan freighters

LUCHTVRACHT

De Amerikaanse pakketvervoerder FedEx heeft bij vliegtuigfabrikant Boeing een mega-order geplaatst voor 12 B767F's en 12 B777F's voor een totaalbedrag van 6,6 miljard dollar.



Via de order wil FedEx de vrachtvloot verder ingrijpend moderniseren en emissies en brandstofverbruik verlagen. Ook verwacht de koerier met de B777F de betrouwbaarheid van de besteldiensten te verbeteren.

DB verkoopt voor \$1 miljard scheepskrediet

FINANCIERING

Deutsche Bank (DB) heeft een pakket aan verlieslatende scheepvaartleningen voor een miljard dollar verkocht aan de beleggingsfondsen Oak Hill Advisors en Varde Partners. De bank zegt zich te gaan richten op 'scheepsfinanciering die waarde voor de klant toevoegt'. Eerder bleek dat DB 2,9 miljard dollar aan slechte scheepvaartleningen op zijn balans had.

START-UP
MONITOR

Naam: **Synple**
Opgericht: **januari 2015**
Door: **Roderick Rodenburg (39) en Machiel Resink (39)**
Aantal medewerkers: **18**

BART PALS

Digitalisering en innovaties hebben grote invloed op de moderne logistiek. Start-ups zijn creatief en bepalen misschien wel de toekomst van de sector. Daarom geven we in *Nieuwsblad Transport* tweewekelijks aandacht aan logistieke start-ups via de Startup Monitor. Deze week een gesprek met Roderick Rodenburg, mede-oprichter van Synple. ‘We richten ons 100% op transporteurs, zij zijn de sleutel voor efficiënt en duurzaam transport.’

Wat is je elevator pitch in een paar zinnen?
Een derde van alle vrachtwagens op de wegen rijdt leeg. Wij ontwikkelen slimme software waarmee transporteurs onderling elkaars lege ruimte kunnen opvullen.

Welk probleem los je daarmee op?
Het belangrijkste probleem is het capaciteitsprobleem. Daarnaast zijn er maatschappelijke zaken zoals onnodige vervuiling, filedruk en CO2-uitstoot. Het wegtransport kan nog veel efficiënter als transporteurs met elkaar samenwerken om onderling te optimaliseren. Met hetzelfde aantal vrachtwagens meer vervoeren.

Bestaat dit niet al?
Nee. Er zijn talloze initiatieven die zeggen dat ze lege vrachtwagens vullen. Maar zij vervangen eigenlijk de expediteur die offertes opvraagt bij transporteurs. Uiteindelijk gaat zo’n platform altijd om de laagste prijs. Wij creëren een omgeving waarin transporteurs op basis van efficiency ritten met elkaar uitwisselen. Dan ben je veel meer bereid om openheid te geven van jouw



Roderick Rodenburg: ‘Wij bieden meer uitwisselingsmogelijkheden en een betere marge.’
Foto: NT

‘Transporteurs zijn de sleutel voor efficiënt transport’

planning. Daarmee krijg je meer uitwisselingsmogelijkheden en een betere marge.

Welke verkeerde afslagen heb je de afgelopen jaren genomen?
De eerste versie van ons platform hadden we te ver door geautomatiseerd. Daar voelden planners zich niet comfortabel bij. Een planner kan nu zelf kiezen in hoeverre hij het proces automatiseert. Een algoritme geeft advies welke orders goed bij een ander zouden passen, de beslissing ligt bij de planner. Indien gewenst kun je ritten automatisch aan- en verkopen.

Synple is een it-oplossing. Kun je nog een beetje aan developers komen?
De eerste twee jaar was dat echt

heel moeilijk. Je bent met iedereen aan het vechten om dezelfde personen. En je hebt als start-up natuurlijk niet heel veel budget. Tegenwoordig gaat het veel makkelijker. Als het team tegen andere developers vertelt: ‘Hé, wij zijn echt vette dingen aan het doen op het gebied van duurzaamheid’, helpt dat enorm.

Wat is het verdienmodel?
Klanten betalen voor hun abonnement en een bedrag per uitwisseling. Hoe meer ritten worden uitgewisseld, hoe beter voor ons én de transporteur. Juist die abonnementen zijn we nog aan het onderzoeken. De tarieven die we rekenen zijn een fractie van de totale besparing, dat is echt een no-brainer voor een transporteur. Op die manier willen

we aantrekkelijk zijn voor transporteurs, maar dan hebben we natuurlijk wel veel volume nodig om uit de kosten te komen, dat wordt de uitdaging voor de toekomst.

Hoeveel kapitaal heb je inmiddels opgehaald?
Vorig jaar hebben we een investering van 1,1 miljoen euro ontvangen. De totale investering delen we niet, maar zit daar fors overheen. Verder hebben we van de Topsector Logistiek twee projecten gefinancierd gekregen. Onze investeerders zijn Mainport Innovation Fund (Schiphol, KLM, Haven van Amsterdam, NS en TU Delft, red.) en Newion Investments (venture capital fonds voor schaalbare b2b-software, red.). We hebben in het begin twee transporteurs ge-

had die graag geld in ons wilden steken, maar dat hebben we niet gedaan omdat we onafhankelijk willen blijven. Anders zijn transporteurs toch huiverig om hun data met ons te delen.

Hoeveel vrachtwagens heeft Synple dagelijks op de weg? En waar sta je over twee jaar?
Er zijn nu ongeveer 5.000 vrachtwagens aangesloten op het platform in Nederland en België. Over twee jaar zijn we volop actief in een aantal Europese landen, met name de logistieke hotspots.

Kun je er wat mee verdienen?
We blijven vooral investeren in ons samenwerkingsplatform. Je hebt een lange adem nodig om een nieuw concept van de grond te krijgen.

SCHIPHOL

‘Snel aan de slag met repareren afgekeurde local rule’

JOHN VERSLEIJEN

De luchtvaartsector op Schiphol en verladersorganisatie Evofenedex willen zo snel mogelijk een aangepaste local rule voor de vrachtsector op Schiphol indienen, nu minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) de oude versie heeft afgeschoten

Dat melden de verschillende partijen na het slechte nieuws uit Den Haag, dat overigens niet geheel als een verrassing kwam. Al begin mei berichtte *Nieuwsblad Transport* op basis van betrouwbare bronnen rond het overleg over de vrachtregering dat de onafhankelijke slotcoördinator op Schiphol, die verantwoordelijk is voor het toewijzen van vluchten op de luchthaven, de stekker uit de local rule had getrokken. Grootste grief daarbij was bij de

dienst het risico dat Schiphol met de regeling mogelijk het maximum van 500.000 vliegbewegingen zou overschrijden. Destijds zei de woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur in een reactie ‘dit verhaal niet te kunnen plaatsen’. Zes weken later schrijft verantwoordelijk minister Cora van Nieuwenhuizen dat juist dat risico de reden is om de local rule af te keuren.

Teleurstelling
Verladersorganisatie Evofenedex toont zich in een eerste reactie op het negatieve besluit ‘niet alleen teleurgesteld over het feit dat de local rule het niet heeft gehaald, maar ook dat het zo lang heeft geduurd totdat de minister de knoop heeft doorgehakt. Dat is vervelend’, aldus beleidsadviseur Rogier Spoel van de belangenbehartiger.

Hij wijst er ook op dat Evofenedex samen met de betrokken partijen zo snel mogelijk zal werken aan ‘een nieuwe versie waarbij de bezwaren van de minister zullen worden weg-

Zonder local rule moet KLM straks eigen slots gaan afstaan aan ABC.

genomen’. Volgens Spoel is het enige nadeel van een aangepaste local rule het tijdsaspect. ‘Je dient dan waarschijnlijk het gehele proces opnieuw te doorlopen en je begeeft je

in onbekende wateren. Het wordt dan ook spannend of we voor het komende winterseizoen de goedkeuring van de minister binnen hebben. We zullen er natuurlijk alles aan doen om die deadline te halen, maar veel is nog onzeker.’

Directeur Maarten van As van luchtvrachtcoepel ACN ziet in de brief van de minister nog voldoende aanknopingspunten om alsnog een herziene versie van de local rule geaccepteerd te krijgen. ‘De stekker is er mijns inziens dan ook maar tijdelijk uitgetrokken.’

Volgens Van As is het nu zaak de brief van de minister ‘grondig te bestuderen om te zien wat de bezwaren precies betekenen en hoe we daarmee moeten omgaan. Daarvoor hebben we wel tijd nodig.’

Sommige luchtvaartmaatschappijen binnen de Coordination Committee Netherlands (CCN), het

overlegorgaan van alle luchtvaartmaatschappijen en instanties op Schiphol, willen net als Evofenedex sneller schakelen. Zij hebben al deze week het eerste overleg over het afkeuringsbesluit van de minister, verzekert een betrouwbare bron binnen de CCN. ‘Inzet daarbij is om zo snel mogelijk te komen tot een aangepaste local rule. De blauwdruk daarvan ligt al klaar, want wij zagen dit wel aankomen.’

Het uitblijven van een local rule kan ook nare gevolgen hebben voor Van Nieuwenhuizen, maar vooral voor de KLM. Indien er niet meer ruimte komt voor de Russische vrachtmaatschappij AirBridgeCargo (ABC) via de local rule op Schiphol, zal KLM via een codeshare-overeenkomst eigen slots moeten geven aan ABC. Anders dreigt opnieuw het Russische luchtruim op slot te gaan voor de KLM.

HMM breekt deels met 2M

UITBREIDING Koreaanse rederij zegt tweede samenwerking met alliantie 2M op in korte tijd

TOBIAS PIEFFERS

Hyundai Merchant Marine (HMM) is samen met Evergreen en APL een nieuwe expresdienst begonnen tussen China en Australië, ten koste van een slotovereenkomst met ‘strategische 2M-partners’ Maersk Line en MSC. Het is de tweede samenwerking met 2M die HMM in korte tijd opzegt.

De nieuwe dienst, genaamd ‘Australian No.1 Express’ of kort A1X, wordt op 17 augustus ingeluid met het vertrek van de ‘Hyundai Supreme’, die dan vanuit Ningbo koers zet naar Brisbane en onderweg Sjanghai, Yantian, Sydney en Melbourne aandoet. De dienst wordt verzorgd door vijf Panamax-schepen van 4.600 teu waarvan Hyundai er twee levert en Evergreen en APL samen drie.

HMM, dat deze dienst eerder aanbood middels een slotovereenkomst met alliantiepartners Maersk Line, MSC en sinds kort Hamburg Süd, zegt dat de nieuwe dienst een ‘stabiele en concurrerende China-Australië-service’ is, die moet helpen om in de vraag te voorzien en ‘de klantenservice te verbeteren’. HMM wil zijn positie in Australië verder versterken door de huidige agent tot dochteronderneming te maken. Onduidelijk is of HMM het bedrijf wil overnemen of er een belang in neemt.

Trans-Atlantisch

Het is de tweede keer in korte tijd dat HMM een samenwerking met 2M stopzet. Eind mei maakte de rederij ook al bekend zich terug te trekken uit de trans-Atlantische handel, wat concreet neerkomt op een beëindiging van de diensten TA2 en TA3 die de rederij aanbiedt middels de 2M+H samenwerking. Als reden voor de beëindiging gaf



HMM is samen met Evergreen en APL een nieuwe expresdienst begonnen tussen China en Australië. Foto: HMM

HMM veranderende marktomstandigheden en een focus op zijn kernroutes op. Ook benadrukte de rederij dat de zet ‘geen invloed heeft op de sterke relatie met 2M’. HMM neemt nog tot en met 31 juli boekingen aan voor deze diensten.

ken over een ‘strategische samenwerking’ en dat HMM geen volwaardig lid van de alliantie werd. De samenwerking was destijds een enorme opsteker voor HMM, dat toen was verwickeld in een groot-schalige reorganisatie en ternau-

ten op de intra-Aziatische en trans-Pacifische diensten. De ‘strategische overeenkomst’ met 2M biedt de rederij tevens de mogelijkheid om transporten tussen Azië en Europa te offeren, terwijl Maersk en MSC tegelijkertijd een deel van hun trans-Pacifische lading op de schepen van HMM kunnen plaatsen, waardoor het aanbod op die routes voor HMM flink steeg. Na de ondergang van Hanjin is er veel gebeurd bij HMM. Zo heeft de rederij met staatssteun orders geplaatst voor 12 schepen van 23.000 teu en acht van 14.000 teu. Daarmee heeft HMM de schaalvergroting in de lijnvaart verder versterkt. Maar het kan deze megacarriers maar op één route inzetten, die tussen Azië en Europa. En dat is nu net de route waarvan de rederij zich amper een jaar geleden terugtrok.

Meer focus op eigen kernroutes en veranderende marktomstandigheden.

HMM tekende in maart 2017 een overeenkomst met Maersk Line en MSC, waarin de rederijen afspraken om samen te werken op de oost-westroutes. Opvallend was toen dat er expliciet werd gespro-

wernood ontsnapte aan een faillissement. Iets wat landgenoot Hanjin Shipping niet lukte. Als onderdeel van de reorganisatie trok HMM zich fysiek terug uit de Azië-Europa trade om zich te rich-

EXPEDITIE

Alsnog forse stijging Dachser op IATA-lijst

JOHN VERSLEIJEN

Dachser behoort in de laatste editie van de IATA-lijst ook tot de vrachtbedrijven die qua volume en omzet een sterke stijging doormaakten.

Door een omissie was die toename niet geheel verwerkt in de printversie van de IATA-lijst van *Nieuwsblad Transport* van vorige week. Dachser, dat zowel over een IATA-boekingsnummer beschikt voor Schiphol als voor Maastricht Aachen Airport (MAA), dankt die stijging aan het samengevoegde luchtvrachtresultaat van die twee filialen. Daardoor steeg de luchtvrachtexpediteur van plaats 75 naar een 58ste plek op de ranglijst met een volume van 1.694

ton en een export-omzet van bijna 2,8 miljoen euro. De oude positie van Dachser (plaats 75) was gerelateerd aan het volume op Schiphol alleen (1038 ton). Dat Dachser vorig jaar bijna 700 ton heeft weggezet op MAA laat zien dat de Limburgse luchthaven een steeds grotere rol krijgt in de Nederlandse luchtvrachtexpeditie. Door een herijking van de lijst viel het Duitse Röhlig Aircargo helaas uit de top-100. De expediteur was in de editie van 2016 al een keer hek-kensluiter en leek dit jaar op precies dezelfde positie uit te komen, maar moet nu genoegen nemen met de 101ste plek. Hek-kensluiter dit jaar is Malenstein Air. De volledig bijgewerkte lijst kunt u inzien op: www.nieuwsbladtransport.nl/iata.

ONDERHOUDSPROBLEMEN

NCA houdt vloot aan de grond na inspectie

De elf vrachtjumbo’s van de Japanse vrachtmaatschappij NCA worden voorlopig aan de grond gehouden, nadat bij recente overheidsinspecties gebreken in de onderhoudsrapporten van enkele vrachtvliegtuigen werden geconstateerd.

De Japanse luchtvaartdienst JCAB onderzoekt nu alle onderhoudsrapporten van de vrachtvliegtuigen van NCA, dat door de maatregel onder meer de vluchten op Schiphol deze week heeft moeten annuleren. Ook de bijdrage aan de joint venture met Cargolux is tijdelijk stopgezet, stelt de vrachtmaatschappij. Alleen twee extra B747-400F’s, die NCA chartert van het Amerikaanse Atlas, zijn beschikbaar voor de markt.

NCA beschikt in totaal over drie B747-400F’s en acht B747-8F’s en vliegt behalve op Schiphol vanuit de Japanse thuisbasis Tokio-Narita op de Europese bestemmingen Milaan, Frankfurt-Hahn en Luxemburg. In een toelichting stelt de Japanse vrachtmaatschappij dat in april bij een inspectie door de JCAB onjuistheden zijn geconstateerd in een onderhoudsrapport over een olieleiding van een B747-8F. Dit onderzoek volgde op een eerdere foutieve schademelding. Toen had een botsing met een vogel voor een deuk van 25 centimeter gezorgd in het vrachtvliegtuig. Het werd afgedaan als een kleine reparatie, terwijl het had moet worden omschreven als een grote reparatie. Een tweede deuk was ook onjuist ingevoerd. **JV**

KORT

Scheepvaart bezorgd om invoering zwavelcap

IMO

Opnieuw roepen grote scheepvaartorganisaties de IMO op om snel knopen door te hakken voor een aantal cruciale zaken rondom de invoering van de wereldwijde zwavelcap per 2020. Zij vrezen voor de veiligheid en oneerlijke bestraf-fing van individuele schepen. De IMO-lidstaten komen in juli bijeen om de invoering van de nieuwe zwavellimiet van 0,5% verder te bespreken. Tijdens deze sessie moeten snel besluiten worden genomen.

Chauffeurs beboet voor gebruik stoorzenders

WEGTRANSPORT

Tijdens controle-acties in de Belgische provincie Luxemburg zijn twee chauffeurs betrapt op het gebruik van illegale stoorzenders om de kilometer-heffing te ontlopen. Het is de eerste keer dat dit in België gebeurt. De twee Belgische chauffeurs gebruikten een ‘jammer’, een stoorzender. Die vertroebelt het signaal dat de verplichte ‘on board unit’ van een satelliet ontvangt.

Etihad wijt verlies aan deelnemingen

LUCHTVAART

Etihad Airways sloot 2017 af met een verlies van 1,5 miljard dollar bij een licht gestegen omzet van 6,1 miljard dollar. Daarmee stapelt de maatschap-pij uit Abu Dhabi verlies op



verlies. Over het boekjaar 2016 kwam het negatief bedrijfsre-sultaat uit op bijna 2 miljard. De maatschappij wijt het verlies grotendeels aan de ondergang van Air Berlin en Alitalia, waarin het grootaandeelhouder was.

1 miljoen euro subsidie voor 4C

LOGISTIEK

De Topsector Logistiek stelt 1 miljoen euro beschikbaar voor de opschaling van projecten met horizontale samenwerking, zogenoemde Cross Chain Control Centers (4C). De actieline 4C van de Topsector Logistiek heeft hiervoor een aanbesteding uitgeschreven. Bedrijven kunnen binnen de scope van deze ‘prijsvraag’ projecten indienen, die door de Topsector Logistiek ondersteund worden.

AMSTERDAM

VCK zet opnieuw een gedegen resultaat neer

JOHN VERSLEIJEN

Overslagbedrijf en logistiek dienstverlener VCK sloot 2017 af met een nettowinst van 5,2 miljoen euro op een omzet van 154,8 miljoen euro (+5,9%).

Dat blijkt uit de recent bij de Kamer van Koophandel gedeponeerde jaarcijfers. Het resultaat van VCK Holding, onder meer eigenaar van VCK Logistics, de Amsterdamse Scandia-terminal en Waterland Terminal, lag een fractie (100.00 euro) onder dat van 2016. Het bedrijfsresultaat viel met 7,28 miljoen euro juist iets hoger (200.000 euro) uit dan het voorgaande boekjaar, blijkt uit de jaarrekening over 2017. Het resultaat betekende verder dat het eigen vermogen met bijna 4 miljoen euro toenam naar een bedrag van 160 miljoen euro. Een som van 1,25 miljoen euro wordt afhankelijk van ‘een balanstest’ uitgekeerd als dividend, meldt de directie tevens in het jaarverslag. VCK Holding zag over het verslagjaar de omzet uit de logistieke activiteiten toenemen met 7,3% naar 135,6 miljoen euro. Daarentegen daalden de inkomsten bij de divisie Reizen met 2,7% naar 19 miljoen euro. Ruim 32 miljoen euro van de totale omzet kon worden toegeschreven aan de Duits/Zwitserse logistieke dochterondernemingen van VCK Logistics Supply Chain Solutions, de voormalige ComPass-bedrijven. De inkomsten uit deze hoogst gespecialiseerde logistieke opslag- en distributieactiviteiten in de telecom stegen vorig jaar met maar liefst 10%. Ook voor dit jaar kan VCK veel plezier beleven aan de buitenlandse investeringen. Zo werd recent duidelijk dat het nieuwe distributiecentrum in Duisburg (35.000 vierkante meter) onderdak zal bieden aan de Europese logistiek

voor het Zweedse telecombedrijf Ericsson. Vanuit dit nieuwe centrum zullen de afnemers van Ericsson-apparatuur de komende tijd worden beleverd. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om mobiele netwerkbeheerders. De Zweden verwachten daarbij met de nieuwe investeringen in 5G-netwerken ‘een vergroot volume’ vanuit de vestiging van VCK in Duisburg te kunnen verwerken. Het Amsterdamse bedrijf nam in 2011 een belang van 50% in het Duitse bedrijf ComPass met hoofdzetel in Düsseldorf. Enkele jaren later werden alle aandelen overgenomen en werd de Duitse logistiek dienstverlener inclusief de filialen in Zwitserland geïntegreerd binnen VCK Logistics. In 2017 nam VCK de All Weather Terminal 4 in gebruik in de Amsterdamse haven. Het ging daarbij om een investering van 5,5 miljoen euro, waardoor de totale boekwaarde van de gebouwen, terreinen en overige bedrijfsmiddelen van VCK uitkwam op 34,7 miljoen euro vorig jaar. In die post zit ook een ‘waardeverminderingsverlies’ van 200.000 euro verwerkt op een kantoorpand van de groep in Almere.

Nieuwe inzichten

Daarnaast heeft VCK de afschrijvingstermijn op het groot aantal loodsen en terminals verhoogd van 15 jaar naar 25 jaar. Die maatregel is ingegeven door ‘nieuwe inzichten met betrekking tot de gebruiksduur’ van dit logistiek vastgoed, aldus de directie. Deze aanpassing had een positief effect van 174.000 euro op het nettoresultaat van 2017. Voor het lopende boekjaar bedraagt dat effect 155.000 euro, aldus VCK. De logistiek dienstverlener telde in 2017 gemiddeld 665 medewerkers, waarvan 183 buiten Nederland. Bijna 500 medewerkers waren actief bij de diverse logistieke bedrijven.

Handelsoorlog naar

IMPORTHEFFINGEN Europa, VS en China tonen hun spierballen

TOM VAN GURP

De handelsruzie tussen de VS, Europa en China neemt steeds grotere vormen aan. De Amerikaanse president Donald Trump zei deze week dat er 200 miljoen dollar aan extra heffingen op Chinese producten aankomt, boven op de eerdere maatregelen. Ook Europa mengt zich in de strijd. Maar om welke producten gaat het precies, wanneer worden de heffingen ingevoerd en hoe hoog zijn ze?

De Amerikaanse president Donald Trump gaf begin dit jaar het startschot voor de handelsbeschietingen. Vanaf 1 januari werden importheffingen van kracht op wasmachines en zonnepanelen uit China. Kort daarna volgden heffingen op Chinees aluminium en staal. Ook Europa kon volgens Trump invoertarieven tegemoet zien. Aanvankelijk leek het erop alsof de EU buiten schot bleef, maar inmiddels heeft de Witte Huis-bewoner besloten dat ook Europese metalen extra belast worden. Sinds 1 juni betalen Amerikaanse importeurs van staal en aluminium daardoor respectievelijk 25 en 10% invoerheffingen als ze inkopen doen in Europa (zie ook de kaders bij dit artikel). Door de heffingen wil Trump naar eigen zeggen komen tot eerlijkere handel tussen de diverse machtsblokken. Die handel zou nu totaal uit het evenwicht zijn, in het nadeel van de VS. Met alle gevolgen van dien voor de Amerikaanse werkgelegenheid. Importheffingen moeten ervoor zorgen dat producten van eigen bodem aan populariteit winnen en dat banen behouden blijven, of liever nog: dat er banen bij komen. Overigens betwijfelen veel economen of dit het geval zou zijn, maar het Amerikaanse staatshoofd laat zich daardoor niet van de wijs brengen.

AMERIKAANSE HEFFINGEN OP CHINESE PRODUCTEN

- Op 1 januari 2018 kregen zonnepanelen een importtarief van 30%, dat stapsgewijs wordt afgebouwd naar 15%. Wasmachines zijn vanaf die datum belast met 20%, dat in twee jaar wordt afgebouwd naar 16%.
- In maart 2018 kregen staal en aluminium een importheffing van respectievelijk 25 en 10%.
- Vanaf 6 juli krijgen 818 goederensoorten een heffing van 25% met een totale waarde van 34 miljard dollar. Hierbij gaat het vooral om machines en toebehoren, zoals: vliegtuigonderdelen, grote bouwmachines (waaronder kranen, bulldozers, cementmolens), boorplatformen, agrarische machines, batterijen en diverse vervoermiddelen.
- Vanaf een nog te bepalen datum krijgen 284 goederensoorten eveneens een heffing van 25% met een totale waarde van 16 miljard dollar. Hierbij gaat het onder andere om: smeerolie, landbouwvoertuigen, plastic producten, thermometers en industriële motoren.
- Vanaf een nog te bepalen datum komen er extra heffingen ter waarde van 200 miljard dollar. De betreffende goederen krijgen een importtarief van 10%. Om welke producten het gaat, is nog niet bekend. Deze heffingen worden alleen ingevoerd als China vasthoudt aan aangekondigde heffingen op voedingsmiddelen en voertuigen.

Tevens vindt hij het oneerlijk dat China ‘Amerikaans intellectueel eigendom en technologie’ heeft verkregen, aldus de president in een recente verklaring. Hij vervolgt: ‘deze praktijken schaden onze economie en onze nationale veiligheid en vergroten de toch al onevenwichtige handelsbalans met China’. Over Brussel is Trump een stuk milder, maar desalniettemin vindt hij dat de handel met de EU op de schop moet. De heffingen op Europees staal en aluminium komen daaruit voort. Als reactie hierop meldde de EU dat er invoerbelastingen komen op diverse Amerikaanse producten. Het gaat dan onder meer om spijker-

broeken, T-shirts, schoenen, bourbon en Harley Davidson-motoren. Binnen enkele weken moeten de maatregelen ingaan. De Amerikaanse producten worden belast met in totaal 2,8 miljard dollar aan heffingen, een bedrag dat in het niet valt bij de tientallen en sinds kort zelfs honderden miljarden die over tafel vliegen in de strijd tussen China en de VS. Naast de eerder dit jaar ingegane heffingen op onder meer metalen en zonnepanelen uit China wil Amerika nog eens 50 miljard aan heffingen invoeren. De nadruk ligt daarbij op technologische producten die horen bij het Made in China 2025-programma. Daarmee wil

MARKTRAPPORT CAPA



Foto: Thepointsguy.com

Ombouw oude passagiersjumbo's lost tekort vrachtvliegtuigen op

Het grote arsenaal aan oude B747-passagiersvliegtuigen kan via een ombouw (vrachtconversie) een oplossing zijn voor het huidige grote tekort aan vrachtvliegtuigen in de wereld.

Dat stelt het Amerikaanse Centre for Aviation (CAPA) in een eerder deze maand gepubliceerd rapport. Volgens CAPA is de totale mondiale reserve aan oude B747-400 vrachtvliegtuigen, die ergens in opslag zijn in afwachting van betere tijden, geslonken naar 13 stuks. Daarvan wordt momenteel al een aantal klaargestoomd om binnenkort een rentree te maken in de vrachtmarkt. Daarentegen is er nog een groot reservoir, 71 stuks, aan oude B747-400 passagiersvliegtuigen waarvoor

nauwelijks nog een markt is. Onder meer Delta en United hebben recent alle jumbo's uit hun vloot genomen, terwijl Qantas en British Airways volgen. Die B747-400's zouden volgens CAPA versneld kunnen worden omgebouwd tot vrachtvliegtuigen om voldoende main-deck-capaciteit te kunnen blijven bieden aan de mondiale vrachtmarkt. Een bonus is daarbij dat de vliegtuigen gelet op de hoge leeftijd goedkoop zijn in aanschaf. De gemiddelde leeftijd ligt rond de 23 jaar, maar een deel is niet ouder dan zestien jaar, aldus de onderzoekers. Die leeftijd is tegelijkertijd ook het grootste nadeel als gekozen wordt voor vrachtconversies, stelt CAPA tegelijkertijd. Het zorgt ervoor dat de onderhoudskosten hoog zijn.

Daarnaast zijn er nog de resterende afschrijvings- en ombouwkosten waar rekening mee moet worden gehouden. CAPA vraagt zich ook af of de huidige hausse in de markt structureel genoeg is om extra capaciteit via de ombouw van passagiersvliegtuigen te rechtvaardigen. Een andere onzekere factor blijft het effect van het groeiend passagiersvervoer op de vrachtmarkt. Daardoor komt er extra vrachtcapaciteit beschikbaar op het stijgend aantal passagiersvliegtuigen. Volgens CAPA zal het een moeilijke keuze worden voor de airlines. ‘Terwijl de alternatieven beperkt zijn voor additionele capaciteit, is er tegelijkertijd sprake van een onzekere markt. Een goed risico-management wordt dan ook essentieel.’ JV

kookpunt

CHINESE HEFFINGEN OP AMERIKAANSE PRODUCTEN

- Vanaf 6 juli worden Amerikaanse goederen belast met tarieven van 25%. Dit komt neer op 34 miljard dollar aan heffingen. Het gaat onder andere om vlees, vis, zuivel, groenten, fruit, rijst, tabak, vrachtwagens en personenauto's.
- Op een later moment komen daar voor 16 miljard aan heffingen bij, op onder meer chemische en energieproducten en medische apparatuur.
- Vanaf een nog te bepalen datum krijgen meer Amerikaanse goederen importheffingen opgelegd, die waarschijnlijk tezamen 200 miljard dollar bedragen. Dit is een vergelding voor de 200 miljard dollar aan heffingen die de VS wil opleggen.

EUROPESE HEFFINGEN OP AMERIKAANSE PRODUCTEN

- Binnen enkele weken krijgen Amerikaanse goederen heffingen van 25% opgelegd met een totale waarde van 2,8 miljard dollar. Het betreft onder meer bourbon, tabak, schoenen, spijkerbroeken, T-shirts en Harley Davidson-motorfietsen.

AMERIKAANSE HEFFINGEN OP EUROPESE PRODUCTEN

- Sinds 1 juni 2018 zijn staal en aluminium belast met heffingen van respectievelijk 25 en 10%.
- Mogelijk dat auto's ook worden belast met een importheffing. Trump zei recent 'geen Mercedes-Benz meer te willen zien op Fifth Avenue'. Of deze heffing wordt ingevoerd en zo ja wanneer, is nog niet duidelijk.

Peking een dominante speler worden op het gebied van hoogwaardige technologie, bijvoorbeeld lucht-

aan heffingen in te voeren op goederen uit de VS. Op deze lijst staan vooral agrarische voedingsmidde-

heffing van 10% komt. In totaal moet dit resulteren in 200 miljard dollar aan importtarieven. Uiteraard kon China vervolgens niet achterblijven. Binnen enkele uren meldde Peking dat het Washington wil treffen voor een bedrag van eveneens 200 miljard dollar. Dit zou echter betekenen dat de heffingen torenhoog worden. De totale waarde van de goederen die China vorig jaar uit de VS haalde, was namelijk slechts ongeveer 130 miljard dollar. Amerika importeerde daarentegen voor meer dan 500 miljard aan Chinese goederen vorig jaar. De Amerikaanse president hoopt waarschijnlijk voordeel te halen uit dat verschil.

Door de heffingen zou Trump willen komen tot een eerlijkere handel.

vaart, ruimtevaart en robotisering. De Amerikaanse heffingen moeten daar echter een stokje voor steken. Als vergelding voor deze en eerdere maatregelen kondigde Peking aan om eveneens voor 50 miljard dollar

len, tabak en voertuigen. Tot afgrijzen van Trump, die als tegenreactie nóg stevigere maatregelen aankondigde deze week. Hij laat medewerkers momenteel een lijst van producten samenstellen waarop een

EXPEDITIE

Panalpina slaat weer slag in verslogistiek

Panalpina zet de opmars in de internationale verslogistiek voort. Na de acquisitie van enkele Nederlandse en Keniase bloemenspecialisten (Interfresh en Air Connection) heeft het nu zijn slag geslagen in Argentinië via de overname van Newport Cargo, een specialist in het luchtvaarttransport van verswaren op onder meer de VS.

Newport is met een luchtvrachttonnage van rond de 24.000 ton een relatief kleine speler in deze niche, maar voor Panalpina ligt de meerwaarde van de aankoop meer in de bouw van een mondiaal perishable-netwerk. Daar past ook de aanschaf vorig jaar van onderdelen van de Duitse Cool Chain Group in. Newport Cargo werd veertig jaar geleden opgezet en is een van de marktleiders in de Argentijnse luchtvrachtsector. Het bedrijf telt 42 medewerkers. Daar komen dan nog eens de zestig medewerkers bij van het bestaande expeditiekantoor van Panalpina in de Argentijnse hoofdstad Buenos Aires. Het is de bedoeling dat straks alle medewerkers in één pand worden ondergebracht. Daarnaast beschikt Newport Cargo nog over een filiaal op de luchthaven Ezeiza en een vestiging

in Miami, het perishable-centrum van de VS. 'Via de overname van Newport Cargo krijgen wij niet alleen de controle over de Argentijnse perishable-export, maar ook die van de buurlanden', licht topman Stefan Karlen van Panalpina de acquisitie toe. Hij noemt visproducten, vruchten en zaden als voorbeeld. Deze verswaren worden in de regio geproduceerd en naar de luchthaven van Buenos Aires getrukt, om van daaruit naar hoofdzakelijk de VS te worden overgevoerd. Daar zit het merendeel van de 150 klanten van Newport.

'Deze overname betekent dan ook dat wij onze positie in de regio vergroten en het versterkt onze mogelijkheden om mondiale, geïntegreerde oplossingen aan te bieden voor de versmarkt, stelt Karlen. Wat de overname van Newport, dat in handen was van het management, heeft gekost, wordt niet gezegd. Via de koop van Newport krijgt Panalpina niet alleen een nieuwe goederenstroom richting de VS, maar kan het ook bestaande export van elektronica en consumptiegoederen vanuit de VS naar Argentinië beter combineren. Daarvoor beschikt de expediteur al over eigen vrachtcharters vanuit de hub in Huntsville (Alabama). **JV**



Newport Cargo is de vierde versspecialist die Panalpina koopt in korte tijd. Foto: Panalpina

SCHEEPVAART



Verladers klagen in Brussel over de introductie van bunkertoeslagen. Foto: CMA CGM

Drewry: winst containerrederijen verdampt door dure bunkerolie

ROB MACKOR/TOBIAS PIEFFERS

Door de gestegen olieprijsen verdampst waarschijnlijk dit jaar de winst van de containerrederijen. Dat verwacht de Britse scheepvaartanalist Drewry.

De consultant kwam eerder dit jaar met de prognose dat de containersector in 2018 een positief bedrijfsresultaat van vijf miljard dollar zal behalen. Onder invloed van een 'onverwachte golf' van hogere prijzen voor bunkerolie stelt het bureau die optimistische voorspelling nu bij tot break-even. Volgens Drewry is het deels een kwestie van geluk of er met containervervoer geld valt te verdienen, omdat dat vaak afhankelijk is van

externe factoren zoals brandstofkosten. Het gewicht van de brandstofprijzen blijkt al uit de resultaten van de carriers in het eerste kwartaal van het jaar. Ondanks een forse groei van de vraag rapporteerden de meeste containerrederijen een negatief resultaat, doordat de brandstofkosten ongeveer 20% boven het niveau van vorig jaar lagen. Ook waren sommige carriers meer kwijt aan het inhuren van scheepscapaciteit, doordat de charterprijzen eveneens in de lift zitten.

Bunkertoeslag

De European Shippers' Council (ESC) heeft intussen een formele klacht ingediend bij EU-mededingscommissaris Margrethe Vesta-

ger in Brussel over de introductie van nood-bunkertoeslagen door lijnvaartmaatschappijen om de sterk gestegen olieprijsen te compenseren. Onder meer CMA CGM, Maersk Line, MSC en Cosco hebben vanaf deze maand een zogeheten BAF (Bunker Adjustment Factor) op de tarieven gezet. Doel daarbij is om de resultaten te verbeteren. Grote verladers zoals Electrolux en Cargill hebben eerder hun ongenoegen geuit over de snelheid waarmee de rederijen bunkertoeslagen hebben geïntroduceerd. Nu heeft belangenbehartiger ESC die kritiek overgenomen van leden en wil het een interventie van Verstager. ESC wil daarmee zo eerlijk mogelijke concurrentie tussen de diverse transportmodaliteiten realiseren.

2011:
Koningin
Beatrix slaat
de uitbreiding
van de
haven, en
daarmee van
Nederland,
goedkeured
gade.
Foto: ANP



Onduidelijke kosten
per valutatransactie zijn
toch iets van vroeger?

Ontdek nu de
scherpe en heldere
tarieven van Franx.

Let's be franx! En doe direct zaken in 26 valuta's
via een slim online platform. Ga voor meer
info of de demo naar franx.com.

Franx. Trade & pay the smart way.



Franx B.V. is een initiatief van ABN AMRO Bank N.V. en staat zelfstandig onder toezicht van DNB en AFM. Franx is geregistreerd in het handelsregister onder nummer KVK: 67283101. BTW: NL 856911689B01.



Mei 2010: De 120 miljoenste kuub zand is opgespoten. Dat was precies de helft van alle zand dat nodig was voor voor de eerste fase van Maasvlakte 2.
Foto's: Ries van Wendel de Joode

Vooral containers, geen chemie

MAASVLAKTE 2 Twee van de drie keer raak, met een paar mooie 'bijvangst'

ROB MACKOR

Vijf jaar ligt-ie er nu, de eerste fase van Maasvlakte 2. Wat is er terechtgekomen van de plannen om het nieuwe havengebied te ontwikkelen tot een draaischijf van de containerindustrie, de chemie en distributiesector?

Achteraf gezien had de timing nauwelijks beroerder gekund. Op 3 september 2008 gaf de Rotterdamse burgemeester Ivo Opstelten officieel het startschot voor de aanleg van Maasvlakte 2, een week later viel Lehman om. In één klap was de wereld anders en leken alle plannen de prullenbak in te kunnen. Nu, vijf jaar na de oplevering van de eerste fase, blijkt het reuze mee te vallen

en kan gesteld worden dat het project behoorlijk op koers ligt. Zoals het tempo van de gronduitgifte. Van de duizend beschikbare hectare is 305 hectare verhuurd en 300 in optie uitgegeven. Per saldo is er nog een kleine 400 hectare vrij beschikbaar, al is niet gezegd dat alle opties ook echt 'gelicht' worden. Bovendien was bij de start van het project al ongeveer 400 hectare uitgegeven, verhuurde en optieterreinen samen. Daar is de afgelopen vijf jaar dus zo'n 200 hectare bij gekomen. Dat Maasvlakte 2 zo'n vliegende start maakte, was niet verwonderlijk. Aan de definitieve toestemming voor de bouw was de voorwaarde gesteld dat ten minste één grote klant een huurcontract had gete-

kend. Daaraan was ruimschoots voldaan, aangezien drie grote spelers bijna gelijktijdig toehapten. Dat waren APM Terminals en Rotterdam World Gateway, die beide een nieuwe terminal bouwden, en ECT, dat een optie op uitbreiding van zijn Euromax-terminal nam. Daarna werd het wat stil aan het containerfront en de kans lijkt niet groot dat er op afzienbare termijn nog een speler bij komt. Op een van de eerder voor containeroverslag aangewezen locaties wordt nu het zeventig hectare grote Offshore Center ontwikkeld. Daarmee is duidelijk dat het oorspronkelijke perspectief, 600 hectare aan containerterminals, niet zal worden bewaarheid. Toch kan met twee nieuwe terminals en mogelijk nog

drie grote uitbreidingen worden gesteld dat Maasvlakte 2 voor deze sector een succes is.

Stormachtig

Voor de chemie is dat beeld volledig anders. Voor de 300 hectare die oorspronkelijk voor deze sector was gereserveerd, heeft zich nog geen enkele klant gemeld. Daar staat echter tegenover dat het Havenbedrijf een aantal nieuwe sectoren aan heeft weten te boren, die niet in de oorspronkelijke plannen voorkwamen. Het duidelijkste voorbeeld daarvan is de stormachtige opkomst van de offshore windsector met de komst van het Limburgse Sif. Dat bedrijf is gespecialiseerd in de bouw van enorme funderingspalen voor offshore windmolens en bouwde

speciaal voor dat doel een compleet nieuwe assemblagefabriek op de Maasvlakte. Ook het eerder genoemde Offshore Center gaat een rol spelen op die markt. Het moet de draaischijf worden tussen de toeleveranciers aan wal en de activiteiten op zee. De derde doelgroep, die van de distributiebedrijven, blijkt dan weer uitstekend te gedijen op het nieuwe haventerrein. De ongeveer honderd hectare die daarvoor gereserveerd was, is inmiddels zo goed als uitverkocht en het Havenbedrijf werkt aan de ontwikkeling van een nieuwe distributiezone. Al met al: twee van de drie keer raak, met een paar mooie 'bijvangst' als bonus.



2008: De Rotterdamse burgemeester Ivo Opstelten gaf met 'de eerste plons' het startsein voor de aanleg van Maasvlakte 2.



2010: Uniek in de wereld: de Blockbuster. Speciaal ontwikkeld om betonblokken van 40 ton tot op de centimeter precies neer te leggen.



2016: De eerste funderingspalen voor windmolens op zee komen uit de assemblagefabriek op de Sif Terminal.

Dat digitalisering een steeds grotere rol speelt in de logistiek mag bekend zijn. Dat vracht vaak multimodaal vervoerd wordt, ook. Maar hoe kun je beide elementen combineren? Op dat snijvlak staan diverse innovatieve ondernemers klaar om de sector te verbeteren en te verduurzamen. En daarbij worden grote ambities niet geschuwd.



BART PALS

De maatschappelijke druk op de logistieke sector wordt steeds groter om de keten optimaal en zo duurzaam mogelijk in te richten. Cross Chain Control Centers (4C) is een manier om dat te organiseren. Daarom stelt kennisinstituut TKI Dinalog nu via een aanbesteding 1 miljoen euro subsidie beschikbaar om 4C-projecten te versnellen.

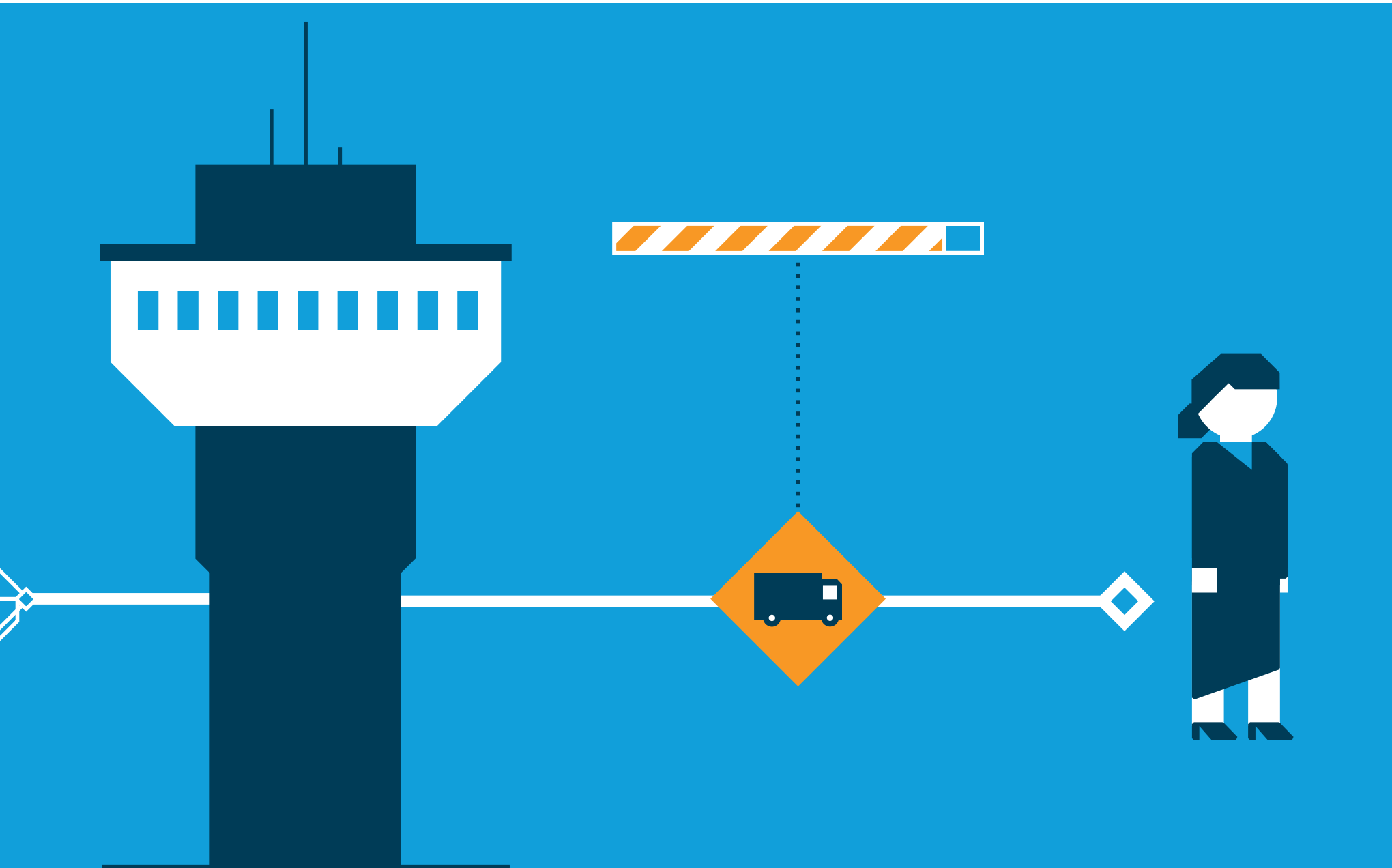
Het idee achter 4C is simpel: samenwerken zodat ladingstromen ketenoverstijgend gebundeld kunnen worden. Kennisinstituut TKI Dinalog houdt zich al jaren bezig met de ontwikkeling ervan. Er is nog altijd veel werk aan de winkel, vindt 4C-programmamanager Bas van Bree van Dinalog. Want het realiseren van een 4C is nog niet zo eenvoudig. Er zijn immers diverse concurrenten die met elkaar moeten gaan samenwerken om hun goederen gezamenlijk naar de klant te transporteren. 'Onze onderzoeken richten zich op de vraag: wat zijn de barrières? Want je kunt het tegenwoordig IT-matig erg goed regelen, het businessmodel uitschrijven en daarmee alle financiële en milieuvoordelen berekenen.

Maar het is de mens die het uiteindelijk doet. De organisaties moeten mee in de verandering. En dat is van vandaag op morgen niet zomaar geregeld.'

Om de ontwikkeling van 4C in gang te zetten, heeft Dinalog de afgelopen jaren meegewerkt aan diverse pilots. Een van de eerste succesvolle projecten is 'Bundelen bij de bron' in de kledingsector, vertelt Van Bree. Verschillende leveranciers in de modebranche werken in dit project horizontaal samen door hun vracht in Azië te bundelen. Dit betekent dat de goederen van meerdere toeleveranciers gezamenlijk naar Nederland worden verscheept, in plaats van allemaal afzonderlijk. Een ander project is 'Zorg voor Logistiek'. Hierbij fungeert een inkooporganisatie als hub waar de inkoop van de zestig aangesloten zorginstellingen wordt geconsolideerd. Een aantal stromen van verschillende leveranciers wordt vanuit een cross-dock operatie uitgeleverd aan instellingen. Dat betekent dat ziekenhuizen één volledig beladen vrachtauto aan de poort krijgen in plaats van meerdere minder goed beladen.

Van Bree: 'In plaats van dat ieder ziekenhuis apart inkoop bij verschillende partijen, kopen ze in via één inkooporganisatie. De producten worden bij elkaar gebracht in de distributiecentra van één leverancier, in dit geval van een versleverancier. Daar worden die stromen geconsolideerd en gebundeld voor aflevering als een cross dock. Steeds meer leveranciers haken aan en stoppen hun stromen ook in dit project.'

Het gevaar bij dit soort projecten is wel dat de inkooporganisatie straks alle macht heeft en leveranciers naar haar pijpen moeten dansen. Maar volgens Van Bree is dat hier niet het geval. 'Het is belangrijk om op zoek te gaan naar gedeelde voordelen. Leveranciers hoeven ook niet meer zelf naar alle ziekenhuizen te rijden. Voor de inkooporganisatie is het van belang dat de ziekenhuizen niet tien keer per dag meer een auto aan



nregisseur noodzaak bij 4C

Infographic: TKI-Dinalog

het magazijn krijgen, maar slechts één keer per dag. Aan bezorging zit vaak een grote mate van onvoorspelbaarheid: wanneer komen ze? Wanneer moet je iemand klaar hebben staan? De spullen worden nu al op afdelingsniveau klaargezet en uitgeleverd door de logistieke organisatie. Daarmee is ook de handling voor de zorginstellingen veel efficiënter.’

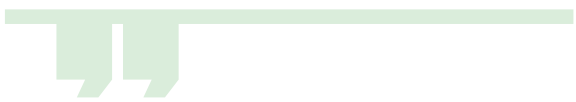
Bewustwording

Tegenwoordig zijn verladers steeds vaker bereid om mee te werken aan dergelijke oplossingen, heeft Van Bree gemerkt. ‘Vroeger ging dit alleen bij stromen van partijen die elkaar niet beconcurreren. Maar je ziet in de loop der jaren de bewustwording bij de verladers dat wanneer je ook concurrentiële stromen combineert, dat niet automatisch leidt tot ondermijning van je concurrentiepositie. Steeds meer bedrijven hebben de visie dat ze concurreren in de winkel, niet op transport. Iedereen heeft baat bij een zo efficiënt mogelijke keten. Er zijn flinke stappen gemaakt als het gaat om bewustwording.’



4C-programma-manager Bas van Bree: ‘Schaarste helpt mee bij dit soort nieuwe concepten.’
Foto: TKI-Dinalog

Ondanks die flinke stappen is het moeilijkste onderdeel van het inrichten van 4C het overtuigen van de verschillende partijen van het gedeelde belang, heeft Van Bree gemerkt. ‘Conceptueel kun je wel bedenken dat je de stromen gaat bundelen. Dan snapt iedereen dat dit leidt tot een verlaging van de kosten. Maar je komt in de praktijk op verschillende barrières. Hoe ga je om met de kostenverdeling? Of de opbrengstverdeling? Wie gaat dat dan doen? En als ik dat laatste stukje zelf niet meer rijd als logistiek dienstverlener, wie gaat dat dan doen? Wie is verantwoordelijk? En ik wil mijn marge niet kwijt. Dat zijn belangrijke barrières.’ Bedrijven zullen nooit instappen als hun eigen positie in gevaar komt. Van Bree: ‘Ze hebben een garantie no-



Je stuit in de praktijk op verschillende barrières.

dig dat ze in controle zijn van hun eigen supply chain. Dat moet je borgen. Ze zijn vaak wel bereid informatie te delen over het stuk dat nodig is en nieuwe afspraken te maken. In het voorbeeld van ‘Zorg voor logistiek’ bezorgen ze niet meer rechtstreeks naar de ziekenhuizen, maar aan het dc. Alleen de last mile verandert. Elke keer is het zoeken naar de balans tussen de controle en regie die bedrijven op hun eigen stromen hebben en de mate waarin een 4C voordeel kan opleveren.’ Van Bree pleit ervoor dat ook expediteurs kijken naar kansen om ladingstromen te bundelen. ‘Ze hebben al

zicht op een groot deel van die stromen. Waarom zou je dat niet als concept zelf aanbieden aan je klanten? Je kunt het gesprek aangaan met je klanten en zelf voorstellen de stromen samen met die van de concurrenten af te handelen. En de klant daar ook voordeel bij te bieden. Daar liggen kansen.’ Expediteurs behandelen goederenstromen nu nog vaak op een individuele manier, vindt Van Bree. ‘Containers komen bijvoorbeeld vanuit China aan en worden individueel uitgereden per truck. Als je dat geconsolideerd kunt aanbieden, kun je namens je klanten een barge inkopen of een trein inzetten. Dat proberen ze nu vaak ook vanwege hun eigen kosten. Maar het verschil is dat je een proactieve rol aanneemt als ketenregisseur.’ Daarbij is het volgens Van Bree belangrijk om vooral transparant te zijn in de keuzes die je maakt. ‘Als 3PL moet je goed borgen dat er geen belang is een stroom via bepaalde dc’s te laten lopen. Dan vragen partijen zich af: waarom gaat het via dit dc terwijl een ander dc wellicht veel kosteneffectiever kan opereren. Krijg je dan als verlader de optimale route? Je ontkomt vaak niet aan onafhankelijke regie met 4C. De uitvoering kan dan alsnog ingekocht worden bij expediteurs.’ Hoewel er al jaren wordt gekeken naar het efficiënter maken van transport, krijgt dit onderwerp de laatste tijd steeds meer aandacht. ‘Iedereen worstelt tegenwoordig om zijn ritten weg te krijgen. Schaarste helpt mee dat ook logistieke partijen eerder zullen kijken naar dit soort nieuwe concepten. Als je de urgentie ziet, sta je meer open voor alternatieven. Anders krijg je de klus niet geklaard en kun je niet aan je service level voldoen. Ook verladers komen dan in de problemen. Bovendien zijn er tegenwoordig zoveel data beschikbaar dat een onafhankelijk 4C control center veel eenvoudiger te realiseren valt.’

‘Wij worden de Amazon voor

BART PALS

De internationale maritieme sector zit boordevol innovatieve start-ups, van ICT tot biologisch verantwoord beton. Tijdens de jaarlijkse ‘PortXL Shakedown’ in Rotterdam toonden maar liefst vijftig havengerelateerde start-ups hun ideeën aan de sector. ‘Wij worden de Amazon voor schepen.’



De start-ups proberen uit alle macht klanten en investeerders binnen te halen. ‘Kunnen we iets voor elkaar betekenen?’, is de vraag waarmee ieder gesprek wordt afgesloten tijdens de expositie. Visitekaartjes worden druk uitgewisseld. De gidsen van PortXL sporen de bezoekers aan om actief te kijken wat zij kunnen doen om deze start-ups te ondersteunen. PortXL is een intensief mentorship-programma waar-

bij start-ups van over de hele wereld naar Rotterdam worden gehaald om daar hun initiatief verder te ontwikkelen. ‘We hebben veel ondersteuning gekregen in de vorm van advies. Ik kon ze altijd overal voor bellen’, vertelt Hans Kooiman, oprichter van The Big Smile uit Zierikzee. Hij is een van de deelnemers aan het programma, met een apparaat om drogebultschepen schoon te maken via een blaasmachine die gemonteerd wordt op een graafmachine. ‘Enkele jaren geleden ben ik met pensioen gegaan. Ik

heb het product thuis ontwikkeld. De prototypes zijn klaar. Nu moeten we de volgende stap maken en het product aan echte klanten gaan verkopen.’

Pitchen

De 14 beste start-ups van PortXL mochten hun idee pitchen aan het publiek tijdens de ‘Shakedown’. In het geval van The Big Smile werd die gegeven door Ashley Kooijman, dochter van Hans. ‘De binnenkant van een drogebultcarrier is heel moeilijk schoon te maken. Dat

Logistiek Limburg

Van multimodaliteit naar synchromodaliteit: LIOF is uw partner

www.liof-limburglogistiek.nl

LIOF



de scheepvaart'



wordt vaak handmatig gedaan. Wij hebben er apparatuur voor gemaakt die werkt op luchtdruk. Daarbij maken we geen contact met het voertuig, dat scheelt schade aan het schip. We blazen alle overgebleven producten uit de hoeken, dat voorkomt watervervuiling.’ Stefano Peruzzi heeft een slim systeem ontwikkeld om de bodem van schepen schoon te maken via zijn start-up Whalewashing uit Italië. Dat is eigenlijk een rollover, zoals je bij veel tankstations vindt, waarmee je een auto kunt wassen. Maar in dit geval is het bedoeld voor schepen. ‘Vuil op de bodem van een schip zorgt voor frictie tijdens het varen. Dat betekent een hoger brandstofverbruik en meer uitstoot. De meeste rederijen halen eens per vijf jaar een boot helemaal uit het water om de bodem schoon te maken en opnieuw te verven. Dat is duur en duurt erg lang’, legt Peruzzi uit. ‘Wij hebben een slimmere oplossing via onze carwash voor schepen. In twee uur tijd maken we daarmee de bodem van een schip van 50 meter schoon. We kunnen alle typen schepen aan. Nu zijn we op zoek naar shipowners die ons prototype willen gebruiken. Die wordt geïnstalleerd in Rotterdam.’

Milieu

Het milieu is een regelmatig terugkerend thema bij de start-ups. Zo heeft ECONcrete een natuurlijke betonnen structuur ontwikkeld die gebruikt kan worden voor kademuren in havens. Mede-oprichter Shimrit Per-

Hans Kooijman van The Big Smile (links) en Shimrit Perkol-Finkel van ECONcrete geven hun pitch op de expositie.

Foto's: NT

Een ander e-commerce platform voor de scheepvaart is de Nederlandse start-up Bunker Connect. Via dit platform wil directeur Monier Bandush transparantie in de bunkerprijzen creëren. ‘Tanken met een auto is heel makkelijk. Maar voor schepen geldt dat niet. Je bent aan de andere kant van de wereld, er zijn veel verschillende leveranciers en specificaties. Vergelijken is heel moeilijk en als je inkoopt via een trader of broker, betaal je heel veel extra. Ook krijg je geen informatie over de originele prijs en offerte.’ Via Bunker Connect kunnen schepen offertes opvragen voor de brandstof. Het platform stuurt de aanvraag door naar lokale leveranciers, die vervolgens een offerte kunnen uitbrengen. Bandush: ‘Je kunt ook je tevredenheid over die betreffende leverancier aangeven om de volgende keer makkelijker je keuze te maken. Via een algoritme kunnen we zelfs van tevoren aangeven wanneer je moet tanken om vooruit te plannen en alvast lokale offertes op te vragen.’

Blockchain

Uiteraard was er ook een start-up aanwezig met een blockchain oplossing: het Nederlandse CargoLedger. ‘Vroeger hadden we stapels papier in de logistiek. Dat maakt het complex, bovendien raken documenten kwijt’, zegt mede-oprichter Hjalmar van der Schaaf. ‘Bij een transport wil je eigenlijk maar drie dingen weten: wanneer is verzending, waar is het papierwerk en wanneer krijg ik mijn geld. We zetten alle relevante info in de blockchain. Dat kan niet verwijderd worden, delen is makkelijk en wijzigingen zijn transparant. Zodra de QR-code is gescand bij bezorging, wordt er meteen geld overgemaakt.’ Andere veelbelovende start-ups volgens PortXL zijn DockTech (platform voor voorspelling van waterdiepte in havens), Explect (platform voor verzending van pakketten), Ioanada (verminderen uitstoot van schepen), Marine Bubble Flow (luchtbellen onder schepen voor vermindering brandstofverbruik), Maggage (maps applicatie voor veldwerk), OndaVia (brandstoftester voor schepen), Threatspan (cyber security voor schepen) en Tulyp Wind (kleine windmolen).

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM CONTRACTEERT VIER START-UPS VOOR DE HAVEN VAN DE TOEKOMST

Uit het jaarlijkse innovatieprogramma PortXL heeft Havenbedrijf Rotterdam een samenwerkingsovereenkomst gesloten met vier jonge bedrijven. Met Tulyp Wind (Arkom) werd getekend om een studie te doen voor het vinden van een geschikte locatie in de haven voor het plaatsen van compacte windmolens. Met ECONcrete wordt gekeken of hun duurzame betonproducten kunnen worden toegepast op en in kademuren in de haven. Met Cargoledger wordt het systeem getest dat het afhandelen en verzenden van ladingen eenvoudiger maakt. Met WhaleWashing wordt onderzocht waar in de Rotterdamse haven de eerste ‘carwash’ ter wereld voor schepen zou kunnen komen.

PORTXL

PortXL is in 2015 opgericht door Havenbedrijf Rotterdam samen met partners Van Oord, Vopak, Boskalis EY, Uniper, Rabobank, Rotterdam Port Fund, InnovationQuarter en Erasmus Centre for Entrepreneurship. Het is het enige havengerelateerde start-upprogramma ter wereld. PortXL scout wereldwijd naar start-ups in de sectoren Transport & Logistiek, Energie, Chemie & Raffinage en Maritiem. Na de in februari gehouden ‘Selection Days’ hebben veertien geselecteerde start-ups en scale-ups de afgelopen drie maanden hard gewerkt om hun innovaties naar het volgende niveau te tillen. Zij zijn daarbij intensief gecoacht door mentoren, partners en experts vanuit het PortXL netwerk. Tijdens Shakedown presenteren de start-ups hun vooruitgang.



NUNNER

LOGISTICS



Intermodaal door heel Europa,
Rusland en Kazachstan.
Snel, efficiënt, competitief
en duurzaam.
Eigen treinen van en naar China.

NOBODY GOES FURTHER

NUNNER Logistics
is sponsor van het
**NT MULTIMODAAAL
EVENT**
in Venlo op 21 juni

www.nunner-logistics.com

Milieu is een terugkerend
thema bij de startups.

kol-Finkel uit Israël: ‘We gebruiken wereldwijd veel betonnen structuren in het water. Dat heeft flinke invloed op het milieu, want dat is de leefplaats van vis en planten. Onze oplossing is biologisch en het beton heeft extra oppervlakte waar organismen op kunnen groeien. Dat brengt betonnen structuren ‘tot leven’. We gaan nu van demonstratie naar daadwerkelijke grootschalige installatie wereldwijd.’ Uiteraard waren er ook de nodige apps aanwezig tijdens het start-up event. ‘Wij worden de Amazon voor de scheepvaart’, voorspelt Dhruv Sawhney, mede-oprichter van Ships Kart uit India, een B2B marktplaats voor scheepsbenodigdheden. ‘Een schip spendeert gemiddeld 120.000 euro per jaar aan dergelijke producten. Maar dat koopproces is heel erg ingewikkeld. Inkopers hebben te maken met heel veel e-mails om offertes op te vragen, onderhandelingen, verkeerde leveringen, noem maar op. Via onze app kun je in vier klikken een offerte krijgen. De inkoper hoeft alleen maar in te loggen, de verkoper te kiezen en af te rekenen, net zo makkelijk als bij een gewone webwinkel. Het is eigenlijk e-commerce voor boten.’

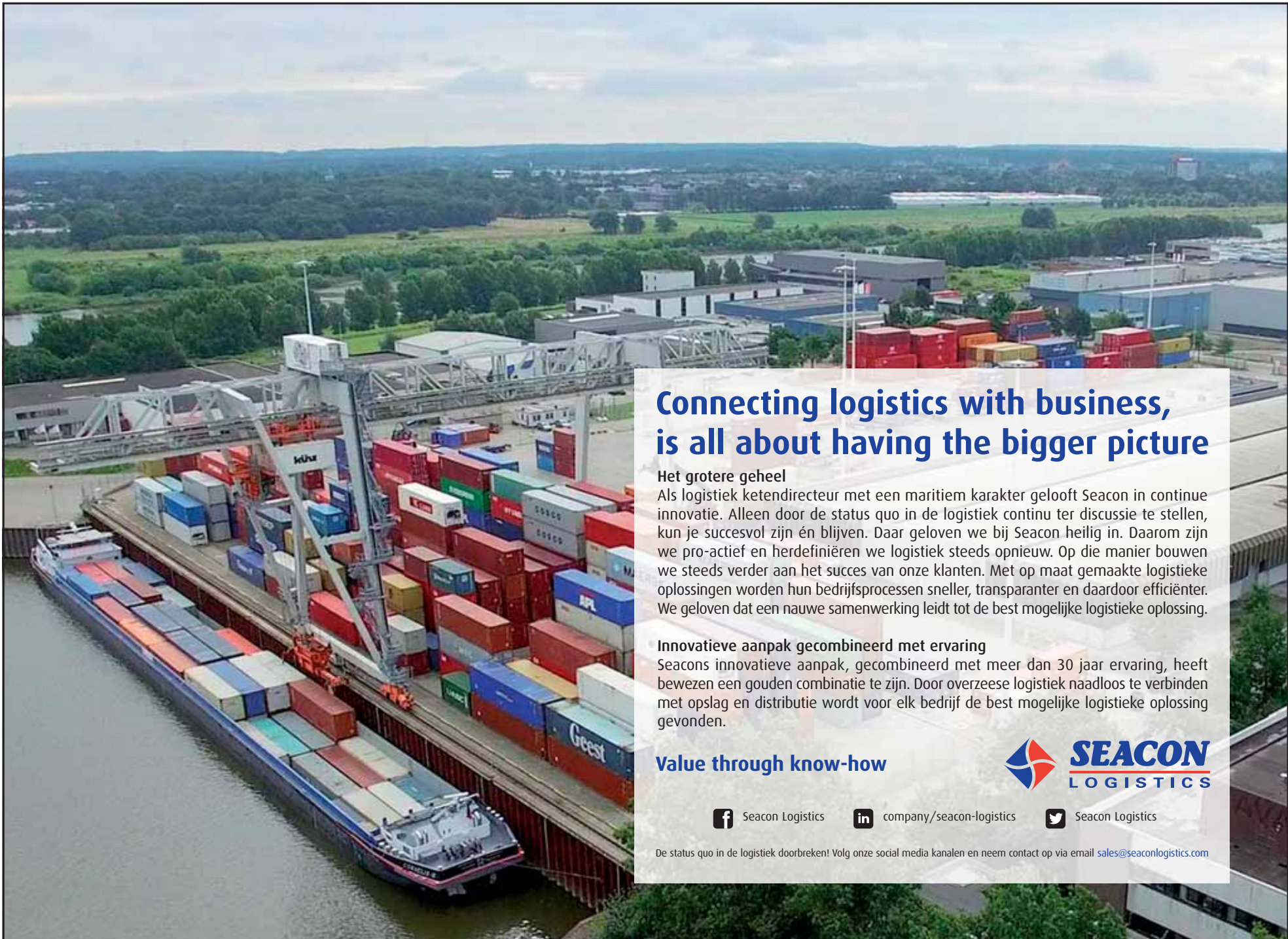


Wereldwijde container specialist

Sinds haar ontstaan in 2000 is CARU Containers uitgegroeid tot één van de grootste, onafhankelijke handelaren ter wereld op het gebied van nieuwe en gebruikte containers.

Vanuit 200 depots over de hele wereld en eigen kantoren en partnerships in vijf continenten, zijn we wereldwijd in staat om in de behoeften van onze internationale klanten te voorzien.

Bel voor meer informatie +31 10 491 44 44
of ga naar www.carucontainers.com



Connecting logistics with business, is all about having the bigger picture

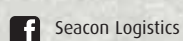
Het grotere geheel

Als logistiek ketendirecteur met een maritiem karakter gelooft Seacon in continue innovatie. Alleen door de status quo in de logistiek continu ter discussie te stellen, kun je succesvol zijn én blijven. Daar geloven we bij Seacon heilig in. Daarom zijn we pro-actief en herdefiniëren we logistiek steeds opnieuw. Op die manier bouwen we steeds verder aan het succes van onze klanten. Met op maat gemaakte logistieke oplossingen worden hun bedrijfsprocessen sneller, transparanter en daardoor efficiënter. We geloven dat een nauwe samenwerking leidt tot de best mogelijke logistieke oplossing.

Innovatieve aanpak gecombineerd met ervaring

Seacons innovatieve aanpak, gecombineerd met meer dan 30 jaar ervaring, heeft bewezen een gouden combinatie te zijn. Door overzeese logistiek naadloos te verbinden met opslag en distributie wordt voor elk bedrijf de best mogelijke logistieke oplossing gevonden.

Value through know-how



Seacon Logistics



company/seacon-logistics



Seacon Logistics

De status quo in de logistiek doorbreken! Volg onze social media kanalen en neem contact op via email sales@seaconlogistics.com

Haven Antwerpen wil spoorvervoer verdubbelen

MAJORIE VAN LEIJEN

Railport Antwerpen gaat het treinverkeer in de haven van Antwerpen coördineren. Het doel is dat het relatief lage aandeel van het spoorvervoer van en naar de haven verdubbelt.

Momenteel beslaat het spoor maar 7% van al het havenverkeer. Railport hoopt een duurzame groei van de haven te garanderen. Het is een gezamenlijk initiatief van Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) en overkoepelende organisaties Essenscia Vlaanderen en VOKA-Alfaport.

Het spoorbeheer binnen de haven wordt nu nog uitgevoerd door de Belgische nationale infrastructuurbeheerder Infrabel. Er is echter kritiek op de prestaties van het bedrijf. ‘De haven van Antwerpen kan zijn volledige modal shift-potentieel niet benutten vanwege het gebrek aan modern spoorbeheer’, zei Guy Janssens van Havenbedrijf Antwerpen vorige week op de Rijn-Alpen Corridor Conferentie 2018.

‘Het aandeel van het spoorvervoer in de haven is momenteel te klein. Om duurzame groei te garanderen, moet dit dringend veranderen. We hebben daarom samen met onze partners besloten om Railport naar een hoger niveau te tillen’, aldus Havenbedrijf Antwerpen-directeur Jacques Vandermeiren. Tot nu toe was Railport vooral betrokken bij onderzoeksactiviteiten en testprojecten.

Railport zal actief betrokken worden bij het beheer van



We willen voor het spoor een nieuw beheermodel.

het spoorvervoer binnen de haven, inclusief intermodaal containervervoer. De belangrijkste taak wordt de coördinatie van de verschillende spoorwegactiviteiten, zegt Havenbedrijf Antwerpen. Railport zal fungeren als een brug tussen spoorwegondernemingen, havenbedrijven, verladers, terminals en infrastructuurbeheerders.

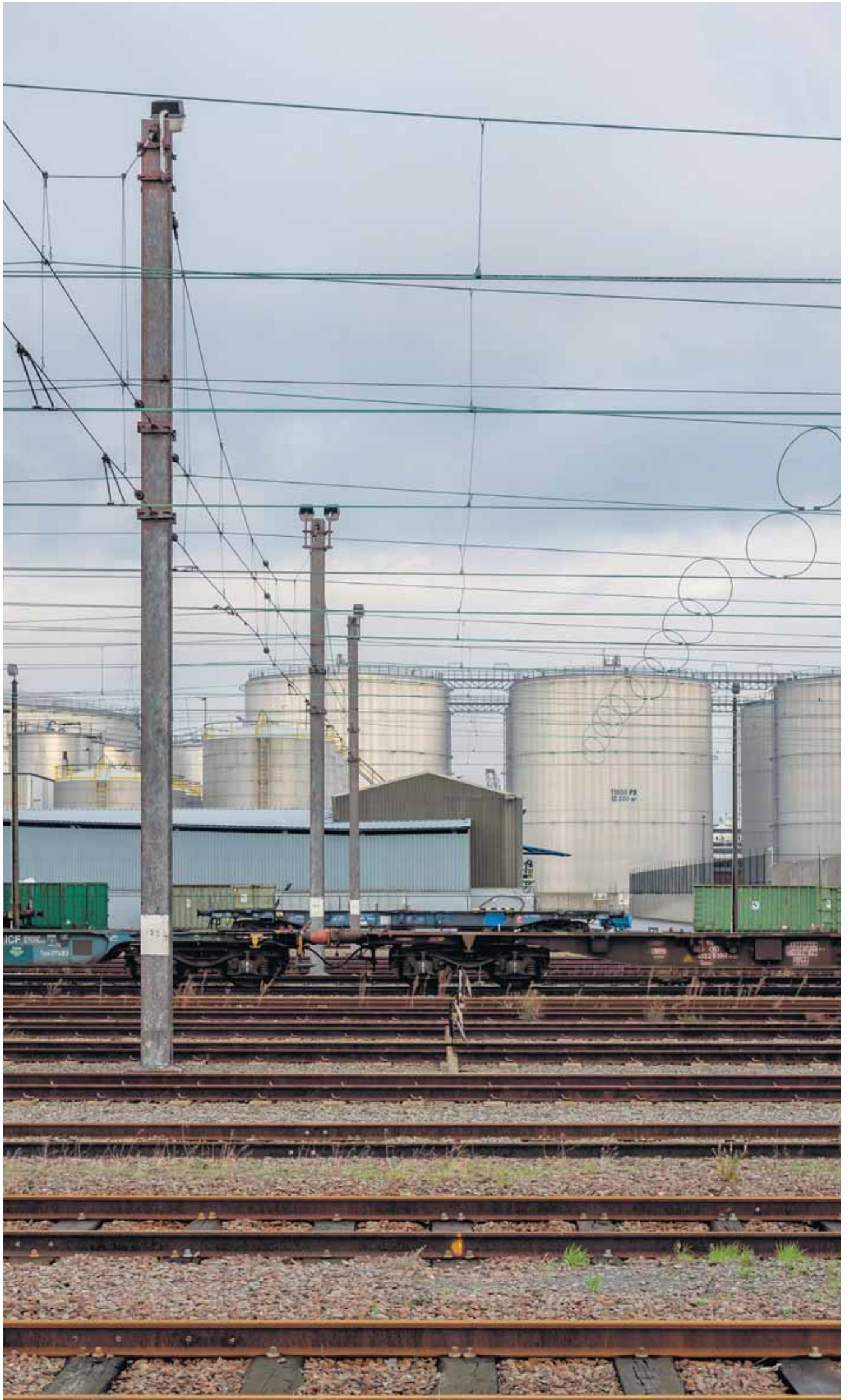
Rol Infrabel

Wat de nieuwe rol van Infrabel zal worden, is onduidelijk. Het Havenbedrijf spreekt van een ‘verdieping van de samenwerking’ met de infrastructuurbeheerder. ‘We willen immers samen met hen een nieuw beheermodel ontwikkelen voor het spoor in de haven’, aldus Vandermeiren.

Infrabel beheert het volledige spoorwegnetwerk in België. Dit in tegenstelling tot de buurlanden, waar het beheer van de spoorwegen in havens meestal in handen is van de havenautoriteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval in Hamburg en Rotterdam, de belangrijkste concurrenten voor de haven van Antwerpen.

Railport heeft als onderdeel van dit proces Nico van Vliet aangesteld als directeur. Hij werkte eerder voor de Belgische spoorwegmaatschappij Crossrail Benelux. ‘Ik ben er zeker van dat we spoorvervoer als modaliteit de push kunnen geven die nodig is, en ik ben blij hier binnenkort aan bij te dragen’, zei hij.

LEES VERDER OP PAGINA 17 ►



Het spoor beslaat nu nog maar 7% van al het verkeer in de haven van Antwerpen. Foto: Shutterstock

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

Willem.

Zeg eens eerlijk. Ben je op zoek naar vrachtwagenchauffeurs, maar is het lastig om deze te vinden? Grote kans dat zij gewoon bij je werken. Als logistiek medewerker, heftruckchauffeur of op kantoor en klaar voor een nieuwe uitdaging. **Laat geschikte medewerkers nu doorstromen tot vrachtwagenchauffeur.** Je ontvangt maar liefst 65% subsidie op het lesgeld. Maar let op,

er is een bedrag gereserveerd voor maximaal 1.500 nieuwe chauffeurs in 2018. Dus zorg dat je dit aanbod niet mist! Ken je mensen die misschien nog niet bij je werken, maar die wel geschikt zijn? Ook dan kun je ze aanmelden en met subsidie opleiden tot gemotiveerde chauffeurs die na de opleiding direct bij jou aan de slag kunnen.

stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs



FAST MATCHING

U hebt de containers,
wij de passende vervoersoplossing:
trimodaal, flexibel en punctueel.

CONTARGO®
■ ■ ■ trimodal network



www.contargo.net · sales.nl@contargo.net · Telefoon +31 78 6254 600



Spoorvervoer

VERVOLG VAN PAGINA 15 ►

Er moeten meer stappen worden gezet om het spoorvervoer van en naar de haven te verbeteren. Janssens liet in Brussel zien dat, naast het slechte management, de verbinding van de haven met de regio Noordrijn-Westfalen in Duitsland moet worden verbeterd. Knelpunten moeten worden weggenomen, en ook het 3RX-project moet worden voortgezet. Het 3RX-tracé (Rhein-Ruhr Rail Connection) is een nieuwe versie van de IJzeren Rijn.

De IJzeren Rijn verbindt de haven van Antwerpen met Duitsland via de Nederlandse provincie Limburg. De spoorlijn is sinds 1991 gesloten. Na meerdere beloften voor de heropening hebben de Vlamingen nu de 3RX-versie voorgesteld. Deze versie nadert de Duitse grens via Venlo, in plaats van via Roermond. De realisatie van deze lijn gaat 770 miljoen euro kosten. Dat is de helft van het budget van het oorspronkelijke plan. ‘Dit is veruit het belangrijkste grensoverschrijdende project met een eminente Europese meerwaarde’, aldus Janssens.

De MSC Home Terminal in de haven van Antwerpen. Foto: Kalmar Global

Sneller van Rotterdam naar Balticum

Ook in Nederland wordt gesproken over het intensiveren van het grensoverschrijdende goederenverkeer per spoor. Een goederentrein moet in de toekomst in 22 uur van Nederlandse havens naar de Baltische havens kunnen rijden. Daartoe gaan ProRail en Baltic Rail nauw samenwerken, maakte ProRail-topman Pier Eringa bekend in Letland, waar hij meereisde met koning Willem-Alexander tijdens een staatsbezoek. De railcorridor Noordzee-Baltische staten is een belangrijke spoorverbinding die deel uitmaakt van de internationale TEN-T spoorgoederencorridors. Het tracé loopt via de havens van Rotterdam en Amsterdam via Duitsland, naar Polen, Tsjechië en de Baltische staten. Om deze internationale verbinding zo goed mogelijk te kunnen gebruiken, werken de verschillende landen samen om de verscheidenheid aan systemen terug te brengen en zo veel mogelijk Europees te harmoniseren. Eringa: ‘We zien dat er meer goederen over het spoor worden vervoerd. Dat is een goede zaak.



Pier Eringa (rechts) samen met de koning op bezoek bij de Letse president Vejonis. Foto: SpoorPro

Het spoor is immers een van de duurzaamste manieren van vervoer. Zo rijden de meeste treinen elektrisch en is daardoor de CO2-uitstoot laag ten opzichte van bijvoorbeeld de vrachtwagen

of boot.’ ProRail verwacht dat in 2030 liefst 70 miljoen ton per jaar via het spoor zal worden vervoerd, tegenover 25 ton nu. Door de toename van het spoorgoederenvervoer wordt de logistieke puzzel

complex, aldus Eringa. ‘Het toenemend aantal partijen die betrokken zijn bij het goederenvervoer vraagt nauwe afstemming, goede afspraken en heldere informatie over en weer.’

@NTNL

Ook in #Amsterdam doet men er alles aan om vrachtvervoer in de binnenstad slimmer en schoner te maken. Staatssecretaris @sveldhoven reed mee met Eric Dobbe van @dobbetransport. @MinlenW

We propose #EUBudget to focus on modernisation of infrastructure. This will be driven by synergies between transport, energy & digital sectors. We continue to sustain EU-wide traffic management & safety systems like ERTMS & SESAR to complete deployment. europa.eu/lyX73kJ @Bulc_EU

Tijdens het NT Port Event op 6 juni werd de ‘haven van de toekomst’ besproken. Flevokust Haven ziet de toekomstige #haven als logistieke dienstverlener die óók meewerkt aan een schone, zuinige scheepvaart. @FlevokustHaven

Wil jij een dagje meelopen met een registerloods in de grootste haven van Europa? En daarbij een goed doel steunen? Bied dan mee veiling.loodswezen.nl @Loodswezen

Als ik de uitnodiging voor de EU-perslunch van morgen mag geloven, heeft het Europees Parlement tegenwoordig een ‘Hoofd van de afdeling woordvoering en fake news’ (geen grap). @ChrisAalberts

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

<http://>

nieuwsbladtransport.nl
Deze week onder andere:

- Havenbedrijf Antwerpen test onbemand varen
- Duitse gebruiksvergoeding spoor nog dit jaar omlaag
- Gestrande vrachttjumbo verlaat Maastricht na 8 maanden
- Maersk sluit drie jaar oude containerfabriek
- Klacht verladers over nood-bunkertoeslag nu officieel
- Aanpak ‘zeezwaaien’ loopt vast binnen IMO

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

RAAD & RECHT

EPKE SPIJKERMAN, ADVOCaat
www.boekel.com



Minder werken mag

Onlangs heeft de Rechtbank Noord-Nederland het verzoek van een ‘superintendent’ bij een rederij om één dag per week minder te mogen werken, toegewezen. Werkgever Seatrade is een rederij en beheert circa veertig, wereldwijd varende, zeeschepen. De werknemer is sinds 1993 in dienst en vervult de functie van Senior Superintendent Technical Departement voor 40 uur per week. Hij is verantwoordelijk voor het plannen en begeleiden van onderhoudsprogramma’s van schepen, het opstellen van een onderhoudsbudget en een bunkerplan. Hij gaat regelmatig aan boord van schepen om inspecties uit te voeren en indien nodig reparaties te begeleiden. Een superintendent heeft gemiddeld vijf schepen onder zijn beheer en functioneert als ‘back-up’ voor gemiddeld vijf schepen. De superintendent dient regelmatig te reizen, omdat schepen zich overal ter wereld bevinden. Verder is een superintendent 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar bij calamiteiten. Er zijn negen werknemers in de functie van superintendent.

Vanaf medio 2015 heeft de werknemer aangegeven dat hij graag minder wil werken – 32 in plaats van 40 uur – in verband met de werkdruk. Werknemer en werkgever kwamen hier samen niet uit. In maart 2017 heeft de werknemer een formeel verzoek ingediend tot aanpassing van de arbeidsduur per 1 juli 2017. De werkgever stelde dat er zwaarwegende bedrijfsbelangen bestaan die aan inwilliging van het verzoek in de weg staan. De werknemer heeft de kantonrechter vervolgens verzocht om te bepalen dat zijn arbeidsduur 32 uur per week zal zijn, verspreid over 4 dagen. De werkgever heeft gesteld dat zwaarwegende bedrijfseconomische belangen zich verzetten tegen vermindering van de arbeidsduur. Er is geen ruimte in de personeelsformatie en er kan niet iemand worden aangetrokken voor 1 dag per week. Daarnaast ontstaan problemen met het werkrooster. Superintendents moeten bovendien 24/7 beschikbaar zijn en dat is niet mogelijk bij een 32-urige werkweek.

Het verzoek van de werknemer wordt toegewezen. De werkgever heeft onvoldoende onderbouwd dat er ernstige problemen zullen ontstaan bij de herbezetting van de vrijgekomen uren en ook de bezwaren op het punt van veiligheid, invulling van het rooster en financiële problemen zijn niet overtuigend. De noodzaak van het aantrekken van een extra superintendent voor één dag per week is niet vast komen te staan. Er is juist gebleken dat er wat ruimte is in de bezetting en dat het aantal schepen is afgenomen. De werkgever is bovendien bereid de werknemer vier in plaats van vijf schepen in beheer te geven. Dat moet in vier dagen per week kunnen. De werknemer heeft aangegeven ook bij vier dagen werken nog bereid te zijn om 24/7 bereikbaar te zijn voor noodgevallen. Het bestaan van een veiligheidsrisico is onvoldoende gebleken. De werknemers volgen elkaars schepen met name via de e-mail en dat kan ook als de werknemer een dag minder werkt. Het verzoek van de werknemer is dus toegewezen en de kantonrechter bepaalt dat met ingang van 1 juni 2018 de arbeidsduur 32 uur per week is.

Op grond van artikel 2 lid 5 van de Wet flexibel werken dient een werkgever het verzoek van een werknemer om aanpassing van arbeidsduur of werktijd in te willigen, tenzij zwaarwegende bedrijfs- of dienstbelangen zich daartegen verzetten. In artikel 2 lid 9 is bepaald dat bij vermindering van de arbeidsduur in elk geval sprake is van een zwaarwegend bedrijfs- of dienstbelang, indien die vermindering leidt tot ernstige problemen: a) voor de bedrijfsvoering bij herbezetting van de vrijgekomen uren, b) op het gebied van de veiligheid of c) van roostertechnische aard. De aanwezigheid van zwaarwegende bedrijfs- of dienstbelangen wordt, zo blijkt wel weer, niet snel aangenomen.

Piraeus wil de groots

REPORTAGE Explosieve groei dankzij gevreesd Cosco – en de Griekse overheid

EDO BEERDA

Vakbonden protesteerden toen Cosco twee jaar geleden een meerderheidsbelang nam in de haven van Piraeus. Inmiddels zijn de protesten verstomd, want aan de hand van de Chinezen is de groei explosief – ook die van het aantal banen. ‘We worden de grootste van de Middellandse Zee.’

Voor het kantoor van het Havenbedrijf van Piraeus wappert een rode Chinese vlag, binnen zit gewoon een Griek. Nektarios Demenopoulos werkt al achttien jaar voor de Piraeus Port Authority en zag de afgelopen jaren de haven tot bloei komen. Inmiddels onder leiding van een voltallig Chinees havenbestuur, dat wel. Het feit dat privatisering een voorwaarde van de EU en het Internationaal Monetair Fonds was voor reddingsoperaties voor de Griekse economie, zette destijds veel kwaad bloed. ‘Maar feit is dat onze eigen overheid dit nooit voor elkaar had gekregen’, zegt Demenopoulos. ‘Naar mijn mening had het Griekse volk niets aan de oude situatie, het profiteert van de nieuwe.’

Stokoude haven

Het is dan ook niet mis wat tot stand is gebracht. Toen de haven nog door de staat werd gerund, haalde Piraeus qua containervolume niet eens de wereldwijde top-100. Nu hoort de stokoude haven – in de zesde eeuw voor Christus al handels- en marinebasis van het machtige Athene – tot de 50 grootste containerafhandelaars op aarde. Het containeroverslagvolume is in acht jaar tijd meer dan vervijfvoudigd. Allemaal dankzij investeringen vanuit China, dat in Piraeus een interessante schakel ziet voor zijn ‘Nieuwe Zijderoute’. Ook de cruisevaart, de scheepsreparatie-sector en de ro/ro profiteren. In 2017, het eerste hele jaar dat China Cosco Shipping een meerderheidsbelang heeft, was de groei van de totale haven 7,7 procent. ‘We pakken alles aan, we geloven in een holistische aanpak’, zegt Demenopoulos. Rond zijn kantoor nabij het oude stadscentrum is te zien dat de haven bruist. Een enorm cruiseschip laat ratelend de ankerketting neer terwijl hij achteruit insteekt tussen de rij andere oceaanstomers. Verderop rollen containertrucks een ferryboot op, voor een tocht



De opmars van Piraeus is een staaltje Grieks-Chinese samenwerking. Foto: Giorgio Grappi / Univer

naar een van de Griekse eilanden. In het stadsdeel rond de haven staan veel gebouwen in de steigers. Er worden nieuwe hotels gebouwd, oude pakhuizen veranderen in 4- en 5-sterrenhotels voor cruisegasten. Piraeus was met 16 miljoen reizigers op jaarbasis al Europa’s grootste passagiershaven, sinds Cosco de lakens uitdeelt wil het ook Europa’s grootste cruisehaven worden. Toeristen van over de hele wereld moeten hier hun cruise over de Middellandse Zee gaan beginnen, bij voorkeur na meer dan alleen een bezoekje aan de Akropolis. ‘We richten ons vooral op de Chinese cruisemarkt’, zegt Demenopoulos. ‘Het merk Cosco kunnen we daarbij prima gebruiken als uithangbord.’ Een goedgekeurd investeringsplan ter grootte van 300 miljoen euro voorziet in nieuwe

aanlegplaatsen voor ‘s werelds grootste cruiseschepen. Die kunnen ook in Piraeus gerepareerd worden. Dankzij een nieuw drijvend dok kan de haven zelfs schepen van Panamax formaat (310 meter) oplappen. De Port Authority is vastbesloten om het aan Turkije en Roemenië verloren marktaandeel terug te pakken.

Suezkanaal

Het grote werk op containergebied vindt plaats op een kilometer of tien richting het noordwesten. Voor een van de kades van de Piraeus Container Terminal (PCT) wordt net een megacarrier van Cosco ontladen. Vrachtwagens zwermen in alle richtingen uit met hun lading. De Chinese semi-overheidsrederij is hier sinds 2008 de baas en bouwde voor 600 miljoen euro de nieuwe terminal Pier II en

AGENDA

PICKNICK HAVENHUIS ANTWERPEN

24 JUNI
Koffie uit Zuid-Amerika? Cacao uit West-Afrika? De haven van Antwerpen brengt de wereld op je picknick-
decken. Locatie: het Zaha Hadidplein.
Inschrijven verplicht.
• portofantwerp.com

NAUTILUS SYMPOSIUM 26 JUNI

Het symposium staat geheel in het teken van de energietransitie en de daaruit voortvloeiende kansen en mogelijkheden voor met name Nederlandse maritieme professionals.
• nautilusint.org/nl/

TRUCKSTAR FESTIVAL 28 EN 29 JULI

Even alles vergeten, de dure diesel, de oneerlijke concurrentie en ander gedoe; tijdens het Truckstar Festival is het ieder jaar simpelweg genieten van de meer dan tweeduizend aanwezige trucks.
• truckstar.nl

PROJECT CARGO SUMMIT 12 EN 13 SEPTEMBER

Dit nieuwe event brengt de Europese heavy lift- en projectlading-specialisten bij elkaar in Rotterdam. Een tweedaagse conferentie vormt de ruggengraat van de Summit. Ook zijn er workshops.
• projectcargosummit.com

SCHELDE CONFERENTIE 13 SEPTEMBER

Digitalisering, verduurzaming en geopolitieke veranderingen – onze havens zijn in transitie. Hoe gaan we deze uitdagingen anno 2018 samen aan en zorgen we voor waardecreatie in het Scheldegebied?
• scheldeconferentie.com

te worden met Chinese hulp

profiteert volop mee



siteit van Bologna

het oostelijke deel van Pier III. ‘Sindsdien is het containervolume gegroeid van 685 duizend in 2010 tot 3,7 miljoen teu in 2017’, vertelt commercieel manager Tassos Vamvakidis van PCT. ‘Kortetermijndoel is het doorbreken van de

Dankzij nieuwe Chinese investeringen kan Pier III West midden volgend jaar open. Daarmee gaat de capaciteit naar 6,2 miljoen teu. Opgeteld bij de 1 miljoen teu van een terminal die de Port Authority zelf runt, komt de totale contai-

Megacarriers die via het Suezkanaal vanuit China de Middellandse Zee opvaren kunnen hier meteen een flink deel van hun lading kwijt. Piraeus kan schepen van 20.000 teu prima aan, het heeft voldoende diepgang en het stormt er hoogst zelden. Ongebreidelde groei is dus mogelijk? Vamvakidis: ‘We groeien tot we aan onze geografisch bepaalde grenzen zitten.’

Auto’s

Piraeus is een typische transshipment haven. Ongeveer 85 procent van alle containers gaat per kustvaarder naar Italië, Turkije en het Zwarte Zeegebied. Voor de ro/ro-terminal, nabij de containerterminals, geldt hetzelfde. Van de uitgestrekte velden auto’s die hier keurig naast elkaar staan wacht het leeuwendeel op vervoltransport. De crisis gaf deze sector een

zware knauw. Het aantal van 600.000 auto’s in 2008 kelderde in de daarop volgende jaren naar zo’n 50.000. Ook deze sector is weer opgekrabbeld. Van de 430.000 auto’s in 2017 waren er zo’n 100.000 bestemd voor de lokale markt. Toch een teken dat de koopkracht weer begint aan te trekken, nadat Griekenland in 2015 nog bijna kopje onder ging. Slecht voor de arbeidsmoraal is de komst van Cosco niet geweest. ‘Sindsdien hebben we geen dag staking meer gehad’, lacht Demenopoulos. Dat was vroeger wel anders. Hij ziet een professionaliseringsslag die onder overheidsleiding nooit mogelijk was geweest. Die is uiteraard ook goed voor de werkgelegenheid. ‘Als grootste containerlijn- en terminaloperator kan Cosco veel meer lading aantrekken. En meer sche-

pen is meer banen.’ De Griekse overheid spint toch garen bij de groei, dankzij het minderheidsbelang van 33% dat ze houdt volgens de koopovereenkomst van 368,5 miljoen euro. De Chinese miljoeneninvesteringen worden bovendien na 35 jaar staatseigendom, want dan loopt de concessie aan Cosco af. Privatisering van de Griekse spoorwegen moet straks ook gebeuren op voorwaarde van investeringen, onder meer in afvoermogelijkheden vanuit Piraeus. Moet Rotterdam zich zorgen gaan maken over de Grieks-Chinese ambities voor het Midden-Europese achterland? Demenopoulos: ‘Nee, daar heb je wel heel veel treinen voor nodig. Miljoenen containers transporteren naar de Balkan, Centraal- en Midden-Europa red- den we niet vanuit Piraeus.’

Sinds de komst van Cosco hebben we geen dag staking meer gehad.

grens van 4 miljoen teu, op de langere termijn willen wij de grootste van de Middellandse Zee worden.’ De huidige nummers 1 en 2, Valencia en Algeciras, moeten vrezen dat dat niet lang meer zal duren.

nercapaciteit op 7,2 miljoen teu. De kraan capaciteit bij PCT wordt ondertussen uitgebreid met de nieuwste generatie super post panamax QC kranen, met een reikwijdte van 25 containerrijen.

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
nieuwsbladtransport.nl

MANAGING DIRECTOR
joan.blaas@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

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

VORMGEVING
edward ouwerkerk en barry hage

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

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

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

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

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

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

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



© 2018 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden veeleevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl



Deurmat zonder krant

Maandagmorgen lag mijn krant niet op de mat. Aan de bezorger kon het haast niet liggen. Het is een uiterst matineuze man, die nooit ziek is en volgens mij ook zelden op vakantie gaat. Een sterke schakel in het distributieproces van het geschreven wereldnieuws. 's Morgens rond zeven uur kan ik haast zijn fiets al horen aankomen. Even later kleppert de brievenbus.

Maar maandag gebeurde dat dus niet. Je begint de week ontregeld. Je verzint oorzaken voor het ontbreken van de krant op de ontbijttafel. Aan het weer kan het niet liggen. Het is een wat grijze dag, maar droog en zonder harde wind. De bezorger zal toch niet zijn geschept door een afslaande vrachtauto? Is de krant in staking gegaan? Onwaarschijnlijk.

Het tv-nieuws is weinig bemoedigend. Bij Landgraaf, waar het Pinkpopfestival net is afgesloten, is een bestelbus ingereden op voetgangers: één dode, drie zwaargewonden. De mailbox zit, anders dan de brievenbus, vol post. De meeste berichten kunnen meteen de elektronische prullenbak in. Dan komt er een bericht voorbij over een grote computerstoring in de drukkerij van de Persgroep, uitgeefster van het AD, de Volkskrant, Trouw, Het Parool en een reeks regionale bladen.

Een deel van de oplage kon daardoor niet naar de lezer worden verstuurd. Gelukkig, denk ik, er is niets met de bezorger. Even later dwarrelt er een bericht van de Volkskrant binnen waarin er op wordt gewezen dat ik als abonnee uiteraard wel terechtkan op de nieuwssite. Tja, dat wist ik allang.

Het is de nachtmerrie van iedereen die bij de pers werkt. Je hebt een mooie krant gemaakt, maar die bereikt de lezer niet. Vrachtauto's kunnen niet uitrijden met nieuwsverhalen, achtergronden, columns, cartoons, toneelrecensies, eigen foto's, sportverslagen. Stukken die vaak de volgende dag niet meer actueel zijn. Goed, je zet ze op je site. Maar sites zijn nog geen krant. Je kunt de hele New York Times op internet lezen, maar het wordt nooit dat pak papier dat je bij de gebakken aardappelen met spek in een ontbijtzaakje aan het Central Park langzaam doorneemt.

Het omgekeerde is ook akelig: computerstoring op internet, zodat jouw krant niet online komt. Maar soms denk ik stiekem: net iets minder gruwelijk.

QUOTE VAN DE WEEK

Er ligt een blauwe watersnelweg open voor zowat elke vracht.

De Vlaamse minister Ben Weyts over de binnenvaart, in Schuttevaer.



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



De dopen de diva's

CRUISEVAART Oprah Winfrey vaart mee met Girls' Getaway Cruise



Beeldbewerking: Edward Ouwerkerk

ROB MACKOR

Trend of toeval? In dezelfde week maakten twee cruisereederijen de doop wereldkundig van hun nieuwe schepen door internationale beroemdheden.

De eerste was MSC Cruises, die de Italiaanse filmdiva Sophia Loren had gestrikt voor de doop van zijn nieuwe 'MSC Seaview'. Dat is de derde uit een klasse van vier schepen met ruimte voor 5.300 passagiers. De eerste twee kwamen vorig jaar in de vaart, volgend jaar volgt nummer vier. Die zal de naam 'MSC Bellissima' krijgen. Voor de in 1934 in Rome als Sofia Scicolone geboren Loren is het slingeren van de champagneflles overigens bijna een routineklus gewor-

den. Sinds haar eerste doop in 2003, die van de 'MSC Lirica' (2.600 passagiers), is ze de vaste doopvrouw van de Zwitsers/Italiaanse cruisereederij. De rederij zegt dat haar 'unieke schoonheid, talent en elegantie' precies weerspiegelen waar MSC Cruises voor staat. Als om MSC de loef af te steken maakte Holland America Line (HAL) een paar dagen later bekend dat niemand minder dan tv-presentatrice, actrice en ondernemster Oprah Winfrey het volgende nieuwe schip van HAL gaat dopen. Deze 'Nieuw Statendam' (2.650 passagiers) is in aanbouw bij de Marghera-werf van Fincantieri, vlak bij Venetië. De precieze datum van de doop is volgens HAL nog niet bekend. Wel vast staat dat het nieuwe schip

op 30 januari volgend jaar in Fort Lauderdale, Florida, het ruime sop kiest voor een 3-daagse Girls' Getaway Cruise, waarop 's werelds machtigste beroemdheid (volgens Forbes) meevaart. HAL-president Orlando Ashford zegt 'diep vereerd' te zijn dat Winfrey de uitnodiging heeft aanvaard om het schip te dopen en de minicruise mee te maken. Het programma daarvan wordt overigens grotendeels bepaald door haar eigen blad, O, The Oprah Magazine. Volgens het ronkende persbericht is de trip bedoeld 'om de kracht van vriendschap en de speciale band tussen vrouwen te eren'. Die boodschap sloeg aan. Na de aankondiging via Instagram werd de cruise binnen een dag al volledig uitverkocht.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

20 juni 1998

Kinnock kaart chicaneren aan

Europees transportcommissaris N. Kinnock gaat in de Oost-Europese hoofdsteden protesteren tegen het oponthoud en het chicaneren van het buitenlandse wegverkeer aan de grenzen. Kinnock start zijn actie op verzoek van minister A. Jorritsma van Verkeer en Waterstaat. Zij klaagde in Luxemburg tijdens de Europese Transportraad over de toenemende stagnatie. De actie van de Europese commissie betekent volgens de woordvoerder van Kinnock dat de kwestie bin-

Kinnock voert actie tegen oponthoud aan grenzen Oost-Europa

LUXEMBURG (NT) - Europees transportcommissaris N. Kinnock gaat in de

nenkort aan de orde komt bij de onderhandelingen over de toetreding van de Oost-Europese landen tot de EU. Volgens diplomaten in Brussel heeft de Europese Commissie de macht om de kandidaatlanden te bewegen hun overdreven ad-

ministratieve en andere eisen bij de grensovergangen te temperen. Met name het Nederlandse wegtransport (vooral op Polen) is daar momenteel de dupe van.

Controles

De ministers hebben verder een akkoord bereikt over het steekproefsgewijs inspecteren van vrachtwagens, aanhangers en bussen langs de weg. Daarbij gaat het vooral om de remmen, de CO2-uitstoot en de maximaal toegestane gewichten. De nieuwe wet komt boven op de APK.