

GROEIMARKT

China gaat massaal aan de wijn



14

EXPANSIE

Bolloré streeft naar de top

6

TOPSECTOR

Logistiek innoveert zelfstandig

4

CONGRES
LOGISTIEK
VASTGOED

14 SEPT. 2017

'S-HERTOGENBOSCH

WWW.NIEUWSBLAD
TRANSPORT.NL/VASTGOED



Nieuwsblad Transport

AMSTERDAM

Niet voor niets
waren er nooit
bruggen over
het IJ



8

WEEK 32 / 9 AUGUSTUS-15 AUGUSTUS / JAARGANG 30

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

Schade cyberaanval Maersk torenhoog

PETYA

De schade voor A.P. Møller-Maersk door de Petya-aanval op 26 juni kan richting een half miljard dollar gaan. Dat is de bovengrens van een schatting van de Deense Sydbank, die tot een bandbreedte van 50 tot 450 miljoen dollar komt. Maersk Line en APMT werden hard getroffen door de aanval. Het concern moest enorme kosten maken om alle systemen weer op orde te krijgen. Alleen al Rotterdam loopt de schade in de tientallen miljoenen in de vorm van omzetverlies en extra kosten om de twee terminals weer operationeel te krijgen.

Weinig geld voor schuldeisers Hanjin

220 miljoen dollar, meer heeft de curator

van de failliete rederij Hanjin nog niet uit de boedel weten te halen. Dit terwijl er voor 10,5 miljard dollar aan claims zijn ingediend door schuldeisers. Onder hen zijn 51 Nederlandse bedrijven, waarvan de claim van overslagbedrijf ECT met afstand de grootste is. De terminal-operator heeft nog zeker 8,6 miljoen euro tegoed.

Aanvaring Maersk- schip: 9 vermisten

AMAZONE

Negen opvarenden van een duwcombinatie worden vermist nadat het op de Amazone frontaal botste met het Maersk-schip 'Mercosul Santos'. Op videobeelden is te zien dat de duwcombinatie onder het 210 meter lange containerschip terecht is gekomen en deels is gezonken. De 'Mercosul Santos' was onderweg naar de haven van Manaus. Reddingswerkers zoeken de vermiste personen, voor hun leven wordt gevreesd. De lokale politie onderzoekt de oorzaak van de aanvaring.

Vrachtmanagers vrezen 'bloedbad' op Schiphol

WINTERSEIZOEN Vrachtvervoerders zouden historische rechten verliezen op luchthaven



Het vrachtplatform van Schiphol ziet er deze winter wellicht een stuk minder druk uit door nieuwe maatregelen van de slotcoördinator. Foto: NT archief

JOHN VERSLEIJEN

Een aantal grote vrachtmaatschappijen op Schiphol dreigt komende winter 40 tot 50% van hun vrachtluchten te verliezen, door nieuwe regelgeving van de onafhankelijke slotcoördinator.

Dat zeggen managers van luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars op Schiphol. Het zou gaan om maatschappijen als Kalitta, AirbridgeCargo, Emirates Skycargo, Singapore Airlines Cargo en 'enkele Chinese vrachtcarriers' die in het komend winterseizoen (per 1 november) een deel van hun huidige contingent aan vrachtslots niet meer krijgen toegekend van de slotcoördinator op de luchthaven.

Eerder was al uitgelekt dat door het bereiken van de capaciteitsgrens van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol er dit najaar een vrachtopstopping zou komen voor nieuwe aanvragen voor vrachtluchten, maar de nieuwe regels zouden betekenen dat ook een deel van de bestaande vrachtluchten dreigt te verdwijnen.

De maatregel houdt onder meer verband met het strikt handhaven van de IATA-regel 80-20 door de slotcoördinator, zegt een bron van een gerenommeerde vrachtmaatschappij. Daarbij moeten ook vrachtmaatschappijen 80% van de vluchten op tijd uitvoeren, anders verliezen zij dit najaar hun historische slotrechten, zegt een bron. Tot nu toe werd met die regel flexibel

omgegaan voor de vrachtluchten, maar met het plafond van 500.000 vliegbewegingen in zicht verdwijnt die coullance. Een vrachtmanager wijst erop dat het in de vrachtsector onmogelijk is aan die eis te voldoen. 'Je zit met veel tussenstops in het vracht netwerk en loopt daardoor automatisch vertraging op.' Hij vreest straks dan ook de helft van de vrachtluchten te verliezen 'en voor mijn concurrenten zal het niet veel anders zijn. Afhandelaars op Schiphol zullen ook een gigantische klap krijgen. Dit wordt een bloedbad voor de vrachtsector als de maatregel wordt doorgevoerd.'

Emirates

Landenmanager Achim van der Graaff van Emirates Cargo Neder-

land zegt in een reactie nog niets officieel te hebben vernomen van de slotcoördinator. 'Daarom ga ik ervanuit dat wij het huidige aantal van 15 tot 18 vluchten in de week zullen behouden. Ik heb de verhalen wel gehoord en mijn hoofdkantoor in Dubai ingelicht. Zij zijn op de hoogte wat er in Nederland speelt en sturen volgende week een delegatie naar ons land om het onderwerp te bespreken met de autoriteiten.'

De slotcoördinator kon bij het ter perse gaan van deze krant geen reactie geven op de maatregel. 'Wij zijn niet in de gelegenheid er nu inhoudelijk op te reageren, maar als u ons een mail stuurt, komen wij er zeker op terug.' Schiphol wil de zaak eerst onderzoeken voordat er inhoudelijk wordt gereageerd.

COMMENTAAR

MELS DEES
redactie@nieuwsbladtransport.nl



Speelveld

'Brussel geeft groen licht voor overheidssteun aan de Limburgse luchthaven Maastricht Aachen Airport', werd deze week duidelijk. 10 miljoen euro mogen de provincie Limburg en de Nederlandse staat aan opstartsubsidie geven aan luchtvaartondernemingen die gaan vliegen vanaf 'Beek', zo heeft de Europese Commissie beslist. Voorwaarde is wel dat het douceurtje niet tot concurrentievervalsing leidt – op dat moment is wél sprake van ongeoorloofde staatssteun. Concreet betekent dit dat met het geld het opstarten van routes wordt ondersteund, die niet door andere luchthavens in de regio worden bediend. In de praktijk zal de subsidie worden verstrekt in de vorm van een verlaging van de start- en landingsgelden.

Het besluit toont weer eens de ondoorzichtige criteria die 'Brussel' hanteert bij het bepalen of een geldstroom naar een (lucht)haven al dan niet toegestaan is. Afgelopen maand werd immers ook meer duidelijkheid gegeven omtrent de verplichting vennootschapsbelasting te betalen door zeehavens. Nadat de Nederlandse havens sinds begin dit jaar verplicht werden gesteld deze belasting te betalen, geeft Europees Commissaris Margerethe Verstager nu aan dat ook de Belgische en Duitse havens vanaf volgend jaar belasting moeten betalen. Deze havens hebben nu immers een financiële voorsprong op de Nederlandse.

Dat met name de Belgische havens zich onaangenaam verrast tonen hoort niet alleen bij het politieke spel, maar verbloemt vooral dat de beide landen hun havens naast de belastingvrijstelling ook ruimschoots (en veel meer dan in Nederland) directe en indirecte overheidssteun verlenen. Die havens doen met deze overheidssteun eigenlijk hetzelfde als Maastricht Aachen Airport nu voornemens is: de tarieven laag houden. In het geval van de zeehavens loopt Rotterdam naar schatting een miljoen teun aan containeroverslag mis. Waar Hamburg 42 miljoen euro aan havengelden per jaar int, daar haalt Rotterdam 275 miljoen op bij haar klanten. Het grote verschil is te verklaren doordat er rond 100 miljoen euro rechtstreeks vanuit de kassa van de Hanzestad naar de haven vloeit.

Nederland en Frankrijk beperken de overheidssteun tot, simpel gesteld, baggerwerkzaamheden om de havens bereikbaar te houden. In Duitsland echter worden verliezen van de havens soms rechtstreeks gecompenseerd. In België is het beeld niet veel anders. Zo wordt onder meer het loodswezen er ruimhartig gesubsidieerd.

Natuurlijk is het mooi dat Maastricht Aachen Airport, een luchthaven die het al langer moeilijk heeft, kan profiteren van het warrige beleid van de Europese Commissie. Beter zou het echter zijn als het door de Nederlandse havens zo gewenste gelijke speelveld eindelijk tot stand komt.

ZOMERCOLUMN

Groeten uit...



...Duitsland

MELS DEES

*Die schönste Jungfrau sitzet
Dort oben wunderbar.*

Aldus dichtte Heinrich Heine, in de hoop een verklaring te geven voor de vele schepen die op de Rijn schipbreuk leden. De schippers werden volgens de dichter simpelweg afgeleid door de zang en het goudblonde haar van de Lorelei.

*Den Schiffer im kleinen Schiffe,
Ergreift es mit wildem Weh;
Er schaut nicht die Felsenriffe,*

Dat de schipper van de gekapseide tanker in de Rijn bij Sankt Goars-

hausen daadwerkelijk een vrouwelijke gestalte heeft gezien aan de oever is niet waarschijnlijk, maar wel valt, hoog boven de rivier, de imposante Burcht Katz op. Families die hier resideren hebben waarschijnlijk een dossier aan aanvaringen en andere nautische problemen kunnen opbouwen.

De Burcht werd tussen 1360 en 1371 gebouwd. Samen met de vesting Rheinfels aan de linkerzijde van de rivier vormde de burchtzijde een bastion voor het uitvoeren van tol op de Rijn.

Hoe klassiek het bouwwerk ook oogt, na vele verbouwingen is er weinig over van het oorspronkelijke ontwerp. 'Het aan de zijde van de

Rijn gelegen deel van het complex herinnert slechts vaag aan het voormalige kasteel', weet Wikipedia. Toeristen heeft de burcht weinig te bieden. Het gebouw is privé-bezit van een Japanse zakenman en niet te bezichtigen.

Dit is de vijfde van zes afleveringen van onze zomercolumn 'Groeten uit', waarin we niet alleen de schoonheid van populaire toeristische bestemmingen laten zien, maar ook de realiteit waarmee logistieke ondernemers in het land worstelen.

VAN DE REDACTIE



Als we vanuit de redactie burelen aan de Maashaven o.z. in Rotterdam naar buiten kijken zien we allereerst binnenschepen in de Maashaven, we zien nieuwbouw op Katendrecht aan de rechterkant en de Maassilo links. Die Maassilo aan de Brielselaan vinden we terug op een kaartje dat Rotterdam Branch Magazine onlangs afdruckte. Ook de vestiging van Quaker Oats vinden we zowel terug op de plattegrond uit 1960 als in het uitzicht vanuit ons kantoor. Verder is de situatie bijna onherkenbaar veranderd. Opvallend is de trots waarmee bij het kaartje wordt gemeld dat 'de schade van de oorlog vrijwel geheel is hersteld', en dat 'de Holland Amerika Lijn weer beschikt over pakhuizen', terwijl tegenwoordig de nieuwbouw en het grote aantal woningen in het gebied worden geroemd.

vrijdag 25 augustus

DOSSIER

TAPA

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

Onrust over 'routedwang'

ULTIMUM REMEDIUM Dijkma overweegt vervoersverbod gevaarlijke stoffen op twee routes

ROB MACKOR

Spoorgoederenvervoerders zijn ongerust over het dreigement van staatssecretaris Dijkma om 'routedwang' voor gevaarlijke stoffen op de Betuweroute in te voeren.

Ze kondigt dit aan in een consultatiedocument, dat recentelijk naar belanghebbenden is gestuurd. Aanleiding vormen de voortdurende overschrijdingen van de 'risicoplafonds' voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Basisnet, met name op de routes Eindhoven-Venlo (Brabantroute) en Amersfoort-Apeldoorn (Bentheimroute).

De staatssecretaris praat al bijna een jaar met de sector om die overschrijdingen terug te dringen, maar vindt dat het niet snel genoeg gaat. Ze wil daarom de komende tijd aanvullende afspraken maken. Lukt dat niet, dan zal de staatssecretaris voorbereidingen treffen om het vervoer van brandbare gassen (stofcategorie A) en zeer giftige vloeistoffen (D4) op de Brabant- en Bentheimroute te verbieden.

Hans-Willen Vroon van brancheorganisatie RailGood vindt dat Dijkma daarmee 'ver voor de muziek uitloopt en een volstrekt verkeerd signaal afgeeft'. Volgens hem staan 'verladers op hun achterste benen door het idee dat de staatssecretaris dit paardenmiddel uit de kast trekt'. Hij stelt dat de noodzaak van routedwang ontbreekt omdat de overschrijdingen nergens tot gevaarlijke situaties zouden leiden. Volgens hem is er bovendien op een aantal routes te weinig capaciteit voor het goederenvervoer, doordat ProRail eerder toegezegde investeringen niet heeft uitgevoerd.

DB Cargo, in Nederland veruit de grootste vervoerder van categorie A- en D4-stoffen, is veel positiever over de aanpak van Dijkma. Woordvoerder Jelle Rebbers wijst erop dat



Het vervoer van gevaarlijke stoffen overschrijdt nog voortdurend de zogeheten risicoplafonds. Foto: Flickr CC/Rob Dammers

ze af wil van de huidige risicoplafonds op de twee routes, die bewust kunstmatig laag zijn vastgesteld. 'De staatssecretaris wil echte risicoplafonds in plaats van sturingsplafonds. Dat juichen wij toe.'

Volgens hem is een goed functione-

rend Basisnet 'van levensbelang' voor DB Cargo. Hij wil niet zeggen wat het aandeel is van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het totaal, behalve dat dat 'substantieel' is. Hij heeft er vertrouwen in dat het gaat

Goed functionerend basisnet is van levensbelang voor DB Cargo.

rend Basisnet 'van levensbelang' voor DB Cargo. Hij wil niet zeggen wat het aandeel is van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het totaal, behalve dat dat 'substantieel' is. Hij heeft er vertrouwen in dat het gaat

lukken 'om een balans te vinden in de belangen van de industrie, omwonenden en ruimtelijke ordening'. Overigens bevat Dijkma's voorstel ook een aantal uitzonderingen op een vervoersverbod. Dat zou bijvoorbeeld gelden voor 'bestem-

En als de Duitse spoorwegbeheerder DB Netz treinen vanaf de Betuweroute geen toestemming geeft om door te rijden, bijvoorbeeld omdat er aan het derde spoor wordt gewerkt, mogen die alsnog de Brabant- of Bentheimroute nemen. Iets dergelijks zou ook binnen Nederland gaan gelden, indien er door werkzaamheden geen andere route beschikbaar is.

Er is nog een belangrijke afzwakking: het 'routeringsbesluit' zou maar twee jaar gelden. Volgens de staatssecretaris is het namelijk het 'ultimum remedium' voor het probleem van de overschrijdingen en kan die twee jaar dan gebruikt worden om structurele oplossingen te treffen. Daar staat tegenover dat er op overtrekking een stevige maximale straf komt te staan: zes jaar cel, of een 'nader te bepalen' geldboete.

INHAALSLAG

CMA CGM wil nog ietsje groter: 22.000 teu

TOBIAS PIEFFERS

CMA CGM zou op het punt staan om zes schepen van 22.000 teu te bestellen, met een optie op nog eens drie. Dat melden diverse media.

De Zuid-Koreaanse scheepsbouwer Hyundai en het Chinese Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding zijn nog in de race voor de opdracht. De schepen worden naar verluidt uitgerust met dual fuel motoren die ook op LNG kunnen draaien. CMA CGM heeft meerdere onderzoeken lopen naar het gebruik van deze brandstof.

Het nieuws komt als een verrassing, want waarom zou CMA CGM juist nu de markt beter wordt weer zoveel nieuwe capaciteit bestellen? Volgens Drewry Consultancy is de rederij bezig met een inhaalslag.

CMA CGM heeft nog niet veel eigen megacarriers. De zes grootste schepen van de rederij kunnen iets minder dan 18.000 teu vervoeren en slechts drie daarvan zijn van de rederij zelf. Daarnaast heeft de rederij drie schepen van 20.600 teu in bestelling, die volgend jaar worden opgeleverd. De voornaamste rivalen Maersk line, MSC en Cosco hebben er veel meer.

Wat ook meespeelt is de overname van OOCL door Cosco. Met die zet drukt de Chinese rederij CMA CGM uit de top-3 en neemt ze de leidende positie in de Ocean Alliance over, zij het met een marginaal verschil van 15.000 teu.

Rederijen hebben al jaren een sterke focus op marktaandeel en zullen volgens Drewry altijd besluiten nemen met primair hun eigen positie in gedachten. 'De potentiële impact op de industrie als geheel is een

secundaire overweging', aldus Drewry.

Strijd

Volgens CEO Alan Murphy van consultancybureau SeaIntel zal de aanzwengelde nieuwbouwactiviteit in de komende achttien maanden leiden tot een strijd om marktaandeel. Reders moeten die nieuwe megaschepen ergens kwijt, maar omdat een aantal vloten harder groeit dan de markt zal dit opnieuw tot hevige concurrentie leiden. 'Sommige carriers hebben geen andere optie', zegt Murphy. Hij wijst daarbij specifiek naar Cosco en Evergreen, die relatief grote orderboeken hebben. Die komen respectievelijk overeen met 40% en 60% van de door hen gecharterde vloot. Dat geeft hen minder flexibiliteit dan carriers als Maersk Line, MSC, CMA CGM en Hapag-Lloyd, die orderboeken heb-

ben van 5 tot 15% van hun huidige ingehuurde vloot. Zij kunnen de oplevering van de nieuwe schepen daardoor gemakkelijker compenseren met het beëindigen van chartercontracten.

Volgens SeaIntel zullen de twee Chinese rederijen daarom hun marktaandeel moeten vergroten of schepen verkopen, wat als een 'on aantrekkelijke' optie wordt gezien omdat dit grote schepen zouden moeten zijn.

'Zelfs als er wel sprake is van sterkere groei dan verwacht op de oostwestroutes is het onwaarschijnlijk dat dit voldoende zal zijn om de vlootgroei van de Ocean Alliance (waarin Cosco, Evergreen en CMA CGM samenwerken, red.) op te vangen', zegt Murphy. 'Zeker als de bestelling van negen schepen van 22.000 teu door CMA CGM wordt bevestigd.'

KORT

Meer winst en omzet voor Deutsche Post DHL

PAKKETTEN

Deutsche Post DHL heeft het afgelopen kwartaal fors meer winst gemaakt op een hogere omzet. Het bedrijf verdiende vooral meer geld met het bezorgen van pakketten voor webwinkels. De post- en pakketbezorger spreekt zelf van het sterkste tweede kwartaal ooit. De opbrengsten in het tweede kwartaal liepen met 623 miljoen euro op tot 14,8 miljard euro. De winst voor rente en belasting (ebit) ging met bijna 12% omhoog naar 841 miljoen euro.

NYK krijgt boete van 17 miljoen euro

KARTELVORMING

De Japanse rederij NYK heeft in Australië een boete gekregen van bijna 17 miljoen euro vanwege kartelvorming in het auto-transport. Ook "K" Line heeft in dat onderzoek schuld bekend. De boete is de op één na hoogste boete die de Australische mededingingsautoriteit ACCC ooit heeft uitgedeeld. Vorig jaar bekende de rederij schuld. Daardoor werd de hoogte van de boete flink minder.

PostNL ondervindt meer concurrentie

VOLUMES DALEN

PostNL ondervindt meer concurrentie op de postmarkt en ziet de volumes bij geadresseerde post verder dalen. Het postbedrijf is mede daarom voorzichtiger over zijn winstverwachting



voor dit jaar, bleek maandag bij publicatie van de kwartaal- en halfjaarcijfers. Het postvolume in Nederland bij PostNL ging in het tweede kwartaal met bijna 9% omlaag. Wel stegen de inkomsten uit pakketbezorging.

Nederland grootste bierexporteur Europa

MARKT

Nederland is de grootste bierexporteur van Europa. Vorig jaar werd 1,9 miljard liter in Nederland gebrouwen bier geëxporteerd, blijkt uit cijfers van statistiekbureau Eurostat. Dat is 200 miljoen liter meer dan Duitsland exporteert en 400 miljoen liter meer dan België. Europees bier wordt vooral uitgevoerd naar de Verenigde Staten en China. De helft van het geëxporteerde bier gaat daar naartoe.

In de logistiek is er geen brede belangstelling voor het Topsectorenbeleid. Veel bedrijven innoveren wel op eigen houtje en hebben het verder trouwens druk genoeg, blijkt uit het verslag dat onlangs naar het parlement werd gezonden.

Logistiek innoveert liever op eigen houtje

ONDERZOEK Topsectorenbeleid slaat niet overal aan, al innoveren Nederlandse bedrijven volop

FOLKERT NICOLAI

Wie zich aan het strand verveelt, kan misschien het rapport van Dialogic ter hand nemen, dat minister Henk Kamp van Economische Zaken onlangs naar de Tweede Kamer stuurde. Dit rapport, over de resultaten van het Topsectorenbeleid ter bevordering van de innovatie in het Nederlandse bedrijfsleven, garandeert een enkele reis naar dromenland. Wel onder de parasol blijven en u vooraf goed insmeren.

Aan de logistieke sector gaat het Topsectorenbeleid goeddeels voorbij, concluderen de onderzoekers. Er zijn enkele grote bedrijven die samenwerken met kennisinstellingen om vernieuwingen tot stand te brengen. Er zijn ook kleinere bedrijven die experimenteren met veelbelovende vondsten. De meeste ondernemingen hebben echter geen enkele behoefte aan innovatie, en al

helemaal niet als ze hun bevindingen met anderen moeten delen.

De onderzoekers vatten het als volgt samen: 'De Topsectorenaanpak zette zeker in het begin maar weinig aan tot grensverleggende vernieuwing. De opgestelde agenda's richtten zich, vanwege de focus op zelforganisatie, primair op de overlap tussen belangen van de betrokkenen.' Nog een citaat, om het af te leren: 'De toegevoegde waarde van de aanpak is, qua ontwikkeling van vernieuwende visies vanuit de private markt, het meest duidelijk voor de minder gevestigde Topsectoren waar collectiviteit en afstemming op voorhand minder duidelijk waren.' Dus.

Het topsectorenbeleid werd ontwikkeld door een voorganger van Kamp, Maxime Verhagen, en dateert uit het kabinet-Rutte I. Het doel was helder: bedrijven moeten voor de eigen inspanningen in on-

derzoek en ontwikkeling minder afhankelijk worden van subsidies. Ze kunnen tot samenwerking worden gebracht met branchegenoten en kennisinstellingen. Dat zou in negen sectoren worden bevorderd, waaronder de logistiek, de tuinbouw, de chemie, de voedingsindustrie, de sector 'water' en de hoogtechnologische industrie.

Top-5 innoverende landen

Er is ook wel iets bereikt, denken de analisten van Dialogic. Nederland wil in 2020 tot de top-5 van meest innoverende landen ter wereld behoren. We staan inmiddels volgens sommige onderzoeken op plaats 4. De uitgaven van overheid en bedrijfsleven aan 'research and development' moesten tegen 2020 op 2,5% van het bruto binnenlands product uitkomen. De stand was in 2014 ongeveer 2%, met een opwaartse trend. Onbewijsbaar is na-

tuurlijk of dit aan het topsectorenbeleid is te danken.

Sinds de start van het nieuwe beleid zijn in de negen sectoren volgens de onderzoekers 670 projecten begonnen (stand 2015), waarmee 821 miljoen euro was gemoeid. Bijna de helft van dat bedrag werd geïnvesteerd door de sector 'hightech systemen en materialen', die 192 innovatieve projecten had lopen. 'Agrifood' was met 196 miljoen euro en 82 projecten goede tweede. De logistieke sector sukkelde met 13 projecten en een totale investering van 7 miljoen in de achterhoede.

De analyse van Dialogic inzake de logistieke sector luidt samengevat: 'Vanwege de geleidelijkheid van de gemaakte omslag wordt de resulterende koers door het betrokken bedrijfsleven gedragen.' Welke omslag er is geweest en hoe geleidelijk die was, wordt nergens gedocumenteerd. Of er van een 'resulterende

koers' sprake is, blijft ook duister en het is evenmin bekend in welke mate het 'betrokken bedrijfsleven' deze koers 'draagt'. Wat de analyse vooral suggereert is dat bedrijven liever hun eigen gang gaan en weinig behoefte hebben aan overheden die zich met hun innovatieve bedrijfsvoering bemoeien.

Dat wordt in het rapport ook helder naar voren gebracht: 'Een moeilijkheid die zich bij innovatiebeleid altijd voordoet is dat onderzoek en experimenten leiden tot kennis waar anderen mogelijk ook baat bij hebben.' Die moeilijkheid doet zich al voor sinds de mensheid in de oertijd het vuur ontdekte. Het aardige van kennis is dat deze zich, als een lopend vuurtje, vermeerderd en dat een ieder er nieuwe kennis aan toevoegt. Maar dat logistieke bedrijven hun kaarten tegen de borst houden en liever op eigen houtje innoveren, is begrijpelijk.



AEROFLOT
CARGO

Perfect connection to Russia and beyond

- ✦ Direct flights to Moscow from main cargo hubs
- ✦ Convenient connections within Russia
- ✦ 24 hour customer service
- ✦ On-line cargo tracking
- ✦ Worldwide network of sales offices
- ✦ Specialized solutions for various types of cargo

8 (499) 755-25-55
www.cargo.aeroflot.com

SKYTEAM CARGO | eQuation | Variation | dimension

Speelveld schever dan ooit

WINSTBELASTING België en Duitsland kunnen doorgaan met het subsidiëren van hun havens

ROB MACKOR

Waarschijnlijk komt er volgend jaar een eind aan de belastingvrijstelling voor Belgische en Franse havens. Staatssteun blijft echter buiten schot.

De Belgische havens tonen zich onaangenaam verrast door het besluit van Europees Commissaris Margarethe Vestager dat ze vanaf volgend jaar, net als de Nederlandse havens, vennootschapsbelasting moeten gaan betalen. Ze hebben 'kennis genomen van het besluit' en sputteren wat tegen dat de havens, anders dan de Commissie stelt, wel degelijk 'het algemeen belang dienen' en om die reden vrijgesteld zouden moeten blijven worden. Ze hopen dat er via 'constructief overleg' met Brussel 'een oplossing' gevonden kan worden.

Het lijkt echter uitgesloten dat Vestager op haar schreden terugkeert. Na een jarenlange strijd met Brussel moeten de Nederlandse havens vanaf dit jaar immers al winstbelasting betalen. Ze dringen er met klem op aan dat Brussel die situatie rechtrekt en ook andere landen verplicht om winstbelasting af te dragen. Concreet gaat het ze vooral om de Belgische (Antwerpen, Gent, Zeebrugge) en de Duitse (Hamburg en Bremen) havens. Die hebben nu een financiële voorsprong op de Nederlandse havens, Rotterdam, Amsterdam en Zeeland Seaports.

Overheidssteun

Als Brussel het besluit van Vestager, die overigens model stond voor het personage Birgitte Nyborg uit de Deense tv-hit *Borgen*, teruggedraait of afzwakt, zal dat ongetwijfeld tot heftige reacties en hoogstwaarschijnlijk een formele klacht uit Nederland leiden. De Nederlandse havens voelen zich door de



Beeldbewerking: Erik Straver

belastingplicht dubbel op achterstand gezet, omdat de Duitse en Belgische havens naast de belastingvrijstelling veel meer, directe en

Vestager ook een clause die de mogelijkheden voor staatssteun juist verruimt in plaats van beperkt. Lidstaten zouden hun zeehavens

Jaarlijks gaat er 300 miljoen aan belastinggeld naar Duitse havens.

indirecte, overheidssteun krijgen dan de Nederlandse.

Onderzoekers van Ecorys en de Erasmus Universiteit becijferden voor de invoering van de belastingplicht al dat Rotterdam jaarlijks meer dan een miljoen teun aan containeroverslag misloopt, doordat Belgische en Duitse havens dankzij overheidssteun hun tarieven kunstmatig laag kunnen houden. Opmerkelijk genoeg omvat het besluit van

voortaan tot 150 miljoen euro per jaar mogen ondersteunen, tegen 100 miljoen nu.

Baggerwerk

Uit het Ecorys/Erasmus-onderzoek blijkt dat vooral Duitsland en, in iets mindere mate, België gretig gebruikmaken van de Europese mogelijkheden om hun havens te ondersteunen. Waar in Nederland en Frankrijk de steun ophoudt bij het

in stand houden van de maritieme toegang, zeg maar het onderhoudsbaggerwerk, kennen België en Duitsland daarnaast een stelsel van vergoedingen en is er in het laatste land zelfs sprake van rechtstreekse verliescompensatie.

Verlies

Zo stelden de onderzoekers vast dat de havenbeheerders van Niedersachsen (onder meer Emden, Wilhelmshaven en Cuxhaven), Hamburg en Bremen structureel verlies lijden en dat de tekorten worden bijgepast door de deelstaten. In het geval van Hamburg gaat er jaarlijks rond de 100 miljoen rechtstreeks uit de stadskas naar het havenbedrijf. Ze constateerden verder dat Hamburg maar een fractie van het Rotterdamse bedrag aan havengelden int (circa 42 miljoen tegen 275 miljoen) en dat er zo'n tachtig cent per overgeslagen ton subsidie wordt verstrekt. Al met al gaat er jaarlijks zo'n 300 miljoen euro aan belastinggeld naar de Duitse havens.

België komt daar met 290 miljoen per jaar bij in de buurt. Daarvan ging bijna 160 miljoen naar Antwerpen, onder meer in de vorm van 'werkingstoelagen' aan de havendienst en de sluiswachters en bijdragen aan de bouw van haveninfrastructuur. Ook het loodswezen wordt gesubsidieerd. Zeebrugge en Gent ontvangen respectievelijk 70 en 35 miljoen per jaar aan soortgelijke bijdragen. De ironie wil dat de jarenlange Nederlandse pogingen om het speelveld voor de havens gelijk te trekken, vooralsnog geresulteerd hebben in het tegenovergestelde. En ook als de Franse en Belgische havens volgend jaar moeten gaan betalen, blijven de Duitsers vooralsnog buiten schot. Er is nog een lange weg af te leggen naar dat gelijke speelveld, waar de Nederlandse havens al zo lang van dromen.

TERMINAL

Zware kranen voor Antwerp Gateway

KOEN MORTELMANS

Langs het Delwaidedok in Antwerpen zijn deze week twee zware Liebherr-containerkranen gelost. Ze zijn bestemd voor de Antwerp Gateway Terminal van DP World.

DP World verwacht dat beide portaalkranen begin volgend jaar operationeel zullen zijn. Met een heffvermogen van elk een ton en een giek van – in ruststand – meer dan 100 meter hoog kunnen ze containers tot 52 meter hoog en 25 rijen diep tillen, twee keer meer dan de huidige generatie ultra large containerhips er telt. De kranen zijn de hoogste en snelste in het Liebherrgamma. Ze zijn in Ierland gebouwd

en op de 168 meter lange 'HHL Kobe' van de Duitse rederij Hansa Heavy Lift naar Antwerpen gevaren. De montage vindt plaats op een momenteel ongebruikt terrein langs het Delwaidedok. Zodra deze werkzaamheden zijn afgelopen, worden ze op een vlot gezet en door de havensluizen en over de Schelde naar Antwerp Gateway gevaren, langs het Deurganckdok.

Daar ondergaan ze na de aansluiting op het hoogspanningsnet een reeks technische tests. DP World Antwerp heeft momenteel negen portaalkranen in dienst, zes van Kalmar en drie van ZPMC. Vijf ervan zijn de voorbije jaren 6 à 7 meter verhoogd, dit om de nieuwste generatie containerschepen te kunnen behandelen.

REPUTATIESCHADE

Rederijen Zuid-Korea vormen alliantie

TOBIAS PIEFFERS

Veertien Zuid-Koreaanse containerrederijen, waaronder Hyundai Merchant Marine, staan op het punt zich te verenigen in één nationale alliantie, de Korea Shipping Partnership.

Volgens lokale media, die zich baseren op uitspraken van de Korean Shipowners' Association (KSA), tekenen de rederijen daartoe een overeenkomst. Doel is onder andere om de scheepvaartreputatie van Zuid-Korea in ere te herstellen. Die liep door de val van Hanjin Shipping een ernstige deuk op. De overeenkomst bevat afspraken over het delen van laadcapaciteit, het opzetten van nieuwe scheepvaartdiensten en

het gezamenlijk managen van buitenlandse terminals. Redersvereniging KSA zal de secretariële werkzaamheden op zich nemen. Het streven is om eind dit jaar de operationele richtlijnen duidelijk te hebben zodat de Korea Shipping Partnership per januari aan de slag kan. Hanjin Shipping was als de zevende containerrederij ter wereld lang de trots van de Zuid-Koreaanse scheepvaartindustrie, maar daar kwam vorig jaar een einde aan. Sindsdien wordt Hyundai Merchant Marine (HMM) klaargestoomd om die plek over te nemen. HMM sloot eerder al een consortium met de twee Zuid-Koreaanse rederijen Sinokor en Heung-A voor het transport van containers voor de intra-Aziatische markt.

KORT

Groen licht Brussel voor steun MAA

OPSTARTSSUBSIDIE

De Europese Commissie ziet geen bezwaren in het Nederlandse steunprogramma voor Maastricht Aachen Airport (MAA). Luchtvaartmaatschappijen kunnen daarmee een opstartsubsidie krijgen als ze nieuwe routes openen vanaf de Limburgse luchthaven. Het bedrag heeft een omvang van maximaal 10 miljoen euro. Brussel stelt dat de stimuleringsmaatregel de verbindingen tussen de regio en andere gebieden in Europa versterkt.

Te weinig truckparkings in Noordrijn-Westfalen

WEGVERVOER

De Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen komt bijna vierduizend parkeerplaatsen voor vrachtwagens tekort. Er zouden 'onhoudbare toestanden' zijn, nu bij verschillende Raststätte stroken asfalt als parkeerplaats zijn aangewezen voor LZV's. Een noodmaatregel, omdat gewone truckparkings in Noordrijn-Westfalen doorgaans niet berekend zijn op de megagrote combinaties.

Dienst Wilhelmshaven-Dortmund bij Eurogate

SPOORVERVOER

Terminalexploitant Eurogate in Wilhelmshaven is een spoordienst voor containervervoer begonnen tussen deze Noord-Duitse haven en Dortmund. Tussen Wilhelmshaven en Duisburg rij-



den al 25 shuttletreinen per week. Eurogate heeft besloten ook Dortmund als bestemming toe te voegen om het Rijn- en Ruhrgebied beter te kunnen bedienen. De nieuwe dienst is geschikt voor 100 teun per trein.

Bpost neemt Bubble Post over

PAKKETPOST

Bpost heeft maandag een akkoord gesloten om de ecologische pakjesleverancier Bubble Post over te nemen. De fietskoeriers van Bubble Post rijden voortaan onder de vlag van Bpost. De Gentse start-up is gespecialiseerd in het leveren van pakjes op een milieuvriendelijke manier en moet het netwerk van Bpost versterken, met name van haar dochteronderneming Citydepot.

WINSTVERDUBBELAARS

XPO en DSV spinnen garen bij overnames

JOHN VERSLEIJEN

Het Deense DSV en het Amerikaanse XPO Logistics zagen over het afgelopen halfjaar de winst voor belasting ruim verdubbelen.

Onder de streep bleef er voor de Denen, die vorig jaar het Amerikaanse UTi overnamen, 248 miljoen euro over tegen 105 miljoen euro vorig jaar. De Amerikanen, die onder meer de afgelopen jaren het Franse Norbert Dentressangle en landgenoot Con-Way kochten, konden over het eerste halfjaar 84,5 miljoen euro bij schrijven.

De forse winstverbetering bij DSV is opmerkelijk omdat de Deense logistiek dienstverlener amper achttien maanden geleden het kwakkelende Amerikaanse UTi overnam en los van de forse overnamesom ook enkele honderden miljoenen euro's reserveerde voor de integratie van de twee bedrijven. Die extra kosten heeft de Deense expediteur goed weten te verteren. Daarbij verloor deze gedurende het fusieproces naar eigen zeggen slechts 5% van de oorspronkelijke omzet van UTi.

Capaciteitsgebrek

Het bedrijfsresultaat van de Deense expediteur toonde met 317 miljoen euro een verbetering van 109 miljoen euro, terwijl de omzet met 11% steeg naar bijna 5 miljard euro. De divisie Air & Sea zag het bedrijfsresultaat verbeteren van 113,3 miljoen euro naar 206 miljoen euro. Daarbij steeg het luchtvrachtvolume met 10%. Volgens de directie van DSV hadden de resultaten uit de luchtvrachtactiviteiten nog hoger kunnen uitvallen als de divisie dit voorjaar niet werd gehinderd door capaciteitsgebrek bij de luchtvaartmaatschappijen en fors gestegen vrachttarieven. DSV zegt verder dat de integratie

van UTi nu grotendeels is afgerond. Zo zijn IT en administratie geheel geconsolideerd en zal de directie het gehele fusieproces nog dit jaar kunnen afsluiten. Alle financiële voordelen van de integratie met UTi verwacht het bestuur pas over drie jaar in de boeken terug te zien. DSV verwacht voor het lopende boekjaar op basis van de goede halfjaarcijfers een resultaat van 605 tot 631 miljoen euro te behalen. Daarnaast gaat het voor een bedrag van 134 miljoen euro eigen aandelen inkopen om de aandelenkoers van het bedrijf op te krikken.

Oorlogskas

XPO Logistics, dat vorige week aangaf over een oorlogskas van 8 miljard dollar te beschikken voor nieuwe acquisities in Europa, zag over het eerste halfjaar de nettowinst bijna verdrievoudigen van 26,1 miljoen euro naar 70 miljoen dollar. De omzet liet daarentegen slechts een kleine verbetering zien van amper 1% naar 6,16 miljard euro. Die omzetstagnatie had onder meer te maken met de verkoop van wegvervoeractiviteiten in de VS eind 2016. Voor het tweede kwartaal was de winstgroei van de Amerikaanse logistieke dienstverlener met 6 miljoen naar 48,3 miljoen euro meer bescheiden.

Topman Bradley Jacobs van XPO schrijft de resultaatsverbetering vooral toe aan de groei in de contractlogistiek en de distributie in de laatste kilometer voor klanten in de e-commerce. Daarnaast hebben nieuwe investeringen in IT en verkoop alleen al in juni ruim 1,4 miljard aan extra omzet gegenereerd. Hij mikt daarbij met verdere kostenverlagingen en een gunstig economisch klimaat dit jaar op een operationeel resultaat (EBITDA) van 1,15 miljard euro en voor 2018 van 1,35 miljard euro.

DVZ/MELS DEES

Bolloré wil in de Champions League spelen. In 2020, of uiterlijk in het jubileumjaar 2022, als de firma 300 jaar bestaat, moet de divisie transport en logistiek van het Franse bedrijf tot de wereldwijde top-5 horen.

Dit ambitieuze streven meldde Henri Le Gouis, die bij Bolloré de Europese activiteiten aanstuurt, tijdens een interview met onze Duitse zusterpublicatie DVZ. Op dit moment is de top-5 voor Bolloré nog niet in zicht, maar de aanbieder van logistieke diensten, die 36.000 mensen in dienst heeft in 105 landen, opereert al wel in de wereldwijde top-10, blijkt uit een rapportage door de marktanalisten van Transport Intelligence. Het feit dat de Franse firma gevestigd is in meer dan honderd landen, waaronder in Nederland, is echter wel een belangrijke pre.

Niet alleen wereldwijd, maar ook in Europa, en dan vooral in Duitsland, wil Bolloré de top-5 bestormen. In Duitsland, waar Bolloré vooral actief is in de expeditie, zou de onderneming een zevende plek bezetten op het gebied van luchtvracht. Als het om zeevracht gaat kan Eric Peigné, de hoogste man voor Duitsland en centraal Europa, geen cijfers geven.

Integratie

Op de vraag hoe de firma de forse groei wil realiseren geeft Henri Le Gouis het antwoord dat meestal gegeven wordt als ambities worden uitgesproken: 'door zowel autonome, interne, groei, als door externe groei, dus door het overnemen van andere partijen'. Maar, zo benadrukt de Europese topman: 'het moet gaan om winstgevend groei, we willen niet tegen elke prijs groter worden.'

LOGISTIEK

Ceva weet ondanks meer vracht nettoverlies niet af te bouwen

Ceva Logistics leed over de eerste helft van dit jaar een nettoverlies van 102 miljoen dollar.

Daarmee schreef de logistiek dienstverlener uit Hoofddorp dezelfde rode cijfers als vorig jaar. De verliezen zijn geheel toe te schrijven aan de hoge rentelasten op de grote schuldenpositie van het transportbedrijf van ruim 2 miljard dollar. De onderliggende vervoerscijfers over de eerste zes maanden lieten daarentegen bij Ceva Logistics een positieve ontwikkeling zien. Zo steeg het aangepast bedrijfsresultaat over de eerste helft van dit jaar met 5% naar 124 miljoen dollar. Tegen constante valuta viel het resultaat zelfs 11% hoger uit met 130 miljoen dollar vergeleken met dezelfde



Henri Le Gouis, Europees topman van Bolloré: 'Het moet gaan om winstgevend groei, we willen

Om toekomstige acquisities goed te kunnen integreren investeert de onderneming 150 miljoen euro in een IT-Backbone – een modern digitaal netwerk met een forse bandbreedte, dat de verschillende meer lokale sub-netwerken met elkaar moet verbinden. 70 Medewerkers zijn bij dit project betrokken. Het resultaat moet bestaan uit een 'Single Transport Management Platform' en een 'Decision Management Platform'. Dat laatste systeem moet ook een groot aantal externe systemen met de infrastructuur van Bolloré verbinden. De Franse dienstverlener geeft aan dat de IT-Backbone volgens de planning in

2019 operationeel zal zijn. 'Zodra de IT op orde is, kunnen we andere ondernemingen overnemen', meent Le Gouis. Maar, voegt hij er snel aan toe, 'als zich eerder interessante mogelijkheden voordoen, dan kan al eerder besloten worden bedrijven aan te kopen.' Volgens de topman wordt dan vooral gekeken naar ondernemingen die actief zijn in de sectoren zeevracht, luchtvracht en supply chain-oplossingen.

Innovatiecentrum

Daarnaast creëerde Bolloré een innovatiecentrum, het zogenoemde B-lab (Bolloré Lab), dat innovatieve

periode vorig jaar, voegt het bedrijf eraan toe. De omzet van Ceva liet over de eerste zes maanden inclusief valutashommelingen een groei zien van 2,6% naar 3,3 miljard dollar. In het tweede kwartaal steeg de omzet met 3,3% iets meer en kwam uit op 1,7 miljard dollar. De expediteur schrijft die omzetsijging toe aan meer volume en kostenbesparingen in de lucht- en zeevrachtdivisie. Bij de divisie Contract Logistics was er tegelijkertijd sprake van 'rendementsverbeteringen'.

De omzet van Ceva liet over de eerste zes maanden inclusief valutashommelingen een groei zien van 2,6% naar 3,3 miljard dollar. In het tweede kwartaal steeg de omzet met 3,3% iets meer en kwam uit op 1,7 miljard dollar. De expediteur schrijft die omzetsijging toe aan meer volume en kostenbesparingen in de lucht- en zeevrachtdivisie. Bij de divisie Contract Logistics was er tegelijkertijd sprake van 'rendementsverbeteringen'.

Luchtvracht

In het tweede kwartaal behaalde de divisie Freight Management (expeditie) een omzetsijging van 8,8%. Het luchtvrachtvervoer liet een stijging

zien van 15,6%, terwijl de containervaart 3,5% pakte door stijgende volumes uit Azië en meer export van Europa naar het Midden-Oosten. Hoewel Ceva spreekt van 'een moeilijke marktsituatie' door de stijgende transporttarieven bij rederijen en maatschappijen 'zijn de rendementen op relatief goede niveaus gebleven'. Als reden daarvoor geeft het bedrijf kostenbesparingen aan. Die hebben ervoor gezorgd dat de negatieve effecten van de tariefsverhogingen 'zijn verzacht'. Het resultaat in het tweede kwartaal lag daardoor in de expeditie op 20 miljoen dollar, een toename van bijna 10%. Contractlogistiek zag de omzet stijgen met 4,5%. Het bedrijfsresultaat verbeterde 6 miljoen dollar naar 39 miljoen dollar. **JV**

CONGRES LOGISTIEK VASTGOED

INCLUSIEF SITEBEZOEK HEINEKEN

14 SEPT. 2017

1931 CONGRESCENTRUM 'S-HERTOGENBOSCH

SCHRIJF IN MET VROEGBOEKKORTING!

GELDIG T/M 14 AUGUSTUS

WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/VASTGOED

EEN EVENT VAN:

PARTNER:

SPONSORS:

op 5-positie



niet tegen elke prijs groter worden.' Foto: DVZ

ontwikkelingen monitort. Het B-Lab moet nieuwe producten en diensten ontwikkelen én processen zo inrichten dat ze voorbereid zijn

tijdvak van een gedetailleerde planning van warenstromen'. De groeiende complexiteit bij het afwickelen van leveringen maakt het

Bolloré geeft veel focus aan de planning van warenstromen.

voor de digitale revolutie, zoals Le Gouis het omschrijft. Volgens een strategiepapier bereidt Bolloré de sprong voor naar 'het

noodzakelijk nieuwe functies in te richten, voor onder meer ingenieurs die zich bezighouden met logistiek of met de supply chain, naast

wetenschappers die zich focussen op data en managers die verantwoordelijk zijn voor het afhandelen van contracten.

Veel groeipotentieel zien de managers voor Bolloré in Duitsland, en dan vooral bij de lucht- en zeevracht. Nu al heeft de onderneming een sterke positie in de automobielenindustrie en bij de reserveonderdelen-logistiek van luchtvaartmaatschappijen.

De vestiging in Frankfurt is de centrale voor midden-Europa met meer dan 500 medewerkers. 'Voorheen werkten alle landen zelfstandig, tegenwoordig zijn de verschillende teams sterk met elkaar verbonden', zegt Peigné.

Wegvervoer

In centraal Europa, waar Bolloré anders dan in West-Europa ook wegvervoer verzorgt, is Slowakije een focusmarkt. In Polen, Hongarije en Roemenië worden de teams uitgebreid. Dat geldt ook voor Oostenrijk, waar een jaar na het openen van de eerste vestiging al 15 mensen werken. In Groot-Brittannië opende Bolloré Logistics op Heathrow in juni een warehouse van 8.000 m². Volgens Le Gouis zal de Brexit 'geen gevolgen hebben voor onze activiteiten in het Verenigd Koninkrijk'.

Afrika als troef

Expansie staat ook in Noord-Europa op het programma. Tot voor kort was de Franse firma alleen actief in Noorwegen, maar in juli startte een project in Denemarken. Bolloré Logistics organiseerde vanuit dat land warenstromen naar de hongergebieden in Oost-Afrika. Dat is niet zonder reden: Afrika is een belangrijke troef voor Bolloré. In 46 Afrikaanse landen zijn de Fransen met eigen vestigingen actief. De groei komt er uit op 5% per jaar, geeft Le Gouis aan.

HALFJAARCIJFERS

Lufthansa beleeft weer plezier aan vrachttak

Lufthansa Cargo behaalde over het eerste halfjaar een positief resultaat van 84 miljoen euro op een omzet van 1,15 miljard euro (18,6%).

Daarmee keerde de vrachtmaatschappij en grote concurrent van Air France-KLM terug in de zwarte cijfers na een gevoelig verlies van 45 miljoen euro over de eerste zes maanden van 2016. De resultaatverbetering van ruim 130 miljoen euro is aanzienlijk hoger dan de Duitse luchtvaartmaatschappij eerder dit jaar verwachtte. Toen werd nog gerekend op een klein verlies over het eerste halfjaar.

Onder de vlag logistiek vallen bij de luchtvaartmaatschappij naast dochterbedrijf Lufthansa Cargo ook de bedrijven Jettainer (containers), Time:matters (tijdgevoelige zendingen), het 50%-belang in expresvervoerder Aerologic en de aandelen in enkele vrachtafhandelaars.

Meer vracht

Het gros van de resultaatverbetering komt voor rekening van het herstel van de kernactiviteit vrachtvervoer, dat vooral profiteerde van meer vraag naar capaciteit in de wereldmarkt. Zo zag de vrachtmaatschappij de verkoop van het aantal

tonkilometers (tkm) stijgen met 5%, bij een beperkte capaciteitstoename van 2%. De gemiddelde tarieven stegen daarbij met ruim 10% naar 25,6 cent per tkm. Over het tweede kwartaal lag die verbetering zelfs op ruim 11%, maar was de toename van het vrachtvervoer met 4,3% niet meer zo sterk. Het resultaat lag in het tweede kwartaal op 51 miljoen euro tegen een verlies van 26 miljoen euro in dezelfde periode vorig jaar. De beladingsgraad steeg daarbij met bijna 2 procentpunten naar een comfortabele 67,9%. Over de eerste helft van dit jaar lag de bezettingsgraad met 68,8% een fractie hoger.

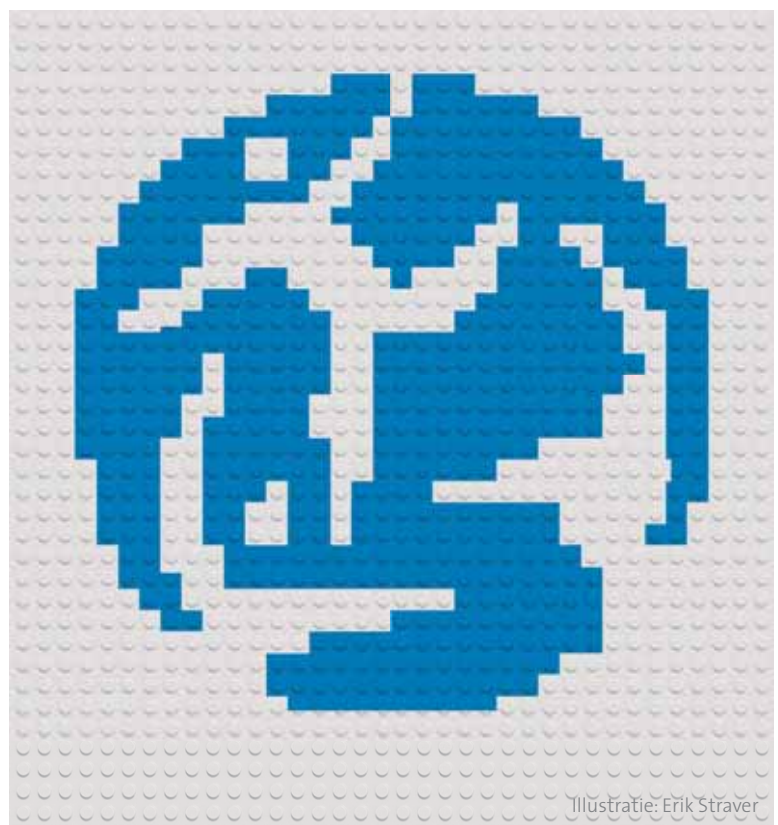
Prognose

Behalve de volumeverbetering blijkt ook de kostenreductie, die Lufthansa Cargo vorig jaar heeft ingezet, al zijn vruchten af te werpen. Jaarlijks moet die ingreep de vrachtmaatschappij 80 miljoen euro opleveren tot aan het jaar 2018. Of die doelstelling al geheel is gehaald wordt niet duidelijk in de halfjaarcijfers. De directie verwacht verder op basis van de goede vrachtrésultaten het lopende boekjaar af te sluiten met een positief resultaat, maar wil niet speculeren over de hoogte daarvan. **JV**



Lufthansa Cargo blijft voorlopig nog vliegen met de MD11F's. Foto: Lufthansa

EXPEDITIE



Illustratie: Erik Straver

Raildochter Schenker en Geodis zien vrachtvolumes sterk stijgen

DB Schenker zag het luchtvrachtvervoer over het eerste halfjaar stijgen met 11,4% naar ruim 613.000 ton, terwijl het internationaal containervervoer met bijna 9% toenam.

Het containervervoer kwam daarvoor boven de 1 miljoen teu uit, meldt Deutsche Bahn, het moederconcern van Schenker, bij de presentatie van de halfjaarcijfers.

De contractlogistiek deed het met een toename van de omzet met 5,7% naar 1,3 miljard euro ook goed. Het zorgenkindje binnen de groep, railgoederendochter DB Cargo, zag daarnaast de vervoersprestaties met slechts 0,2% afnemen. Vergeleken met eerdere slechte cijfers spreken analisten in dit segment van een

herstel en stabilisering. Binnen Duitsland zou DB Cargo daarbij na vijf jaar weer zwarte cijfers hebben geschreven.

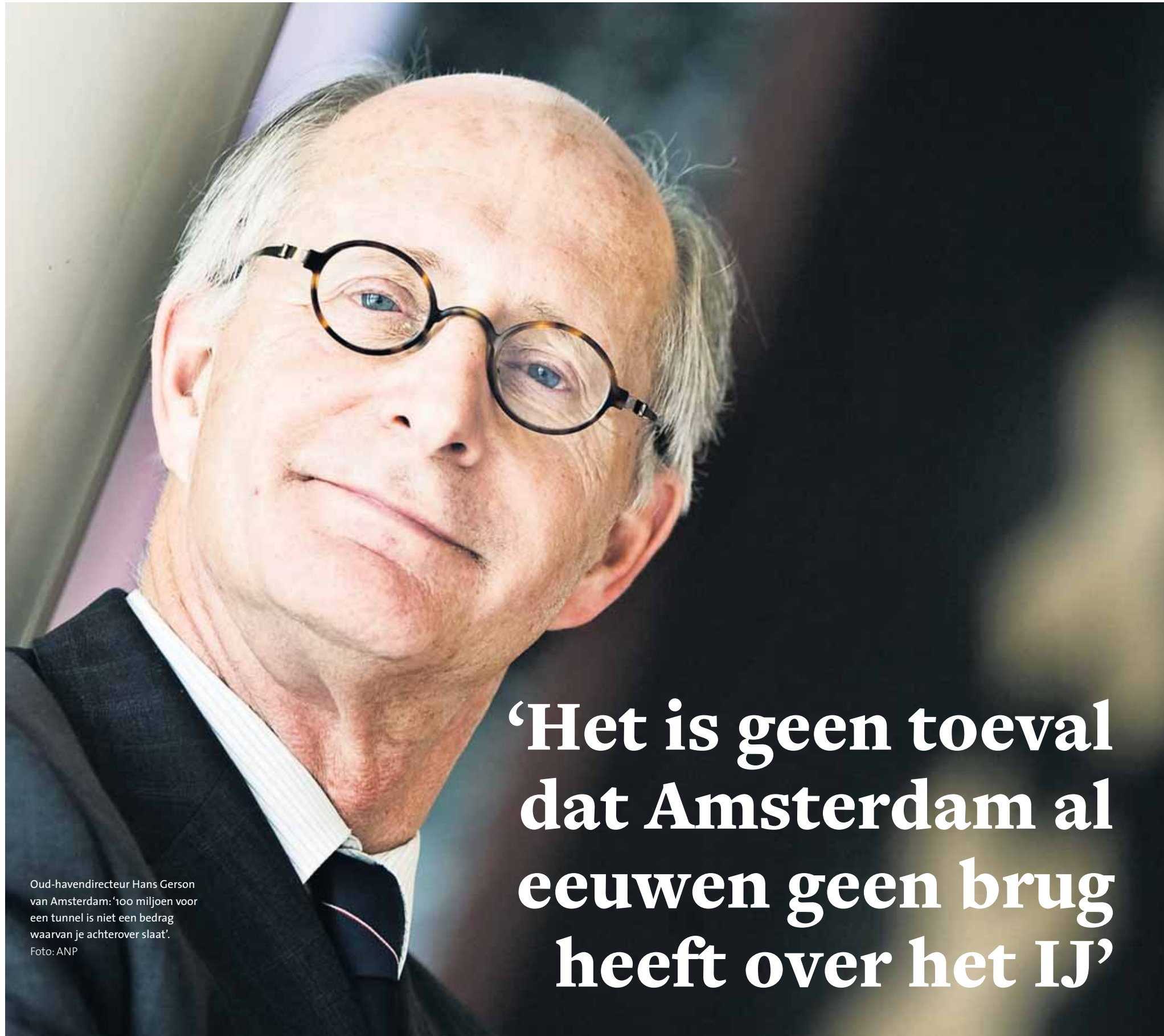
De totale omzet van de railholding DB liet een groei zien van 5,1% naar 21,1 miljard euro, terwijl het bedrijfsresultaat met 17% steeg naar 1,2 miljard euro.

Geodis

SNCF Logistics, de Franse moedermaatschappij van expediteur Geodis, zag de omzet in het afgelopen halfjaar met 3,7% stijgen. De omzetsijging bij Geodis kwam uit op 3,4%. Het bedrijf wist dit voorjaar onder meer een groot contract voor het zeevervoer van de Deense speelgoedfabrikant Lego binnen te halen. Daarnaast was er sprake van een

grote order in de e-commerce in Noord-Amerika. In Nederland sloot Geodis een nieuw contract, met een looptijd van drieënhalve jaar, met Prénatal. Voor deze producent van baby-artikelen verzorgt Geodis voortaan ook het transport van bestellingen direct naar de consument. In Frankrijk werd een vijfjarig contract gesloten met Kenzo, een grote fabrikant van kleding.

De expeditiedivisie van Geodis behaalde een omzetsijging van 7,7% door een 'substantiële' toename van de vrachtvolumes, stelt SNCF. In de contractlogistiek bedroeg de omzetsijging 12,2%. Moederconcern SNCF behaalde over de eerste helft van dit jaar een winst van 119 miljoen euro tegen een verlies van 160 miljoen euro in 2016. **JV**



Oud-havendirecteur Hans Gerson van Amsterdam: '100 miljoen voor een tunnel is niet een bedrag waarvan je achterover slaat'.
Foto: ANP

‘Het is geen toeval dat Amsterdam al eeuwen geen brug heeft over het IJ’

AMSTERDAM Gemeente kan bij aanleg vaste IJ-verbindingen veel leren van bouw zeesluis IJmuiden

JOHN VERSLEIJEN

Het recente besluit van de Amsterdamse gemeenteraad voor een brug over het IJ bij het Javaeiland is geen ramp voor de Amsterdamse havensector, maar echt handig is dat bouwsel ook niet, zegt oud-havendirecteur Hans Gerson (70). ‘Waarom niet direct ook een voetgangerstunnel onderzoeken en aanleggen’, vraagt hij zich af namens het bedrijfsleven in Amsterdam-Noord.

Gerson ergert zich een beetje aan de manier waarop het Amsterdamse college het brugbesluit onlangs presenteerde als een ‘soort feit’ terwijl er nog van alles moet worden bestudeerd. ‘Dat steekt ook een beetje bij Havenbedrijf Amsterdam. Er was in mijn ogen dan ook niets verloren als de stad wat meer ruimte voor discussie had gelaten rond de vaste IJ-

verbindingen. Waarom ze dat niet hebben gedaan? Misschien toch een beetje uit wat je in andere gevallen een tunnelvisie zou noemen. Ze hadden beter tegelijkertijd met die Java-brug ook andere alternatieven zoals de tunnel en een metrostation bij de Sixhaven kunnen bestuderen. Dan heb je in 2018 alle resultaten voor een open discussie en een meer afgewogen besluit. Nu is er 13 miljoen euro uitgetrokken om een brug aan de kop van het Javaeiland te onderzoeken, terwijl pas in 2019 wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een voetgangerstunnel onder het IJ. Ik zou zeggen: trek een paar miljoen meer uit en kijk dan naar alle opties. Ook naar de bouw van metrostation Sixhaven in Amsterdam-Noord. De gemeente zegt nu dat een voetgangerstunnel zeker zo’n 200 miljoen euro gaat kosten, maar wat als die straks maar 100 miljoen euro kost zoals wij den-

ken? Dat is niet een bedrag waarvan je achterover moet slaan. We gooien bijvoorbeeld niet opeens anderhalf miljard euro in het water.’

De stad is volgens Gerson in de ‘gelukkige omstandigheid’ dat ze geld heeft. De uitkomst van een brede discussie rond de vaste oververbindingen kan volgens Gerson straks ook zijn dat Amsterdam met het oog op de sterke groei van de stad niet één, maar alle drie de opties nodig heeft. ‘Daarom is het goed om nu al het voorbereidend werk te doen. Nu moeten we wat die tunnel betreft eerst twee jaar wachten voordat het wordt bestudeerd. Dat is zonde van de tijd.’

Gerson is inmiddels al weer drie jaar met pensioen, maar was tussen 1975 en 2014 topambtenaar en bestuurder van de gemeente Amsterdam. Behalve bijna tien jaar directeur van het toenmalige gemeentelijk havenbedrijf was hij jaren

directeur grondbedrijf van Amsterdam en nauw betrokken bij de ontwikkeling van de bouwprojecten in Amsterdam. Kort was hij in 2009 wethouder verkeer en infrastructuur van de hoofdstad om de problemen rond de Noord-Zuid metrolijn in de hoofdstad op te lossen.

drijven, projectontwikkelaars en instellingen in Amsterdam-Noord past in de strategie van Havenbedrijf Amsterdam om het IJ open te houden.

Gerson, die nog assistent was onder stadsvernieuwer en wethouder Jan Schaefer, wijst erop dat veertig jaar



Focus op brug is wat je in andere gevallen een tunnelvisie zou noemen.

En nu is hij ambassadeur voor een 315 meter lange voetgangerstunnel onder het IJ, die het Centraal Station moet verbinden met Amsterdam-Noord zonder het scheepvaartverkeer te hinderen. Dit particulier initiatief van dertien be-

bij de gemeente Amsterdam hem heeft geleerd dat verkeersaanbod en de snelheid van de ontwikkelingen altijd is onderschat in de hoofdstad. ‘Prognoses over woon-werkverkeer komen vaak ook niet uit en dan heb ik het nog niet gehad over



Een voetgangerstunnel kost mogelijk 'maar' 100 miljoen. Foto: XPEX Experience Experts

brug aan de kop van het Java-eiland. Waarom? 'Mijn analyse is dat er een lobby of gevoel is dat Amsterdam toe is aan een brug. Dan krijg je ook kreten dat het een iconisch ontwerp moet worden. Dat heeft niets meer met vervoerswaarde of havenbelangen te maken. Het is meer een gevoel, maar daar kun je tegen inbrengen dat er ook veel mensen een gevoel hebben bij een open IJ zonder bruggen. Het is ook geen toeval dat Amsterdam al honderden jaren geen brug heeft over het IJ.'

Wokkel

Volgens Gerson ligt daarnaast de geplande Javabrug op de verkeerde plek. 'Het IJ is daar gewoon te smal om een behoorlijke brug te maken. De tekeningen met de gekunstelde oplossing van een grote gedraaide oprijroute voor fietsers laten zien dat de brug daar niet past. Fietsers moeten straks over goede beenspielen beschikken om via een wokkelvormige hellingbaan het hoogteverschil van 11,35 meter te overwinnen.' Als er al een brug moet worden gebouwd, kan die beter een stuk oostelijker worden gebouwd, onderstreept hij. 'Die zal dan langer maar minder steil worden. En als je dan toch bezig bent, kun je er ook beter bussen over laten lopen. Een meer oostelijk gelegen brug heeft het aanvullende voordeel dat de cruiseterminal niet hoeft te worden verplaatst. Dat is nu een belangrijk strategisch nadeel van de Javabrug, want het zet de discussie over de toekomstige afhandeling van cruiseschepen in Amsterdam onnodig onder druk. Indien de groei van de cruisevaart echt doorzet, moeten de cruiseterminal en het Havenbedrijf Amsterdam zelf op zoek gaan naar aanvullende capaciteit. Daar zijn geen uitgebreide studiegroepen voor nodig en het bespaart extra kosten voor de stad bij een gedwongen verplaatsing.'

Gerson wijst erop dat er al enige tijd naar een tweede locatie voor de cruiseterminal wordt gekeken bij de Coentunnel. 'Dat is ook met het oog op de bevoorrading van de schepen een veel betere plek dan het stadscentrum. Dan haal je niet al die vrachtwagens meer naar de binnenstad. Het was dan ook veel verstandiger geweest van de gemeente die discussie door de partijen zelf te laten voeren, zonder die IJ-brug erbij te slepen. De uitkomst van een tweede cruiselocatie zou ook kunnen zijn dat daar de grote schepen worden afgewikkeld, terwijl de klei-

nere cruiseschepen nog steeds bij de oude terminal terechtkunnen. De VVD-fractie heeft tijdens de laatste raadsvergadering in juli niet voor niets gezegd dat er ook met die Javabrug schepen met een lengte van 250 meter nog kunnen aanmeren in de binnenstad. Dat zijn juist de schepen met de rijkere toeristen en waarom zouden wij die nu ook wegsturen uit het centrum? Er is dan ook al enige nuancering rond de verplaatsing van de cruiseterminal gekomen.'

Ceres

Naast de Coenhaven ziet Gerson ook nog mogelijkheden voor een goedkopere verplaatsing van de cruiseterminal naar de nu deels lege containerterminal van het oude Ceres in de Westhaven. 'Wij hebben daar in het verleden ook cruiseschepen laten aanmeren als tijdelijke oplossing. Je zet daar een tent en het werkt. Verder bespaar je een uur vaartijd. Het grote voordeel van de oude containerterminal is bovendien dat je daar al de kademuren hebt liggen en dat zijn infrastructuur altijd de hoogste kosten. Verder is er voldoende ruimte op het terrein om te parkeren.' Een toekomstige verplaatsing naar Zaanstad lijkt hem discutabel. 'Dan ligt die cruiseterminal gewoon aan de verkeerde kant. Alle mensen moeten dan door de Coen-of IJ-tunnel naar de binnenstad.'

Gerson wijst er ook op dat de stadsplanologen met de koppeling tussen de Javabrug en de gedwongen verplaatsing van de huidige cruiseterminal ook zorgen voor een aanzienlijke vertraging in het oplossen van de verkeersproblemen. 'Zo'n passagiersterminal ligt er niet binnen enkele jaren. Ik verwacht dat daardoor de brug er op z'n vroegst in 2025 kan liggen. Dat is dan net op tijd voor het 750-jarig bestaan van Amsterdam, maar niet snel om de verkeersnood op te vangen. Een voetgangerstunnel kan veel sneller worden gebouwd, betoogt hij. 'Die kan er al in 2020 liggen als het moet, want de bouw is vrij simpel.'

Gerson onderstreept verder dat ondanks zijn 'havenhart' de maritieme nadelen van een IJ-brug niet moeten worden overdreven. 'Ja, er is hinder, maar ook nu zijn er met de veerponten en de bocht in het IJ beperkingen voor het scheepvaartverkeer. Daar valt mee te leven. Je moet belangen afwegen en dan is de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Amsterdam een groter belang.'

RAAD & RECHT

DICK VAN SPRUNDEL

Fiscaal expert – per 1 september 2017 verbonden aan Herreveld Van Sprundel & Partners B.V.



Help!

Over het algemeen vindt iedereen het plezierig om geholpen te worden en normaal gesproken geeft het menigeen een goed gevoel om een ander te helpen. Naar mijn mening verwoorden de Beatles het schitterend in hun liedje *Help!*. Enkele belangrijke regels uit het liedje: '*Help, I need somebody. Help, not just anybody. Help, you know I need someone, help.*' Het wordt – voor deze column – alleen maar toepasselijker na de daaropvolgende alinea: '*When I was younger, so much younger than today. I never needed anybody's help in any way. But now these days are gone, I'm not so self assured. Now I find I've changed my mind and opened up the doors.*'

Sinds enkele jaren is het usance geworden dat de overheid vaker hulp vraagt en wel door het openen van internetconsultaties. Wat is het doel van een internetconsultatie? Door internetconsultatie krijgen meer burgers, bedrijven en instellingen informatie over wetgeving die in voorbereiding is en kunnen zij suggesties doen om de kwaliteit en uitvoerbaarheid van deze voorstellen te verbeteren.

Internetconsultaties zijn dus een welkome aanvulling op hoe wetgeving tot stand komt. Over het wetgevingsproces zijn diverse boeken geschreven, zoals door Witteveen, die de tien geboden die van belang zijn voor de ambachtelijke techniek van wetgeven optekende. Ook tijdens parlementaire behandelingen is meermaals aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de wetgeving, waarbij continuïteit, bestendigheid en stabiliteit van regels centraal staat. Let wel: goede wetgeving is essentieel voor de rechtszekerheid en de rechtspraak (en de trias politica, zoals bleek uit de recente betogingen in Polen).

De overheid heeft zichzelf – en alle burgers – een dienst bewezen door bij wetgevingstrajecten gebruik te maken van internetconsultaties. Meer transparantie en betere kwaliteit: hulde en bloemen derhalve! Echter, soms pakt het vragen om hulp mijns inziens wat minder gelukkig uit. Ik geef een schrijnend voorbeeld. Meermaals heb ik gewezen op de maatschappelijke ontwikkelingen op internationaal fiscaal gebied en op thema's als 'fair share', belastingontwijking en fiscale ethiek. De (fiscale) wereld staat bepaald niet stil en houdt mij en andere belastingadviseurs druk bezig. Een belangwekkend onderwerp is de zogenaamde EU-anti-belastingontwijkingsrichtlijn die per 1 januari 2019 in werking treedt. Nederland dient die richtlijn op een zorgvuldige wijze in wetgeving te implementeren, waarbij een goede inhoudelijke terugkoppeling door zoveel mogelijk partijen essentieel is. Nederland, zijn burgers en zijn vestigingsklimaat zijn hierbij gebaat. Dit is nogal belangrijk. Gelukkig hebben we nog ruim anderhalf jaar de tijd om met prachtige wetgeving, uitgebreide parlementaire behandelingen en veel terugkoppeling vanuit de praktijk te komen.

Wat schetst mijn verbazing? Vlak voor de zomervakantie wordt de internetconsultatie voor de EU-anti-belastingontwijkingsrichtlijn gepubliceerd. Enthousiastelingen – uiteraard is het input leveren vrijwilligerswerk – krijgen tot maar liefst 21 augustus 2017 de tijd. Niet echt de ideale periode. De materie is bepaald ingewikkeld en overleg met bijvoorbeeld bedrijfsfiscalisten draagt bij aan de kwaliteit van de reactie. Komt de verwachte doorrekening bij jullie ook zo uit? Dergelijk overleg draagt bij aan de kwaliteit en met overlappende zomervakanties zijn dergelijke overleggen lastiger te plannen. Ik zou bijna gaan zingen 'Waarom nu? Waarom ik? Waarom?' (e-mail me maar als je weet uit welk liedje dit komt). Als je hulp inroept, moet je dat ook met overtuiging en op goede gronden doen.

Kortom: hulp vragen – ook bij wetgeving – onderschrijf ik en juich ik toe. Echter, je moet ook iemand de gelegenheid geven om goede hulp te kunnen verlenen. Help! I need someone, help!

het toeristisch verkeer. Daarover bestaan nauwelijks ramingen.' Als voorbeeld noemt hij nu het succes van filmmuseum Eye aan de noordelijke IJ-oever. 'Toen dat verhuisde naar de huidige locatie werd gerekend op 200.000 bezoekers maximaal per jaar. Nu zijn dat er al 700.000. Kijk ook naar het succes van de A'DAM-Toren. Niemand in het gemeentelijk apparaat had dat vijf jaar geleden durven te voorspellen.'

Zeesluis

Volgens Gerson had de gemeente bij het besluit rond de IJ-verbindingen veel kunnen leren van de planning rond de nieuwe zeesluis van Amsterdam. 'Daar werden eerst alle opties en de risico's onderzocht en ook publiek-private partijen uitgenodigd. Dat leverde uiteindelijk een afgewogen besluit op en een goedkopere zeesluis. Dat had Amsterdam ook kunnen doen met de vaste oeververbindingen over het IJ. Nu wordt eenzijdig ingezet op die IJ-

De weegplicht voor containers hield vorig jaar de nautische sector (en ons) bezig. De invoering van die verplichting verliep soepel – wat echter niet betekent dat overbelading geen thema meer is. Zowel in het wegvervoer als bij lucht- en zeevracht blijft zorgvuldig laden en lossen, naast het controleren van het geladen gewicht, van belang. Daarover gaat het dossier van deze week.

Top 100-aanpak overbelading voorlopig een flop

ERIK STROOSMA

Het zou tijdelijk zijn, maar het digitaal handhaven op overbelading ligt nu al bijna twee jaar stil. De reden hiervoor is dat de weigh-in-motion-systemen (WiM) van Rijkswaterstaat niet nauwkeurig meten. Van de in 2014 door de Inspectie Leefomgeving en Transport ingezette nieuwe aanpak om overbelading terug te dringen, is daardoor vooralsnog niets terechtgekomen.

Rijkswaterstaat (RWS) laat weten dat de huidige weegpunten op de snelwegen niet 'robuust genoeg zijn'. Door onder meer vochtvorming in camera's en schade aan het asfalt functioneren de systemen, die bestaan uit een combinatie van overzichts- en nummerplaatherkenningscamera's, detectielussen en weegsensoren, niet meer naar behoren. De problemen kwamen voor het eerst aan het licht in februari 2014 en hadden te maken met de kentekenherkenning. In september 2015 bleek daarnaast dat bij een aantal WiM-systemen de aslastsensoren niet goed werkten. In oktober van dat jaar meldde de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) daardoor tijdelijk te stoppen met het digitaal handhaven op overbelading. De inspectie sprak toen de verwachting uit dat de problemen aan het eind van dat jaar opgelost zouden zijn. Dat bleek een misvatting. Volgens RWS, dat eigenaar is van de weegpunten, slaagden de bedrijven die de WiM-systemen beheerden en onderhielden er niet in de gebreken te verhelpen. Omdat Cofely en ARS Traffic & Technology, die het beheer- en onderhoudscontract met ingang van 1 januari 2015 overnamen van BAM Infra, niet aan de, zoals RWS het omschrijft, verwachtingen konden voldoen, zegde die organisatie het contract voortijdig op. Dat was in november 2015. RWS besloot daarop alle weegpunten te vervangen voor nieuwe en schreef daarvoor vorig jaar zomer een aanbesteding uit. Dit resulteerde in twee

aanbieders. Die zijn momenteel bezig met een zogenoemde proof of concept (PoC). Op twee punten op de snelwegen, bij de A12 en A16, worden hun systemen in de praktijk getest. 'De PoC loopt tot medio 2017. Als er voldoende vertrouwen bestaat in de werking, zal het systeem van een van de aanbieders landelijk worden uitgerold', aldus een woordvoerder van RWS. Dit staat voorlopig gepland voor het vierde kwartaal van 2017.

Complex en kostbaar

Een van de aanbieders van wie het WiM-systeem op dit moment getest wordt, is ARS Traffic & Technology. Dat lijkt opmerkelijk omdat RWS eerder het contract met dit bedrijf voor het beheer en onderhoud van het huidige systeem opzegde. Desondanks heeft RWS blijkbaar nog voldoende vertrouwen in dit in Den Haag gevestigde technologiebedrijf dat zij ARS laat meedingen naar de opdracht voor een geheel nieuw systeem. Het bedrijf bouwde dat vertrouwen onder meer op met de levering van trajectcontrolesystemen. Het leeuwendeel van die systemen in Nederland komt van ARS. De onderneming leverde ook een deel van de apparatuur van de WiM-systemen die nu vervangen worden. Daarbij ging het volgens CEO Jan Linssen niet om de probleemveroorzakende weegsensoren. Dat RWS besloten heeft alle achttien weegpunten te vervangen, noemt hij een juiste beslissing. 'De systemen zitten aan het einde van hun levenscyclus, waardoor ze steeds meer onderhoud vragen', geeft Linssen aan. 'Bovendien zijn bij alle WiM-in-



Illustratie: Edward Ouwerkerk

stallaties die er nu staan meerdere leveranciers betrokken. Dat maakt het onderhoud complex en kostbaar. Binnen de contractvoorwaarden was het daardoor voor Cofely en ons helaas onmogelijk om aan de verwachtingen van RWS te voldoen. De problemen oplossen vergde meer investeringen dan wij konden doen. Voor alle partijen was het daardoor beter om ermee te stoppen.' Cofely, dat tegenwoordig Engie Services heet, wil alleen kwijt dat het contract met Rijkswaterstaat 'in goed overleg ontbonden is' en geeft verder geen commentaar. Het beheer en onderhoud door Cofely en ARS kostte RWS 1,1 miljoen euro. Of het voortijdig opzeggen van dat contract nog financiële consequenties had, daarover doet de organisatie geen mededelingen.

Last onder dwangsom

De huidige WiM-systemen, die ook wel dynamische aslastmeetsystemen worden genoemd, zijn vanaf 2001 door BAM Infra geleverd en bedoeld om overtreders van de beladingregels op te sporen. In februari 2014 introduceerde de ILT een nieuwe aanpak om overbelading terug te brengen. Met digitale handhaving met behulp van de weegpunten wilde de inspectie de grootste overtreders in kaart brengen en aanpakken. Daartoe werd al het vrachtverkeer op de hoofdwegen gewogen. De honderd bedrijven die in een periode van drie maanden de grootste overtredingen begingen, werden daarvoor door de ILT geïnformeerd en kregen drie maanden de tijd om de geconstateerde overbelading met mini-

maal 67% te verlagen. Lukte dat niet, dan kreeg de vervoerder een last onder dwangsom (LOD) opgelegd. Dat betekende een boete van maximaal 10.000 euro bij de eerstvolgende keer dat de transporteur betrappt werd op overbelading bij een fysieke controle van de ILT. Daarnaast kon hij dan een boete tegemoet zien van het OM. De ambities bij de invoering van deze top 100-aanpak waren groot. Het aantal overbeladen vrachtauto's op de Nederlandse hoofdwegen ligt volgens de ILT en RWS al jaren tussen de 10 en 15%. De inspectie wil dit terugbrengen tot onder de 10%. De digitale handhaving moest daar een substantiële bijdrage aan leveren. Door de problemen met de WiM-systemen is daar tot op heden niets van terechtgekomen. De ILT laat weten van februari 2014 tot en met oktober 2015 data te hebben verzameld voor de top 100-aanpak. Binnen die periode heeft de toezichthouder vijfhonderd grote overtreders aangeschreven.

Fysieke wegingen

De vraag die de gang van zaken oproept is: hadden RWS en de ILT niet kunnen voorzien dat de WiM-systemen niet (meer) in staat waren om nauwkeurige metingen te verrichten voor digitale handhaving op overbelading? Het antwoord daarop was op het moment dat deze krant naar de drukker ging, nog niet binnen. Het is overigens niet zo dat de weegpunten helemaal niet meer gebruikt worden door de inspectie. De ILT laat weten dat 'voor zover meetpunten data leveren ze indicatief gebruikt worden voor het selecteren van vracht-

auto's voor fysieke wegingen op geijkte weegplaten'. In 2015 voerde de inspectie 4.700 van dat soort wegingen uit en in 2016 ongeveer 3.000. Daarbij bleek 80% van de gecontroleerde vrachtauto's in overtreding te zijn. Als de overbelading 2,5 ton of hoger is, volgt er een boete van het OM.

Van overbelading is sprake als een voertuig in zijn totaliteit zwaarder is dan het volgens het kenteken mag zijn of wanneer de druk op een of meer assen hoger is dan



De systemen zitten aan het einde van hun levenscyclus.

maximaal is toegestaan. Het leidt tot schade aan het wegdek en aan bruggen en viaducten en veroorzaakt, door de reparaties die daardoor nodig zijn, extra files en daarmee een hogere CO₂-uitstoot. Daarnaast zorgt het voor oneerlijke concurrentie en vergroot het door de wegdekbeschadigingen (spoorvorming) en door de langere remweg van te zware vrachtauto's de verkeersveiligheid. De schattingen over de schade aan de infrastructuur lopen uiteen van 34 tot 100 miljoen euro per jaar.

Oeps, ik was vergeten naar het ladingplan te kijken



JOHN VERSLEIJEN

Het levert spectaculaire plaatjes op: vrachtvliegtuigen die op hun staart lijken te zitten. Vaak gaat het om MD11F's. Dat vliegtuig moet volgens het boekje worden gelost, anders gaat het mis.

Het laden en lossen is in de luchtvrachtsector een wetenschap en een vak waar soms elke kilogram telt. Meestal gaat het goed als de afhandelaars keurig het ladingplan (weight & balance) volgen, maar vooral bij het lossen van een vrachtvliegtuig is de tijdsdruk vaak groot en wordt er soms nog op gevoel vracht uitgeladen. Daarbij is vooral een bepaald vliegtuigtype kwetsbaar, blijkt uit onderzoek: de MD11F.

Waar dat aan ligt, is niet te achterhalen, maar van alle incidenten met het zogeheten 'tail tipping' zijn de MD 11's in de meerderheid. Daarnaast wil het ook wel eens gebeuren met de kleinere B737-passagiersvliegtuigen. Meestal zijn dan enthousiaste bagagemedewerkers bezig om de voorkant van de bellyruimte te ontdoen van koffers, terwijl de tweede ploeg voor de achterkant van het vliegtuig nog niet is gearriveerd. Dat gebeurde vorig jaar met een vliegtuig van Ukraine International Airlines op de luchthaven van Tel Aviv. Voor de passagiers op het vliegtuig is het een ervaring die niet snel zal worden vergeten. Voor de afhandelaar en luchtvaartmaatschappij kan het soms een kostbare aangelegenheid zijn. Als door de schade aan de romp de druk niet meer kan worden geregeld kan in het slechtste geval een vliegtuig voor lange tijd uitgeschakeld zijn of zelfs worden afgeschreven. Daarnaast is het ook nog een hele klus om de vracht uit het vliegtuig te krijgen. Vaak moeten de pallets in het vliegtuig worden afgebroken, een tijdrovende klus. Kleine reparaties kunnen ook al snel zes weken vergen als tenminste de noodzakelijke onderhoudsfaciliteiten op de luchthaven aanwezig zijn.

Kookolie

Een vreemd incident gebeurde dit voorjaar met een A300F van de Indonesische vrachtmaatschappij Tri-

M.G. Dit keer waren de daders niet slordige afhandelaars maar een vat kookolie dat was gaan lekken. Daardoor werd de gehele laadvloer in een mum van tijd bedekt met een dikke laag olie. Het gevolg was dat de lading onvrijwillig begon te schuiven naar het achterste deel van het vrachtvliegtuig en de A300 na enkele seconden met de neus omhoog op het vliegveld stond. Volgens de luchtvaartmaatschappij leverde het incident slecht 'enkele krasjes' op aan de onderkant van de romp, maar het vrachtvliegtuig mag pas weer worden ingezet als een grondig onderzoek door de luchtvaartautoriteiten is uitgevoerd naar de luchtwaardigheid van de freighter.

Hoogwerker

Ethiopian Airlines Cargo (zie foto's rechts) is ook slachtoffer geweest van 'tail tipping' van een van haar twee MD11F's. Over de oorzaak van het ongeluk op de thuisbasis Addis Abeba Airport bleef de luchtvrachtvervoerder vrij summier. De maatschappij wilde slechts kwijt dat er een 'onvoorzien incident' was bij het laden van het vliegtuig. Een aantal vrachtmedewerkers van de maatschappij zat enige tijd opgesloten in het bovenste deel van het vrachtvliegtuig en kon uiteindelijk met een hoogwerker worden gered.

De Amerikaanse vrachtvervoerder World Airways heeft ook ervaring met het onvrijwillig omhoog schieten van de neus van een MD11F in de vroege ochtenduren. Vrachtmedewerkers van de luchthaven van Los Angeles Airport wisten het vliegtuig weer snel op het voorste landingsgestel te krijgen door vrachtzendingen aan de achterkant uit het vliegtuig te verwijderen. Daardoor werd de balans in het vrachtruim hersteld. Ook bij het incident met dat vliegtuig bleef de maatschappij verder vaag over de toedracht. Ook de schade aan het vrachtvliegtuig en de lading bleef onbenoemd. Korean Cargo (zie foto boven) tekende voor de meest

spectaculaire 'tail tipping'. Dat gebeurde op de luchthaven van het Australische Sydney. Uit het onderzoeksverslag van de landelijke luchtvaartautoriteit blijkt dat de achterkant van het vrachtvliegtuig bij het lossen van een auto op de luchthaven plotseling naar beneden schoot. Tien afhandelaars zaten enige tijd opgesloten in het vrachtruim en konden door de brandweer uiteindelijk uit hun benarde positie worden gered. Het Koreaanse vrachtvliegtuig werd gelost door bagage-afhandelaars van Qantas Airways, blijkt verder uit het rapport. Waarom niet de gespecialiseerde vrachtafhandelaars werden ingezet, is onduidelijk. Ook over de schade is niets bekendgemaakt.

In het ergste geval moet een vrachtvliegtuig worden afgeschreven.

Of het probleem van 'tail tipping' uit de luchtvrachtmarkt zal verdwijnen nu de MD11F's langzaam worden uitgefaseerd, is nog onduidelijk. Het probleem lijkt zich langzaam te verschuiven naar kleinere passagiersvliegtuigen zoals de B737's. Daarnaast heeft het onderzoek geen spectaculaire foto's opgeleverd van de nu verdwenen MD11F's van Martinair. Dat kan liggen aan goede afhandelaars of aan het feit dat de vrachtmaatschappij met succes de beelden uit de pers heeft weten te houden.

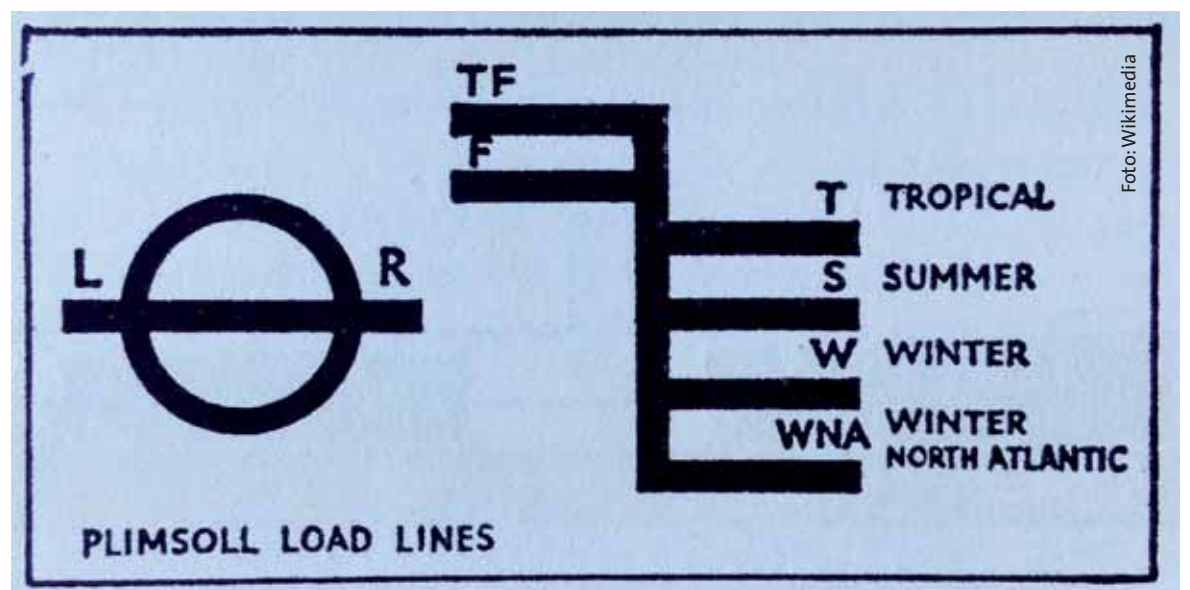
Boven: Een MD11 van Korean op de luchthaven van Sydney. Een auto werd uit het vrachtruim geschoven, met dit ongeluk als gevolg. Tien afhandelaars moesten uit het ruim worden gered. Foto: airliners.net

Hiernaast: een 'onvoorzien incident' met een toestel van Ethiopian Airlines Cargo. Foto's: yebbo.com

Hoe een iconisch merk levens redde

TOBIAS PIEFFERS

Tegenwoordig dient het vooral als analoge back-up, maar in 1890 maakte het iconische Plimsoll-scheepsmerk een einde aan de 'drijvende doodskisten', die jaarlijks duizenden zeelieden het leven kostten.



Het is 1873 als het boek *Our Seamen: An appeal* in Engeland voor veel ophef zorgt. Parlements lid Samuel Plimsoll zet daarin precies uiteen hoe achteloos scheepseigenaren met hun schepen en bemanning omgaan en hoeveel zeelieden daardoor onnodig om het leven komen. Het boek is een beroep op de Engelse bevolking. Plimsoll probeerde als politicus al tijden om een einde te maken aan de zogenoemde 'coffin ships' (drijvende doodskisten), maar die pogingen strandden in het parlement, waarvan veel leden belangen hadden in de scheepvaart.

'Iedereen weet dat er jaarlijks veel levens verloren gaan langs onze kusten en bijna iedereen betreurt dat', opent Samuel Plimsoll zijn debuut. 'Ik weet zeker dat als het Engelse publiek wist hoeveel van dit verlies te voorkomen is, en met welke middelen, er niet veel tijd voorbij zou gaan voordat er actie wordt ondernomen.'

Deplorabel

Plimsoll richtte zich in zijn boek tot de bewoners van de grotere landinwaartse steden, die geen zicht hadden op de deplorabele staat van de schepen waarop hun geliefden uitvoeren. 'Schepen zijn vaak zo overbeladen dat zij alleen in stralend weer hun bestemming kunnen bereiken', schreef hij. Nog schokkender was dat scheepseigenaren zich daar niet druk om maakten. De drijvende doodskisten waren dusdanig oververzekerd dat zij altijd op een vette cheque konden rekenen, of het schip aankwam of niet.

Onder druk van de publieke opinie zagen de parlementsleden zich, na zes jaar van tegenwerking door onder andere premier Benjamin Disraeli, genoodzaakt om Plimsoll's belangrijkste voorstel op te nemen in de Merchant Shipping Act van 1876: het aanbrengen van een uitwateringsmerk op de romp van het schip.

Daarmee was Plimsoll's strijd nog niet gestreden. Hoewel het aanbrengen van een uitwateringsmerk verplicht werd gesteld, werden er in eerste instantie nog geen eisen gesteld aan de positie van het merk. Naar verluidt brachten sommige scheepseigenaren het teken daarom spottend aan boven op het dek. Pas veertien jaar later werden dergelijke criteria alsnog opgenomen in de wet. Het moderne Plimsoll-merk moet aan weerszijden midscheeps zijn aangebracht en bestaat uit een cirkel met daardoorheen een horizontale streep die de maximale diepgang aanduidt. Dit merk wordt vergezeld door de initialen van het classificatiebureau dat de berekeningen heeft uitgevoerd, bijvoorbeeld 'LR' voor Lloyd's Register of 'BV' voor Bureau Veritas.

Door een maximum te stellen aan de diepgang van een schip wordt ook een bepaald vrijboord gerealiseerd, dat is de verticale hoogte van de waterlijn tot het dek waar water het schip kan instromen. Een klein vrijboord is gevaarlijk omdat water sneller het schip kan binnenstromen. In zijn boek haalt Plimsoll voorbeelden aan waar schepen soms maar 50 centimeter boven het water uitstaken. Zeker langs de Britse kust, die wordt omringd door onstuimige wateren als de Noordzee en de Atlantische Oceaan, is dat verre van genoeg.

Warm of zout

Omdat het drijfvermogen van een schip afhankelijk is van de temperatuur en het zoutgehalte van het water, wordt naast de cirkel een schaal geplaatst die aangeeft hoeveel de diepgang in bepaalde seizoenen of regio's mag afwijken. Warmer water heeft namelijk een lagere dichtheid waardoor een schip in warm water dieper ligt dan in koud water. Hetzelfde geldt voor zoet water dat minder drijfvermogen biedt dan zout water. Om die reden mogen schepen in tropisch zoetwater dieper afladen dan in arctisch water. Soms heeft het Plimsollmerk een tweede schaal met de letter 'L' voor elke afkorting van watersoorten. Die letter staat voor



De manier waarop hij het volk wist te mobiliseren geldt als schoolvoorbeeld.

'lumber', het Engelse woord voor hout. Omdat een lading hout extra drijfvermogen geeft mogen schepen in dat geval nog iets dieper beladen

Plimsoll is niet alleen van grote betekenis geweest in de scheepvaart, maar ook in de politiek. De manier waarop hij het volk wist te mobiliseren om verbetering tot stand te brengen wordt nog altijd gezien als één van de beste voorbeelden van de kracht van het publiek.

In hetzelfde jaar (1890) dat zijn uitwateringsmerk volledig werd opgenomen in de wet, deed Plimsoll in zijn tweede boek opnieuw een beroep op de bevolking. Ditmaal stelde hij de wantoestanden op veeschepen aan de kaak.

Wijn voor China's kelen

GROEIMARKT Opkomende Aziatische middenklasse gaat aan de importfles

FOLKERT NICOLAI

UPS stort zich op de wijnmarkt in China. De opkomende middenklasse in dit land heeft steeds meer geld over voor wijn. Dan praten we over honderden miljoenen mensen.

UPS, de wereldwijde marktleider in koeriers- en expresvervoer, legt zich toe op de rechtstreekse bezorging van wijn bij Aziatische consumenten. Het bedrijf denkt dat bijvoorbeeld de Chinese markt voor wijn in de jaren 2016-2020 met gemiddeld 19,3% zal groeien, wat voor de hele periode op een groei van 80% zou neerkomen. Ook voor de rest van Azië wordt een sterke groei voorspeld.

China is in Azië niet eens de grootste groeiemarkt voor wijn; dat is volgens Vinexpo, de Franse inrichter van wijnexposities, India, met een geschatte toename van de jaarlijkse wijnconsumptie van bijna 50%. In beide landen heeft zich een middenklasse ontwikkeld die de komende jaren steeds vaker een fles wijn ontkurkt die niet alleen van eigen bodem komt.

UPS moet de wijn voor de Chinese markt in veel gevallen van ver halen. Zeker, Australië gaat in de Volksrepubliek de komende vier jaar ruim 25% meer wijn afzetten. Maar veel exportregio's bevinden zich in andere werelddelen. De Chinese invoer uit Chili zal 25,2% toenemen, die uit Spanje 22,3%. De Fransen verkopen tussen 2016 en 2020 in China 12,2% meer wijn, de Argentijnen 7,9%, de Portugezen 9,3%.

Europese druivenrassen

China is zelf een grote wijnproducent, en daarbij moeten we zeker niet alleen aan rijstwijnen denken. Het land brengt ook wijnen voort van grote van oorsprong Europese druivenrassen, die soms al eind negentiende eeuw in het Rijk van het Midden in aanplant zijn genomen, zoals Cabernet Sauvignon, Cabernet Franc, Carignan, Merlot, Gamay, Grenache, Pinot Noir, Nebbiolo en Sangiovese, die het volgens wijnkenners redelijk goed doen in Chinese gebieden met een gematigd klimaat. China heeft volgens de internationale organisatie voor de wijnbouw OIV 830.000 hectare grond beplant met wijnstokken, een

areaal dat zelfs iets groter is dan het Franse. Maar die eigen productie is vermoedelijk onvoldoende om aan de binnenlandse vraag naar wijnen te voldoen.

Met een jaarproductie van 12,4 miljoen hectoliter komt China op plaats 7 van de top-10 van grootste wijnproducenten ter wereld. Die tien landen, aangevoerd door Frankrijk en Italië met elk een jaarproductie van 52 miljoen hectoliter, zijn samen goed voor driekwart van de mondiale wijnproductie. Grote consumenten van wijn zijn de Chinezen nog niet. De ranglijst wordt hier aangevoerd door het Vaticaan, dat per persoon jaarlijks 73,8 liter wijn wegglokt, waarbij in dit geval het verbruik van miswijn wel een rol zal spelen. Op plaats twee vinden we Andorra (46,4 liter per hoofd), gevolgd door Frankrijk (44,2 liter). Nederland komt per hoofd van de bevolking aan ongeveer twintig liter per jaar.

Wijn rukt op in VS

De Verenigde Staten treffen we pas op de 56ste plaats aan, gemeten naar het hoofdelijk verbruik, maar dit land, traditioneel eerder een



grote bierconsument, lijkt de laatste jaren op te rukken in de wijnconsumptie. Dat is grotendeels te danken aan de sterk toegenomen kwaliteit van wijnen van eigen bodem. In omvang is de Amerikaanse

wijnmarkt nu al de grootste ter wereld. De VS zijn een netto-importeur van wijn. Vorig jaar werd in de States voor 59 miljard dollar aan wijn geconsumeerd, 4% meer dan een jaar eerder.

NT

EVENT
KALENDER
SEPT./DEC. 2017

CONGRES LOGISTIEK VASTGOED

14 SEPT. 2017

1931 CONGRESCENTRUM, 'S-HERTOGENBOSCH

De vastgoedmarkt ondergaat grote ontwikkelingen. Warehouses worden in hoog tempo uit de grond gestampt. Wat betekent dit voor u?

INCLUSIEF
SITEBEZOEK
HEINEKEN

SAVE THE DATE

CONGRES CYBERCRIME

29 SEPT. 2017

MAARSSEN

Hackers kunnen schade toebrengen aan logistieke processen en uw bedrijfsvoering. Hoe wapent u zich tegen dit gevaar?

BREXIT

11 OKT. 2017

HAVENBEDRIJF, ROTTERDAM

In maart 2019 is Brexit een feit. Dat heeft grote consequenties voor vrijhandel en logistiek. Zorg er voor dat uw bedrijf straks Brexitproof is!

NT | MULTI
MODAL
EVENT

19 OKT. 2017

ZWOLLE

Het NT-event voor de sector in een nieuw jasje. Ruim baan voor onderwerpen die de (gecombineerde) modaliteiten raken.

Blijf op de hoogte!

Meld u aan en u ontvangt een bericht zodra informatie beschikbaar is:

www.nieuwsbladtransport.nl/events

CONGRES DE NIEUWE ZIJDEROUTE

26 OKT. 2017

ANTWERPEN

Waar liggen de kansen voor de Belgische transport- en logistieke sector op het enorme netwerk van zee- en landverbindingen? Mis het niet!

HAVEN DEBAT AMSTERDAM

2 NOV. 2017

AMSTERDAM

Het Amsterdamse havenbedrijfsleven gaat met elkaar in debat over een actueel onderwerp. Tevens een mooie gelegenheid om te netwerken.

HAVEN DEBAT ROTTERDAM

7 DEC. 2017

ROTTERDAM

Al jaren een begrip. Het event voor Rotterdamse rederijen, verladers, expediteurs, vervoerders, logistiek dienstverleners, branchegenoten en overheden.



Illustratie: Erik Straver

China is intussen, door de omvang van zijn bevolking, de grootste bierverbruiker op aarde, gevolgd door de Verenigde Staten, Brazilië, Rusland en Duitsland. Wat de bierconsumptie per persoon betreft komen we de Chinezen overigens niet in de top tegen. Op die ranglijst staat Tsjechië (235 liter per jaar) op kop, gevolgd door Duitsland en Oostenrijk met elk ongeveer 170 liter en Estland (162 liter). UPS ziet op de Chinese biermarkt, die door mer-

naar rijke Aziatische afnemers. Vaak niet eens om ze open te maken, maar als statusobject of als belegging. Om vele hectoliters ging het echter niet en dat begint nu te veranderen, denkt UPS. De volumes nemen toe, al zijn het niet die dure wijnen die de opkomende middenklasse zich kan permitteren. Verzending door de lucht van grote volumes 'middenklasse'-wijnen naar bijvoorbeeld de Chinese en Indiase afnemers is veel te kostbaar.

oorden bijvoorbeeld komt, anders dan de afnemer misschien denkt, niet in flessen van het schip, maar in bulkvorm, in een enorme zak die precies in een standaardcontainer past en die de wijn tegen de invloeden van het vervoer over zee beschermt. De wijn wordt hier gebotteld en van een etiket voorzien. Deze methode zal ook voor vervoer naar de Aziatische markt steeds meer worden toegepast.

Koopwoede

Is China inmiddels een steeds grotere afnemer en exporteur van wijn, het land laat zich ook op dit gebied niet onbetuigd in de rest van de wereld. Changyu, een groot wijnhuis in China, nam onlangs, voor ruim veertig miljoen dollar, een belang van 85% in het Chileense Bethwines, een grote producent van wijnen uit de Valle del Maipo. Eerder kocht Changyu het Château Mirefleurs (Bordeaux Supérieur) van de familie Castel, die nog een twintigtal wijnboerderijen in Frankrijk bezit. Verder werd het Spaanse wijnhuis Marqués del Atrio overgenomen, een producent van onder meer Rioja-wijnen. Niets wijst erop dat de koopwoede van Chinese kant in de wijnwereld daarmee is gestild. Aan de vraag naar het gegiste duivensap in eigen land moet worden voldaan, en dan gaat het om vele honderden miljoenen mensen. Maar China wil ook wereldwijd een positie opbouwen in de productie en distributie van wijn. Op die bagagedrager lift UPS graag mee.

China wil ook een positie in de productie en distributie van wijn.

ken als Tsjingtao en Snow wordt gedomineerd, een plaats voor westerse speciaalbieren.

Statusobject

De Aziatische wijnmarkt voor westerse producenten werd de laatste decennia gedomineerd door dure aankopen van 'well to do'-Japaners, die een kistje Haut-Brion, een topwijn uit de streek Saint-Émilion, lieten invliegen en daar zonder bedenkingen vele duizenden euro's voor betaalden. Er gingen bij veilinghuizen flessen Ausone en Cheval Blanc (beide ook uit de Bordeaux) en grote Bourgondische wijnen als de Vosne-Romanée onder de hamer die hun weg vonden

Het is ook niet nodig. De topwijnen die van de veiling naar Azië gingen, hadden een zeereis ook gemakkelijk overleefd, maar op de prijs per fles waren de kosten van het luchtvrachtvervoer onbelangrijk. Voor het vervoer over lange afstanden van meer betaalbare wijn, waarbij de transportkosten per fles veel zwaarder doorwegen, zal UPS met name gebruik moeten maken van containerschepen, en op die schepen dus ruimte moeten inkopen.

Wijn in zak

Betrouwbare methoden voor het zeevervoer zijn er tegenwoordig voldoende. Heel veel in Nederland verkochte wijn uit verre productie-

FAILLISSEMENTEN

Van de Ven Transport B.V.
Eindhoven
Rechtbank Oost-Brabant

Klunder Transport & Logistiek Eindhoven B.V.
Deventer
Rechtbank Oost-Brabant

A35 Logistieke Dienstverlening
Enschede
Rechtbank Overijssel

Mati Transport
Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

P & S Transport en Trading B.V.
Spijkenisse
Rechtbank Rotterdam

C.V. Nft I-tanker 1
IJsselmuiden
Rechtbank Overijssel

C.V. Nft I-tanker 2
IJsselmuiden
Rechtbank Overijssel

A.t. Havenservice & Koeriersdienst B.V.
Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

PERSONALIA



Wolfgang Hönemann ondersteunt sinds 1 augustus Havenbedrijf Rotterdam bij het bedienen van de

centrale binnenlandse markt van Noordrijn-Westfalen. Hij treedt op als vertegenwoordiger van de haven en als persoonlijk contact voor zowel verladers, expediteuren, exploitanten en vervoerders als de industrie, autoriteiten en organisaties in de regio. Hönemann heeft 35 jaar ervaring, met name op het gebied van de binnenvaart. Sinds 1996 is hij voor Duitsland commissaris bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg.

Ad van Eden is sinds 1 juli directeur business development bij Plimsoll Management Consultancy, gespecialiseerd in strategie en advies bij fusies en overnames in het internationale maritieme en logistieke bedrijfsleven. Hij zal zich met name richten op de ontwikkeling van nieuwe activiteiten; relaties opbouwen, intensiveren en onderhouden.

Christian Althaus (35) wordt op 16 augustus chieff financial officer (CFO) van Transoflex. Hij voegt zich bij de logistieke dienstverlener, gespecialiseerd in de farmacie, cosmetica en consumenten-elektronica, nu Axel Stetenfeld het bedrijf heeft verlaten.

Stan Peeters (44) is per 1 augustus aangesteld als CFO bij Pooling Partners. Hij vervangt **Marcel Fok**, die het bedrijf heeft verlaten. Peeters begon 22 jaar geleden zijn carrière als fiscalist bij Deloitte en



heeft financiële management posities bekleed bij DSM, Philips, Van Ganswinkel en Smartwares. De laatste drie jaar was hij CFO bij Veritas Petroleum Services.



Roald Lapperre is vanaf 21 augustus directeur-generaal milieu en internationaal bij het ministerie van

Infrastructuur en Milieu. Hij werkt op dit moment als directeur algemeen waterbeleid en veiligheid bij dat ministerie. Ook is hij plaatsvervangend directeur-generaal ruimte en water.



De Rotterdamse oud-VVD-wethouder **Jeannette Baljeu** is door haar partij voorgedragen als nieuwe

provinciebestuurder. Baljeu was zeven jaar lang wethouder in Rotterdam, met onder meer de haven in haar portefeuille.

Logistiek vastgoedontwikkelaar WDP heeft **Michiel Assink** per 1 januari 2018 benoemd tot nieuwe algemeen directeur van WDP Nederland. Assink is afkomstig van makelaar CBRE en volgt **Rien van Ast** op, die WDP in Nederland op de kaart heeft gezet. Hij krijgt een nieuwe rol binnen het beursgenoteerde logistiek vastgoed bedrijf.

nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

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
michel.schuuring@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruiff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versteijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore

VORMGEVING
edward ouwerkerk
barry hage
erik straver
studio@ntpublishers.nl

MANAGER OPERATIONS
frank.van.hal@ntpublishers.nl

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



© 2016 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Dag, piloot

Als een vliegtuig zonder piloten zou kunnen vliegen, vallen er in de luchtvaart miljarden dollars te besparen. Dat heeft de Zwitserse bank UBS berekend. Een toestel kan op de automatische piloot gemakkelijk opstijgen en landen, net zoals het nu het grootste deel van het traject al op eigen kracht aflegt, terwijl de cockpitbemanning een kopje thee drinkt en een uiltje knapt. Autonoom vliegen is trouwens veiliger, denkt UBS, omdat robots nooit een kopje thee drinken of uiltjes knappen.

Dat staat nog maar te bezien, vinden intussen veel passagiers. Gelijk hebben ze. Je wilt bij binnenkomst van het vliegtuig worden begroet door een vertrouwenwekkende piloot, die je trouwens eerder al met een rolkoffer vol aeronautische kaarten de lange rij met incheckende reizigers zag passeren. Of automatische piloten onder alle omstandigheden hun werk naar behoren kunnen doen, moeten we natuurlijk maar afwachten.

Een vliegtuig zonder piloot lijkt bijvoorbeeld een gemakkelijk doelwit van hackers. Als die de macht in het toestel overnemen, moet een lid van het cabinepersoneel maar zien hoe het probleem aan de voorkant moet worden opgelost. Het probleem kan overigens al elders ontstaan. Het waren niet de kranen van APMT op de Tweede Maasvlakte – met kraanbestuurders! – die dienst weigerden, maar de computers van het overslagbedrijf, die werden gekaapt door vooralsnog niet opgespoorde criminelen.

Piloten van vlees en bloed zijn legendarische probleemoplossers. Weinig automaten zullen al over de intelligentie beschikken om hun vliegtuig in een noodgeval op de Hudson te laten landen, of op een drassig dijkje in 'the middle of nowhere'. Maar automaten hadden het probleem al voorzien, zeggen voorstanders van de automatische cockpit, en dat is misschien ook weer waar. En brokkenpiloot kent de luchtvaarthistorie ook genoeg.

Uiteindelijk zal ook de luchtvaart de geheel geautomatiseerde besturing omarmen. Het is goedkoper, zegt UBS, en dat is altijd een krachtig argument. De reiziger is tegen die tijd allang gewend aan bestuurderloze trams en metro's. Stofzuigers gaan in hun huis hun eigen gang. De verwarming slaat aan bij de nadering van het – autonome – voertuig van de bewoner. Het internet der dingen. De belangrijkste opgave voor de mensheid is dat ze zich door dit internet niet laat overwoekeren. Pilootvrij vliegen is zeker de toekomst, maar het beheer over die toekomst moet aan mensen blijven. Hoe feilbaar ze ook zijn.

QUOTE VAN DE WEEK

De ACM stimuleert dat er steeds meer postbodes op straat komen, terwijl hun tassen steeds leger raken.

Topvrouw Herna Verhagen van PostNL bij de presentatie van de halfjaarcijfers.



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

Skiden in Wenen

KOERIERS Nederlanders tijdens EK de sterksten



Zwollenaar Ruben Hiddink is de beste fietskoerier van Europa. Foto: Facebook

MELS DEES

Terwijl de Nederlandse voetbalvrouwen veel aandacht kregen en na hun overwinning feestelijk werden gehuldigd in Utrecht, blijft een andere Europese titel onderbelicht.

Het ene EK is het andere niet, hebben Jonneke Sterke en Ruben Hiddink ervaren. Waar het hele land polonaise loopt vanwege het succes van de voetballende vrouwen, daar blijven de prestaties van het Zwolse duo onderbelicht. Toch werden de beide fietskoeriers, werkzaam voor Cycloon in de Hanzestad, Europees kampioen fietskoerier, na een sterk optreden tijdens het EK in de Oostenrijkse hoofdstad Wenen. Nieuw is deze wedstrijd bepaald niet: het was al

de 22ste editie van het EK. De Zwollenaren wisten zich te onderscheiden in een veld van meer dan 500 deelnemers uit een groot aantal landen. Ook dit jaar waren de dames in de minderheid, maar de deelnemers hopen dat de goede prestaties leiden tot meer vrouwen in de volgende editie van het kampioenschap.

De voorrondes bestonden uit verschillende vaardigheidstesten, zoals bijvoorbeeld de Skid-test. Bij deze 'ongecontroleerde sliding' dienen de deelnemers op volle snelheid naar de startstreep te koersen, om vervolgens het achterwiel te blokkeren en zo ver mogelijk door te glijden (skiden).

Er dienden tijdens de finale pakketten te worden afgeleverd, waarbij de koeriers zelf de route moesten plannen. Een jury bekeek of de opdrach-

ten zo efficiënt mogelijk werden uitgevoerd. Geheel zonder gevaar bleek deelname ook deze keer niet – talloze valpartijen waren te betreuren.

Slim en snel

Het is voor het vierde achtereenvolgende jaar dat koeriers van het Zwolse bedrijf de Europese titel hebben gepakt. Sterker nog: Ruben Hiddink schreef eerder ook het wereldkampioenschap op zijn naam. Hij is een echte specialist op het onderdeel cargo. Dat is een wedstrijdvorm waarbij de fietser grote vrachten over een afgezet parcours moet vervoeren met de fiets. Na de start krijg je als rijder een lijst met opdrachten die binnen vier uur uitgevoerd moeten worden. De koerier die dat het slimst en snelst uitvoert, krijgt de meeste punten.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

7 augustus 1997

TLN richt zich op verkiezingen

Transport en Logistiek Nederland (TLN) bereidt zich al voor op de verkiezingen van volgend jaar. De wegvervoerorganisatie heeft een 'position paper' opgesteld, dat aan de politieke partijen is gestuurd.

Op de lijst van onderwerpen voor de gemeenteraadsverkiezingen staat bevoorrading van de binnensteden centraal. TLN stelt de gemeenten voor zich aan te sluiten bij het Platform Stedelijke Distributie. In dat platform kunnen gemeenten een pakket van samenhangende en uniforme maatregelen



niet op eigen houtje kunnen, maar daarover moeten overleggen met vervoerders. Gemeenten die stadsdistributiecentra willen oprichten, hoeven niet op steun van transporteurs te rekenen, waarschuwt de organisatie.

Rotondes

TLN kaart ook de toenemende aanleg van rotondes aan. Ten eerste vindt de organisatie de maatvoering te krap. Daarnaast vinden vervoerders het verwarrend dat voorrangregels bij rotondes in Nederland niet eenduidig zijn.

samenstellen, aldus TLN. De organisatie is voorstander van generieke maatregelen voor alle steden in plaats van verschillende regelgeving voor iedere stad afzonderlijk. TLN benadrukt dat gemeenten dat