



INTERVIEW

Wethouder Stephan Satijn doet niet bescheiden over logistieke rol van Venlo

12



DOSSIER LIMBURG

Limburgse toekomst ligt in de logistiek

10

Er heerst grote drukte op de sloopstranden

5

KWESTIE

Topjaar voor de haven van Amsterdam

9

BEDRIJVEN

Alle grote truckmerken op vakbeurs in Brussel

16

TRUCK & TRANSPORT

'Veiligheid bij Odfjell in geding'

REORGANISATIE

De veiligheid bij Odfjell Terminal Rotterdam (OTR) in de Botlek komt in gevaar omdat het management de aangekondigde reorganisatie wil doordrukken. Dit zeggen medewerkers van het bedrijf. De bedrijfsleiding wil het personeel binnenkort laten weten wie wel of wie niet mag blijven. Werknemers zijn daarover boos en teleurgesteld omdat er geen akkoord is met vakbonden over de reorganisatie. Een aantal heeft zich inmiddels ziek gemeld om het gesprek over de toekomst te ontlopen. Daardoor vallen er 'gaten' in het rooster, waardoor de veiligheid in het gedrang komt.

► PAGINA 15: CONFLICT OVER REORGANISATIE IN NIEUWE FASE

WISSELENDE PROGNOSES

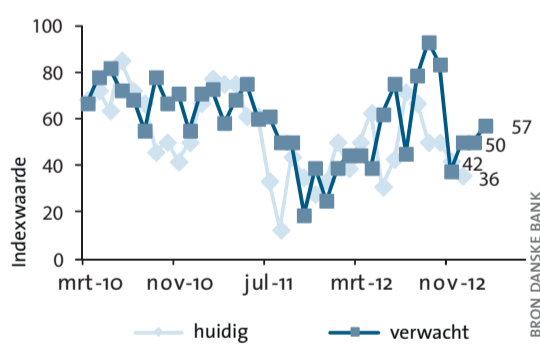
25

procent groei voorziet een adviesbureau dit jaar voor een deel van de Britse wegvervoerders. Een voorspelling waar we in Nederland voorlopig slechts

van kunnen dromen. Onderzoeksbureau Panteia/NEA voorziet voor Nederlandse vervoerders dit jaar een verdere afname van de volumes. Gelukkig biedt de Transportindex enige hoop voor de Nederlandse vervoerder, want onze index begon het jaar positief.

► PAGINA 6: 'ONGUNSTIGERE VOORUITZICHTEN VOOR 2013'

VOLUME EXPEDITEURS DAALT



Expediteurs in Europa hebben het ladingvolume in december zien afnemen. Dat blijkt uit de jongste European Freight Forward Index van Danske Bank. De index voor de Benelux zakte van 42 naar 36 punten.

Meer belasting voor Griekse reders

'AALMOESBELASTING VOOR BUITENLANDSE VLAG'

Reders in Griekenland gaan dan toch een 'aalmoesbelasting' betalen. Een artikel in een nieuwe belastingwet houdt in dat zij nu ook een (minimale) bijdrage gaan betalen voor hun schepen onder buitenlandse vlag. Met de wet komt een einde aan het uitzonderlijk gunstig fiscaal regime voor Griekse reders, dat al sinds 1955 bestaat. Ze zullen er niet al te erg van wakker liggen. De wet zou slechts een symbolische bijdrage omvatten van - naar schatting - 100 miljoen euro, op een totaalbedrag van 2,5 miljard euro, die de nieuwe wet de Griekse schatkist moet opleveren.



# Brussel maakt TNT bijna onverkooptbaar

**MEDEDINGING** Expresdeal van de eeuw mislukt, UPS struikelt over harde eisen

UPS trok deze week verrassend het bod van 5,2 miljard euro op het Nederlandse expresbedrijf TNT Express in nadat EU-Commissaris Almunia (mededinging) liet doorschemeren de overname niet goed te keuren.

Voor UPS, TNT en haar grootaandeelhouder PostNL (30%) zijn de druiven zuur. De Amerikaanse pakjesvervoerder staat nu met lege handen in Europa. Los van het gezichtverlies na bijna een jaar soebatten over een overname, mist UPS nog steeds een Europees wegvervoernetwerk in de EU om op kosten de concurrentieslag met de Europese marktleider DHL aan te gaan. Bovendien moet het bedrijf een schadebedrag van 200 miljoen euro aan TNT betalen voor het mislukken van de deal. Voor TNT is dat bedrag slechts een geringe troost. Het afgelopen jaar heeft de Nederlandse koerier zijn hele strategie afgestemd op de overname en integratie met UPS.

Onafhankelijk pakketvervoerder

Het expresbedrijf, dat in 2011 onder grote druk van buitenlandse aandeelhouders werd losgekoppeld van de postdivisie om te worden verkocht, zal zichzelf als onafhankelijk pakketvervoerder moeten heruitvinden. Analisten verwachten dat dit vooral zal bestaan uit de verkoop van activiteiten in India, Zuid-Amerika en China en een heroriëntatie op de Europese markt met een versterkte divisie landvervoer en een verkleinde luchtvloot. Verder zal het bedrijf waarschijnlijk een oud saneringsplan uit de kast halen dat uiteindelijk 150



TNT Express zal zich in de toekomst meer richten op het Europees wegvervoer.

miljoen euro per jaar aan kostenbesparingen moet opleveren. Grootaandeelhouder PostNL ziet door het mislukken van de deal de helft van de waarde van het aandelenkapitaal in TNT verdampen. Het bedrijf, dat midden in een reorganisatie zit, zou 1,5 miljard euro overhouden aan de TNT. Met dat geld moest onder meer een gat in het pensioenfonds

worden gedicht en de kleine divisie pakketvervoer via acquisities worden versterkt. Voor deze plannen zal nu elders geld moeten worden gevonden.

JOHN VERSLEIJEN

► PAGINA 2: OPINIE

► PAGINA 3: ECHEC KENT OOK WINNAARS

## Danser koopt containertak Frans CFNR

Binnenvaartoperator Danser Group neemt alle containeractiviteiten over van het Franse CFNR. Directeur Ben Maelissa heeft dit bevestigd.

De overname omvat onder meer drie kantoren inclusief personeel in Straatsburg en Ottmarsheim alsmede een deel van het personeel op de kantoren in Dordrecht en Antwerpen. Op de Boven-Rijn varen onder meer vijf koppelpverbanden, vier van Danser en de gezamenlijke 'Alsace-Hollande' uit 2007. Deze wordt nu ook volledig eigendom van de Sliedrechtenaren.

CFNR en Danser bieden gezamenlijk zes afvaarten per week tussen Antwerpen en Rotterdam enerzijds en Straatsburg/Kehl, Ottmarsheim/Mulhouse en Basel/Weil. Op de Midden-Rijn neemt Danser tevens lading voor Mannheim mee. De Belgische CFNR-tak omvat containerdiensten tussen de zeehavens Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam en Belgische en Franse bestemmingen in het stroomgebied van de Schelde. De groep vaart verder dagelijks tussen de CFNR-terminal in Brussel en Antwerpen en twee maal per week op Zeebrugge. Vanuit het Waalse Mons

(Bergen) zijn er wekelijks drie afvaarten op Antwerpen en Zeebrugge en vanuit Noord-Frankrijk verbindt CFNR de binnenvaart-havens Lille, Halluin en Dourges met Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. Volgens Maelissa sluiten de activiteiten perfect aan op het Danser-netwerk. De Franse groep, die al 80 jaar in de binnenvaart actief is, trekt zich met deze stap terug uit de containervaart. Verkoper is de ATIC Services Group, dat vooral logistieke diensten aan de kolen- en staalsector levert en in 2011 door Arcelor-Mittal werd overgenomen. | HARRY DE WILT

## TNT moet leren eigen koers te bepalen



Opnieuw is TNT terug bij af. Dat is niet de eerste keer. Na allerlei avonturen in de logistiek, expeditie en buitenlandse postbedrijven plus een opsplitsing en mislukte verkoop staat het expresbedrijf weer eens met lege handen en dit keer verzwakt en aangeslagen in de koeriersmarkt.

Het feit dat de directie, inclusief de illustere voorganger van de huidige topman Bernard Bot, Peter Bakker, het steevast hebben nagelaten om een eigen strategie te formuleren, maakt het bedrijf keer op keer een prooi van buitenlandse activistische beleggers, beursstemment en aandeelhouders.

Met de zo goed als zekere overname door UPS leek er een einde te komen aan het onafhankelijke TNT en de zwalkende koers van het koeriersbedrijf maar door toedoen van Brussel, die de mededingingseisen dit keer wel erg streng uitlegt, krijgt TNT nu plotseling een nieuwe kans om zich in de markt te bewijzen. Het heeft dan wel een nieuwe strategie nodig. Het feit dat de directie begin deze week al het oude saneringsplan uit 2011 aan het afstoffen was, doet vrezen dat het topmanagement zich weer alleen laat leiden door kostenbesparingen en het beursstemment.

Het tweede leven dat EU-commissaris Joaquin Almunia het Nederlandse bedrijf verrassend geeft, is een mooie gelegenheid om te profiteren van een aantal unieke kansen in Europa. Als kleinste van de vier mondiale expresvervoerders beschikt TNT over een sterke positie met het eigen Europese Roadnetwerk, waardoor het deels het dure luchttransport kan afbouwen. Pakketvervoer kan in een straal van 700 kilometer zonder al te groot tijdverlies over het asfalt worden afgewikkeld, hebben proeven bij TNT uitgewezen.

Daarnaast kan TNT bij het wegvervoer de noodzakelijke schaalgroottes bereiken die het in het luchtvervoer juist mist. Insiders kijken dan ook een beetje geamuseerd naar de stelling van Almunia die DPD geen geschikte partij vond om delen van het TNT over te nemen omdat deze Franse vervoerder een eigen luchtvloot mist. Het zijn juist pakketdiensten als DPD die de grote vier expresorganisaties met hun langzamere maar goedkope truckdiensten financieel pijn doen. Misschien dat Almunia TNT een onschatbare dienst heeft bewezen door de overname door UPS te torpederen. Hij moet dan wel zijn strategie niet alleen laten afhangen van op winstbeluste aandeelhouders.

**JOHN VERSLEIJEN**  
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl

# OPINIE

JOS HAAS, KONINKLIJK NEDERLANDS VERVOER

## ‘Bij onderhandse gunning heeft minister probleem’

Jos Haas, hoofdredacteur van het ledenblad van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) wilde het fijne weten van het contract tussen het ministerie van I&M en Kiwa, uitgever van de tachograafkaarten. Hij deed een beroep op de Wet Openbaar van Bestuur (WOB).

**Waarom heeft u uw verzoek gedaan?**

Sinds Kiwa de uitgifte van de tachograafkaarten van de Inspectie Leefomgeving en Transport overnam, vinden de drie brancheorganisaties in het wegvervoer – behalve KNV ook TLN en EVO – dat zij een te hoge prijs betalen. Een bevredigende uitleg over het hoe en waarom hebben zij nooit gekregen. KNV dacht na over een volgende stap, en hieruit ontstond het idee voor het WOB-verzoek, dat ik op persoonlijke titel heb gedaan. Dat ik daarbij hoofdredacteur ben van Nederlands Vervoer is dan mooi meegenomen.

**Uw verzoek is afgewezen. Had u dat verwacht?**

Wel een beetje. Heel veel WOB-verzoeken worden getraineed of afgewezen. Dat is schering en inslag.

**Is het niet vreemd dat er een WOB-verzoek nodig is om helderheid te krijgen over de tarieven van Kiwa?**

Dat vind ik wel. Het gaat hier om uitplaatsing van een overheidsdienst aan een private partij. Dan mag de maatschappij toch weten wat er tussen die twee gebeurt? En dat weten we nu niet.

**De prijs van de tachograafkaart is het enige dat bekend is?**

We weten dat bij de invoering van de digitale tachograaf in 2006 de kaart 65 euro kostte. Nu is dat al ge-



stegen naar 121 euro. Dat is een verhoging van bijna 100% in zes jaar.

**Hoe verhoudt zich dat tot het buitenland.**

In Duitsland kosten de kaarten 40 euro, in België 65 euro, in Engeland 46 euro de eerste keer en 23 euro bij vernieuwing. Dat is tweemaal tot drie keer zoveel. Ook voor de ver-

**Uit het contract hoopt u informatie te halen over wat daarover is afgesproken?**

We hopen daaruit te kunnen halen wat nu eigenlijk de kostprijs is, wat door het ministerie in het bestek opgenomen moet zijn. Van daaruit kunnen we dan verder rekenen. Verder is het natuurlijk de vraag hoe het met de aanbesteding is verlopen, want het zou een Europese aanbesteding moeten zijn geweest, maar in de afwijzing van het WOB-verzoek staat dat er is onderhandeld. Dan denk je eerder aan een onderhandse gunning. Als dat is gebeurd, dan heeft de minister een probleem. Ik ben dan ook benieuwd naar haar antwoorden op de Kamervragen die Sander de Rouwe van het CDA heeft gesteld.

**U heeft bezwaar aangetekend tegen de afwijzing. Wat verwacht u daarvan?**

Als ik kijk naar de argumenten die worden gebruikt, zie ik geen aan-

### ‘Bij uitplaatsing publieke taken mag maatschappij weten wat er gebeurt’

gunning communautair vervoer, die Kiwa eveneens verleent, zijn de verschillen groot.

**Enig vermoeden waarin dat prijsverschil zit?**

Wat we hebben begrepen is dat toen de uitgifte werd uitbesteed, Kiwa daar een organisatie voor heeft moeten optuigen, inclusief de bijbehorende automatisering. Ik kan me voorstellen dat daar investeringen voor zijn gedaan die moeten worden terugverdiend. Maar dan nog blijft het vreemd dat dat op deze manier wordt omgeslagen.

knopingspunten om het WOB-verzoek af te wijzen. Met name de concurrentie-overwegingen waarop het ministerie zich beroept. Kiwa zou als leverancier schade onderkennen van openbaarmaking van het contract. Maar voor zover we weten, loopt het contract van het ministerie met Kiwa minstens twintig jaar, dus wie zijn die concurrenten dan?

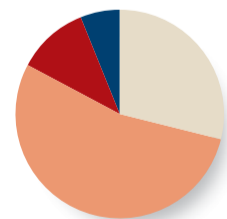
**FRANK DE KRUIF**  
PAGINA 18: OPINIE

### POLL

Op [www.nieuwsbladtransport.nl](http://www.nieuwsbladtransport.nl) stemden **267** mensen op de stelling van **9 JANUARI**

### ‘Slow steaming’ komt de stiptheid van de lijndiensten ten goede

- 29 % ■ Ja, lading arriveert nu beter op tijd
- 54 % ■ Nee, reders doen het alleen om zelf te besparen
- 11 % ■ Maakt niet uit als andere kosten voor de verladers stijgen
- 6 % ■ Anders, namelijk...



**Weinig positieve geluiden over deze ontwikkeling in de lijnvaart.**

**M. Michielse:** Slow streaming is een verkapte vorm van goedkope opslag.

**MabMab Ykcil:** Het is alleen goed voor de rederij. De benzine die wij betalen aan de rederij gaat niet omlaag. Met andere woorden: de klant is de dupe wegens langere transittijden en de rederij maakt meer winst, omdat ze nu minder brandstof gebruiken.

**Milan Perko:** Het enige wat slow steaming ten goede komt is, dat het geld bespaart voor de rederij. Zonder slow steaming komen de schepen eerder aan en heb je ook een betere doorvoer. Van mij mogen ze heel dat slow steaming afschaffen. Dan maar wat meer betalen.

**Nicky Bos:** Dit is klinklare onzin, Dit doen de reders om er financieel op vooruit te gaan, niet om de klant tegemoet te komen. Bij de rederij is it all about the money!

**Dennis Meijboom:** Puur vanuit milieuperspectief blijft slow steamen een goede zaak. Echter, het gaat in sommige gevallen wel tegen een zeer hoge prijs. Maar het kan erger: super slow steaming.

**Jens-Peter Peperkoek:** Door de reis langer te maken hebben de rederijen meer rek om eventuele vertragingen weer in te lopen, maar vraag blijft of ze dat dan echt gaan doen omdat het hen meer kost.

**NIEUWE POLL:** Goed dat er concurrentie blijft in de expresmarkt

Reageer ook! Deze en alle andere reacties op onze polls kunt u vinden op: [WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL](http://WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL)



**8 februari: Midden- en Zuid Amerika en het Caribisch gebied**

**15 februari: De logistieke dienstverlener**

Adverteren? Bel: 010 280 10 25.

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

# Echec kent ook winnaars

**AQUISITIE** DHL is de lachende derde bij het mislukken van de koop van TNT

**Insiders vragen zich af of het 'nee' van EU-Commissaris Almunia (mededinging) tegen de overname van TNT de Europese expresmarkt niet op slot gooit.**

De Spaanse opvolger van Neelie Kroes wierp deze week een onoverkomelijke barrière op voor UPS door te eisen dat de Amerikanen een nieuwe partij 'vergelijkbaar aan TNT' in de Europese expresmarkt zou helpen. De Europese expreswereld telt slechts vier grote spelers: marktleider DHL, de nummer twee TNT en de Amerikaanse integrators UPS en FedEx. De laatste koerier is slechts aanwezig in de grote stedelijke gebieden van de EU. De eis van Almunia zou dan ook in de praktijk betekenen dat UPS een nieuwe vierde speler uit de hoge hoed moest toveren of zijn grootste Amerikaanse rivaal FedEx op een presentieblaadje een comfortabele marktpositie in Europa zou moeten geven. Voor UPS waren beide opties onbespreekbaar.

De Amerikaanse pakjesgigant wilde ver gaan om TNT in te lijven. In vijftien Europese landen, waaronder veel Oost-Europese landen zouden onderdelen worden verkocht aan DPD. Ook kreeg deze Franse pakketvervoerder toegang tot het lucht-



TNT Airways blijft gewoon op Luik vliegen; goed nieuws voor de Waalse airport.

netwerk van UPS/TNT. Voor Almunia was dat niet genoeg. Hij eiste bijvoorbeeld dat DPD over een eigen vrachtvloot zou beschikken.

#### Aandeelhouders

Grote verliezers van het mislukken van de overname zijn behalve UPS, TNT, PostNL de talrijke buitenlandse aandeelhouders die in 2011 de afsplitsing van TNT Express afdwongen om een forse boekwinst te behalen. Zij zitten nu op de financiële blaren met aandelen TNT Ex-

press en PostNL die nog maar de helft waard zijn van het oude aandeel TNT van voor de opsplitsing. Zijn er ook winnaars bij het afketsen van de expresdeal van de eeuw? Zeker. Voor de Waalse luchthaven van Luik, de thuisbasis van TNT Airways, kan er geen beter nieuws zijn in het prille nieuwe jaar dan dat TNT als onafhankelijk expresbedrijf doorgaat en een verhuizing van activiteiten naar de Europese draaischijf van UPS in het Duitse Keulen van de baan is.

FOTO: TNT

Ook de EVO verwelkomt het afketsen van de deal. 'De voorgenomen fusie van UPS en TNT zou het aantal Europese expresbedrijven terugbrengen van drie naar twee. Zo'n reductie heeft in de VS enkele jaren geleden tot significante prijsstijgingen geleid van 10 procent', aldus beleidsadviseur Joost van Doesburg van de EVO. Waarschijnlijk heeft ook de voormalige topvrouw van TNT Express, de Française Marie Christine Lombard, deze week een vreugdedansje gemaakt. Zij zag de overname door UPS niet zitten en stapte eind vorig jaar verrassend op toen Geodis haar een baan aanbood.

#### Grote concurrent

Het hardst lacht Deutsche Post (DP), eigenaar van DHL Express en de grote concurrent van UPS. Een aantal jaren geleden moesten de Duitsers zich onder grote druk van UPS na een lang gevecht terugtrekken uit de VS. Dat Amerikaanse avontuur kostte DP miljarden dollars. Voor de Duitsers waren de overnameplannen van TNT dan ook een mooie kans om revanche te nemen op de afgang van vijf jaar geleden. De langelijst aan bezwaren die Almunia vorig jaar uit Duitsland ontving, zal zeker hebben meegespeeld in de overweging van de Europese kartelwaakhond.

JOHN VERSLEIJEN

## SPOORVERVOER

### Nieuwe structuur voor Belgische NMBS

De Belgische regering heeft vorige week besloten om de nationale spoorwegmaatschappij onder te verdelen in twee afzonderlijke bedrijven. Nu zijn dat er nog drie.

In 2005 werd al een scheiding gemaakt tussen het spoorvervoer zelf (NMBS met NMBS Logistics als vrachtdochter) en het beheer van het spoornetwerk (Infrabel). Al het personeel kwam toen in dienst van de NMBS Holding, die ook de grote stations beheert.

Omdat de driedelige structuur te veel geld kostte en niet efficiënt was, werd besloten om de NMBS te herstructureren. De bonden wilden terugkeren naar één groot spoorbedrijf en een overheidsdienst voor de toekenning van de rijpaden, maar de minister voor overheidsbedrijven, Paul Magnette, drukte zijn voorstel

van een tweedelige structuur door. De andere regeringsleden stemden in. In de praktijk betekent dit dat de NMBS Holding verdwijnt en dat het beheer van de stations aan de NMBS wordt overgedragen.

Het personeel gaat niet over, want daarvoor wordt een soort van uitzendbureau opgericht (HR-Rail) dat voor telkens 49% in handen komt van Infrabel en NMBS. De overige 2% zijn eigendom van de staat.

De oppositiepartijen hekelen het akkoord omdat er in feite nog altijd drie verschillende spoorbedrijven blijven bestaan, al blijft de rol van HR-Rail dan wel beperkt tot die van een soort sociaal secretariaat. De oprichting van dat uitzendbureau is een geste aan de bonden, waarvan de leden zich overigens blijven verzetten tegen de nieuwe tweedelige structuur. | STEFAN VERBERCKMOES



Het personeel van Infrabel en NMBS zal overgaan naar HR-Rail.

FOTO: STEFAN VERBERCKMOES

## WEGVERVOER

### BMW: proef met lzv

BMW neemt vanaf deze maand deel aan de Duitse proef met de inzet van lange zware vrachtwagens (lzv's).

Binnenkort moeten dagelijks rond de tien 'ecocombi's' rondrijden met zowel productie- als vervangingsonderdelen van de Duitse autofabrikanen.

Het verkeer zal plaatsvinden tussen de productielocaties in voornamelijk Beieren en meerdere logistieke centra in Saksen en Nedersaksen. De ritten worden uitgevoerd door de logistiek dienstverlener van BMW, het bedrijf Gillhuber.

De deelname van BMW betekent een flinke uitbreiding van de nu ruim een jaar lopende proef in Duitsland, waarin tot nu toe slechts twintig bedrijven met een kleine veertig lzv's participeerden. Het Duitse transportministerie rekende op deelname van vierhonderd trucks.

De inzet van ecocombi's is politiek omstreden in Duitsland, mede ingegeven door een sterke spoorlobby. Slechts zeven van de zestien deelstaats doen aan de proef mee. De politieke onzekerheid rond het project maakt bedrijven kopschuw voor investeringen in materieel.

## HAVENS

### Problemen Freihafen

De opheffing van Hamburg Freihafen is niet zonder problemen verlopen.

Aanvullende maatregelen zouden nodig zijn om een concurrentienadeel ten opzichte van Rotterdam ongedaan te maken.

Sinds de overgangsfase op 1 december 2012 van start ging, is de douaneafhandeling langduriger en doen zich op de containerterminals in Hamburg af en toe chaotische tafereelen voor, volgens een comité dat zich van meet af aan heeft verzet tegen de opheffing van de Freihafen. 'Hamburg heeft met de opheffing

van de Freihafen zijn voorsprong in flexibiliteit opgegeven', zegt woordvoerder Ralf Nörtemann van Initiatieve Pro Freihafen in de Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ).

Ondernemingsvereniging UVHH in Hamburg steunt de opheffing, maar pleit voor aanvullende maatregelen om de nadelen teniet te doen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland worden in Duitsland bedrijfsgebouwen niet als douanevrije zone geaccepteerd en vraagt de douane om zekerheidsstellingen. Ook kent Duitsland in tegenstelling tot Nederland het fenomeen fiscale tegenwoordiging niet.

## KORT

### Overslagrecord voor Groningse havens

#### ZEEHAVENS

De twee noordelijkste zeehavens van Nederland, de Eemshaven en de haven van Delfzijl, hebben een recordjaar achter de rug. De goederenoverslag steeg met 8,1% tot 8,7 miljoen ton in totaal. De groei van de goederenoverslag in de Eemshaven was mede te danken aan het feit dat vorig jaar een olieterminal van Vopak in bedrijf ging. In 2012 werd er 6 hectare aan bedrijventerrein uitgegeven. De winst voor Groningen Seaports kwam uit op 250.000 euro.

### Groen licht voor overname Dockwise

#### BEDRIJFSNIEUWS

Het bestuur van Boskalis heeft van zijn aandeelhouders toestemming gekregen om Dockwise over te nemen. De aandeelhouders hebben ingestemd met de aandelenemissie, waarmee de overname van 1,3 miljard deels gefinancierd wordt. De nieuwe aandelen



zijn ook al geplaatst tegen een koers van 33 euro. Daarmee heeft de aannemingsgroep 320 miljoen euro opgehaald. In totaal zijn 9,7 miljoen aandelen geplaatst.

### Nederlandse export groeit verder

#### DE MARKT

De Nederlandse export is in november met 5% gegroeid in vergelijking met een jaar eerder, meldt het CBS. De groei lag daarmee iets lager dan in oktober, toen de uitvoer met 6% steeg. De import nam in november met 4% toe. Het handelsoverschot van Nederland klom daardoor in november met 200 miljoen euro tot 4,3 miljard euro. De uitvoer naar EU-landen groeide in november ongeveer even sterk als die naar landen buiten de EU.

### Sneeuw: slechte dag voor transporteurs

#### WEGVERVOER

Een dag sneeuw zoals afgelopen dinsdag kost de transportsector al gauw 5 tot 10 miljoen euro. Dat schat Transport en Logistiek Nederland (TLN). 'Op zo'n dag kunnen vrachtwagens gemiddeld



twee uur vertraging hebben. Vervoer van gevaarlijke stoffen mag zelfs helemaal niet de weg op', aldus de werkgeversorganisatie namens het beroepsgoederenvervoer. In totaal zijn er op een dag ongeveer 140.000 vrachtwagen op de weg.

# Wanneer begint het weekend voor u?



Het weekend is bij uitstek een moment om de krant te lezen. Nieuwsblad Transport informeert u over de ontwikkelingen in uw sector: nieuws, achtergronden, praktijktoepassingen en marktontwikkelingen. Op de manier die u het prettigst vindt, digitaal of op papier; thuis bezorgd of op uw werk. Zo begint het weekend pas echt goed.

## Interesse in een abonnement? Met of zonder iPad?

Bekijk de aantrekkelijke aanbieding via [www.nieuwsbladtransport.nl/weekend](http://www.nieuwsbladtransport.nl/weekend), bel (010) 280 1016 of mail [customerdesk@ntpublishers.nl](mailto:customerdesk@ntpublishers.nl)

**NT** Nieuwsblad Transport



## DE KWESTIE

De een zijn dood is de ander zijn brood: als gevolg van de structurele overcapaciteit in de lijnvaart doen de slopers goede zaken. Er worden steeds meer containerschepen voor afbraak verkocht. Ook minder oude schepen komen nu al op die manier aan hun einde.

# Grote drukte op sloopstranden

**LIJNVAART** Schrootwaarde van oudere containerschepen blijft hoog

Vorig jaar werden tweehonderd containerschepen van meer dan 500 teu gesloopt. Dit jaar werd gemiddeld al meer dan dagelijks een schip voor afbraak verkocht.

Op 15 januari stond de teller van het aantal voor de sloop verkochte containerschepen al op 23 eenheden, maar het werkelijke aantal ligt wellicht nog hoger.

Het exacte aantal verkopen is vaak niet onmiddellijk te tellen omdat de meeste transacties niet officieel bekend gemaakt worden. Sommige schepen krijgen voor hun reis naar hun finale eindbestemming ook een neutrale nieuwe naam, zodat het minder opvalt dat het schip aan zijn laatste reis bezig is.

Dat er steeds meer schepen afgebroken worden, is een gevolg van het overschot aan capaciteit in de lijnvaart. In 2011 verdween 85.000 teu aan capaciteit door afbraak.

Alle consultants voorspelden dat er in 2012 ongeveer dubbel zoveel capaciteit op die manier zou verdwijnen, maar uiteindelijk ging het volgens de Franse databank Alphaliner om welgeteld tweehonderd schepen, samen goed voor 336.000 slots.

Voor dit jaar weet Alphaliner al dat minstens twintig eenheden voor de sloop zijn verkocht. De grootste schepen waren de 3.538 teu grote 'Northern Reliance' en 'Northern



Op luchtbelden van het sloopstrand van Alang is duidelijk te zien dat daar nu ook veel containerschepen worden gesloopt.

Honour', die na een lange tijd opgelegd te zijn geweest alleen nog maar een korte charteropdracht voor respectievelijk Evergreen en Cosco konden vervullen.

Van de vijf zusterschepen van dit type die tussen december 1993 en juli 1995 door Hyundai Heavy Industries werden gebouwd en aanvankelijk voor CMA tussen Noord-Europa en het Verre Oosten voeren, is

nu alleen het oudste schip nog in de vaart. Dit schip dat na de charter voor CMA ook nog lange tijd voor Choyang en Cosco actief was, is nu eigendom van Sinotrans.

De 'Northern Honour' is niet het enige schip dat dit jaar al na zeventien jaar dienst wordt afgedankt. Ook van de 1.684 teu grote 'Providence', die lange tijd voor Marfret voer, en de 1.388 teu grote 'Courier'

uit 1995 rest straks alleen nog wat schroot. Vorige maand begon de 'Conti Shanghai' overigens na een carrière van amper 16 jaar al aan een trip naar een sloopstrand.

In een lijstje met onlangs verkochte schepen van Lloyd's List Intelligence duiken nog andere namen op. Volgens die Britse bron werd dit jaar ook al de 4.024 teu grote 'Hanjin Osaka' (bouwjaar 1992) afgedankt.

De schrootwaarde van dit twintig jaar oude schip bleek nog 8,5 miljoen dollar te bedragen. Ondanks het feit dat de scheepseigenaars massaal schepen verkopen, blijven de schrootprijzen op niveau. In China wordt wel iets minder betaald dan in Alang (India), Chittagong (Bangladesh) of Aliaga (Turkije). Het grote aanbod aan te slopen schepen drukt de prijs dus niet.

De slopers hebben overigens een ruime keuze, want ook de bulkvaart kampt met overcapaciteit en stoot dus veel tonnage af. In Chittagong werden vorig jaar 260 zeeschepen ontmanteld, het hoogste aantal sedert 2008. Het leverde 2,86 miljoen ton staal op.

## Onvoldoende

Ondanks het feit dat er steeds meer en steeds jongere schepen worden gesloopt, is dit onvoldoende om alle nieuwe capaciteit in de markt op te vangen. Tegenover de 200 schepen die vorig jaar werden afgebroken, staan weliswaar 207 nieuwe eenheden, maar in aantallen slots bedraagt de verhouding 336.000 tegenover 1.255.900.

In de categorie schepen van 1.000 tot 2.499 teu is het sloopeffect wel merkbaar. Lloyd's List Intelligence telde vorig jaar 82 gesloopte eenheden van dat formaat, terwijl er slechts 43 nieuwe in de vaart kwamen.

STEFAN VERBERCKMOES

## MSC en UASC zijn de sloopkampioenen van 2012

De grote containerrederijen laten niet veel containerschepen afbreken. Het zijn vooral oudere schepen die op de chartermarkt geen werk vinden, die onder de sloophamer belanden.

De containerrederijen die zelf lijndiensten exploiteren, hebben vorig jaar in totaal 86 schepen verkocht voor afbraak. De gezamenlijke capaciteit van die boten was 145.000 teu, wat minder dan de helft is van de 336.000 teu die vorig jaar door sloop uit de containervloot verdween.

Dit heeft onder andere te maken met het feit dat heel wat rederijen eigen tonnage halverwege hun carrière verkopen aan een Griekse eigenaar. Vaak worden die schepen daarna nog een tijdje teruggecharterd.

Door schepen na bijvoorbeeld tien jaar te verkopen, krijgen de containerrederijen er nog een goede prijs en hebben ze geld om nieuwe orders te plaatsen. Dat ze hun vroegere schip blijven charteren, biedt naast het feit dat ze vertrouwd zijn met de kwaliteiten ervan, het bijkomende voordeel dat ze hun capaciteit sneller kunnen aanpassen door bijvoorbeeld charters te beëindigen.

Van de carriers die wel nog relatief veel oude schepen in eigendom hebben, ontpopte MSC zich vorig jaar tot sloopkampioen.

In het verleden werd de Zwitserse rederij tot grote onvrede van eigenaar Gianluigi Aponte wel eens spottend 'More Scrap to Come' genoemd, omdat er destijds veel met tweedehands tonnage werd gevaren. Dat laatste is

### MSC Berhad vond geen kopers voor 21 jaar oude schepen

al lang niet meer het geval. Vorig jaar nam de rederij 215.000 nieuwe slots in gebruik. Als gedeeltelijke compensatie hiervoor werden 21 eenheden gesloopt, waarvan de gemiddelde leeftijd 26 jaar bedroeg. Er vertrokken ook nog andere schepen met MSC-namen naar sloopstranden omdat de Zwitserse rederij heel wat charters niet meer verleng-

de en de eigenaars van die schepen dan maar besloten om die boten te laten afbreken. De capaciteit van die verschrote schepen bedroeg ook nog eens 28.000 teu.

### Titel

Wellicht verlengt MSC dit jaar zijn titel als sloopkampioen, want volgens Alphaliner bezit de rederij nog 36 schepen die ouder zijn dan 25 jaar (samen 70.500 teu).

Het valt op dat er bij de rederij hele reeksen zusterschepen verdwijnen. Van het Hanjin 2700-type waarvan er tussen 1986 en 1991 21 werden gebouwd voor de Zuid-Koreaanse rederij Hanjin en Choyang, zijn al zes exemplaren afgebroken. Het gaat om schepen van 2.917 tot 3.032 teu, die MSC zelf bezat of huurde.

Na de Zwitserse rederij heeft UASC de meeste capaciteit laten slopen. De Arabische rederij nam vorig jaar acht schepen van 13.100 teu in de vaart, wat leidde tot een rondje doorschuiven van kleinere schepen naar andere vaargebieden. Uiteindelijk bleven negen eenheden van 2.248 teu over die gemiddeld 29 jaar in de vaart waren en dus de sloopgerechtigde leeftijd hadden bereikt.



Van het Hanjin 2700-type werden intussen al zes exemplaren gesloopt.

In de top-5 van sloopkampioenen vinden we ook nog APL, MISC Berhad en Hapag-Lloyd. MSC trok zich begin vorig jaar uit de lijnvaart terug en besloot om vier schepen die gemiddeld 21 jaar oud waren, te laten afbreken omdat er onvoldoende interesse voor deze boten op de tweedehands markt was.

Volgens Alphaliner hebben behalve MSC en Hapag-Lloyd alleen China Shipping, Cosco en CMA CGM nog een aantal oudere schepen in eigendom die voor verschroting in aanmerking komen. Het gaat vooral om

kleinere feedertjes, waarvan China Shipping er overigens vorig jaar al drie heeft afgestoten.

### SLOOPKAMPIOENEN 2012

MSC	46.626 teu
UASC	20.232 teu
APL	16.207 teu
MISC Berhad	8.336 teu
Hapag-Lloyd	7.838 teu

BRON: ALPHALINER

## LIJNVAART

## Rederijen kunnen dit jaar meer winst maken

Volgens de Britse consultant Drewry kunnen de containerrederijen dit jaar collectief een winst van vijf miljard dollar maken. Dat is meer dan drie keer zoveel als vorig jaar.

Drewry Maritime Research voorspelt dat het ladingaanbod in de lijnvaart dit jaar met 4,6% zal groeien. De containervloot zal een grotere groei kennen, maar indien de rederijen erin slagen om hun kosten te blijven drukken en hun capaciteit goed af te stemmen op het ladingaanbod door overtollige schepen op te leggen, zouden ze volgens de Britse consultant dit jaar een gezamenlijke winst van vijf miljard dollar moeten kunnen maken.

Vorig jaar zouden de carriers volgens Drewry samen anderhalf miljard dollar winst hebben gemaakt. Er waren echter ook rederijen die het boekjaar met verlies moesten afsluiten. Toch zijn de resultaten al beter dan in 2011, toen er nog een verlies van zes miljard dollar was.

### Tariefsverhogingen

Dat 2012 een beter boekjaar werd heeft in belangrijke mate te maken met de tariefsverhogingen die de carriers in de Verre Oostentrade konden realiseren. De vrachten waren daar eind 2011 naar een historisch dieptepunt gezakt. Het succes van de vele algemene tariefsverhogingen op dit vaargebied

moet volgens Drewry echter wel worden gerelativeerd. Na de geslaagde aanpassing van maart 2012 volgden in het Verre Oosten nog zeven pogingen om de tarieven naar Europa met in totaal 2.800 tot 3.000 dollar per 40' te verhogen. In die periode daalden de gemiddelde vrachten

Het succes van de tariefsverhogingen moet worden gerelativeerd

echter van 2.700 dollar eind maart naar 2.400 dollar eind december. Die daling toont aan dat de markt fundamenteel zwak blijft. 'Tariefsverhogingen dienen in de praktijk om verdere tarieferosie te vermijden', stelt Neil Dekker van Drewry. 'Ze zorgen dus niet voor meer stabiliteit.'

Het af en toe overslaan van afvaarten wat heel wat carriers nu doen om hun capaciteit te beperken, draagt volgens Dekker nog verder bij tot de grote volatiliteit van de tarieven, omdat de spotmarkt meestal snel reageert op dit soort tijdelijke maatregelen. | STEFAN VERBERCKMOES

# 'Ongunstigere vooruit

**CRISIS** Einde 2012 was voor Nederlandse transportsector 'zeer slecht' en spo...

## Onderzoeksbureau Panteia/NEA is in zijn Korte Termijn Voorspellingen pessimistischer geworden over de vooruitzichten voor de Nederlandse transportsector.

Panteia/NEA voorziet voor de Nederlandse transportsector dit jaar een krimp van het totale transportvolume met 0,3%. Zag het onderzoeksbureau enkele maanden geleden nog licht gloren aan de horizon voor de Nederlandse vervoerders, na een 'zeer slecht' verlopen laatste kwartaal van 2012 is Panteia/NEA een stuk pessimistischer geworden. Waar de Nederlandse onderzoekers er eerder vanuit waren gegaan dat het transportvolume over heel 2012, ondanks een slechte eerste helft van het jaar, zich zou stabiliseren, weet het onderzoeksbureau nu dat 'de verwachte opleving van de economie in het derde en vierde kwartaal niet is uitgekomen.'

Vooraf in het binnenlands vervoer, en meer in het bijzonder in het wegvervoer, ging het flink mis.

### Rendementen

Panteia/NEA gaat er nu vanuit dat het transportvolume in het Nederlandse wegvervoer over heel 2012 is afgenomen met 1,4%.

De volumes in het Nederlandse wegvervoer zijn daarmee nog altijd lager dan voor de crisis, aldus de onderzoekers. En in 2013 worden ze volgens de voorspellingen dus nog lager, met alle gevolgen van dien voor de financiële positie van transportbedrijven. 'De rendementen van de wegvervoerders zullen door de druk op de tarieven niet snel herstellen na de moeilijke periode van de afgelopen jaren.'

Dat is een ander geluid dan dat van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), dat in het derde kwartaal van 2012 een behoorlijke omzetsij-

ging van 3% had geconstateerd. Transport en Logistiek Nederland zei in een reactie op de CBS-cijfers deze niet zo te kunnen plaatsen en zelf veel pessimistischer te zijn over de ontwikkelingen in het wegvervoer.

Het Economisch Bureau van ABN Amro maakte in november gewag van een minimale omzetgroei en sprak de verwachting uit dat de omzet van de wegvervoerders in 2013 blijft stijgen dankzij 'een toename van volumes richting Duitsland en andere exportlanden.'

Maar de marges blijven dun, zag ook

Voor veel vrolijkere prognoses moet je nu bij de Britten zijn

ABN Amro, vooral als gevolg van hoge lasten.

In de nieuwste berekeningen van Panteia/NEA worden ook de cijfers van binnenvaart en spoorvervoer naar beneden bijgesteld.

### Verrassend stabiel

De binnenvaart zal volgens Panteia/NEA dit jaar 0,1% minder transportvolume hebben, waar drie maanden geleden nog een groei van 1,4% werd verwacht. Desondanks noemen de onderzoekers de binnenvaart, zeker in vergelijking met het wegvervoer, nog 'verrassend stabiel'.

Voor het spoorvervoer werd drie maanden geleden nog een groei van het volume met 2,2% voorspeld, maar naar de huidige inzichten zal de spoorsector zich tevreden moeten stellen met een bescheidener 0,9% groei.

In het eerste kwartaal van het jaar voorziet Panteia/NEA een lichte afname. 'Deze is geheel te wijten aan het binnenlands spoorvervoer. De volumes liggen nog altijd onder het niveau van voor de kredietcrisis van 2008. Ook de tarieven zijn nog steeds niet terug op het niveau van voor de economische crisis. Intussen neemt wel de kostprijs van het spoorvervoer flink toe.'

### Groot-Brittannië

Voor veel vrolijkere prognoses kon je vorige week in Groot-Brittannië aankloppen. Adviesbureau Plimsoll kwam daar met de voorspelling dat Britse wegvervoerders hun volumes dit jaar met gemiddeld 7% zullen zien verbeteren. Een elitegroep van 241 grotere logistieke bedrijven zou zelfs op 25% groei mogen rekenen. Dat vooruitzichten kunnen verschillen per bedrijf, werd trouwens ook al opgemerkt in de ABN Amro-studie. 'Transporteurs die zaken doen met de levensmiddelen- en de maakindustrie doen het bijvoorbeeld beter dan vervoerders die van andere verladings afhankelijk zijn. In Groot-Brittannië zal volumegroei voor het eerst in jaren weer gepaard gaan met winstgevendheid, aldus Plimsoll. De verbetering van de marges met 2,5% die het bureau voorziet, is nog niets om over naar huis te schrijven, aldus Plimsoll, 'maar het is in elk geval beter dan in vorige jaren, toen streven naar groei resulteerde in financiële verliezen.'

PAUL JUMELET



Drewry voorspelt dat containerschepen dit jaar 4,6% meer lading vervoeren.

### WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)

Westkust Noorwegen o.a.  
**Oslo – Bergen –**  
**Trondheim – Kirkenes**

- fcl/lcl/rc/br/cv
- snelle transittijden
- vaste afvaarten
- betrouwbare services

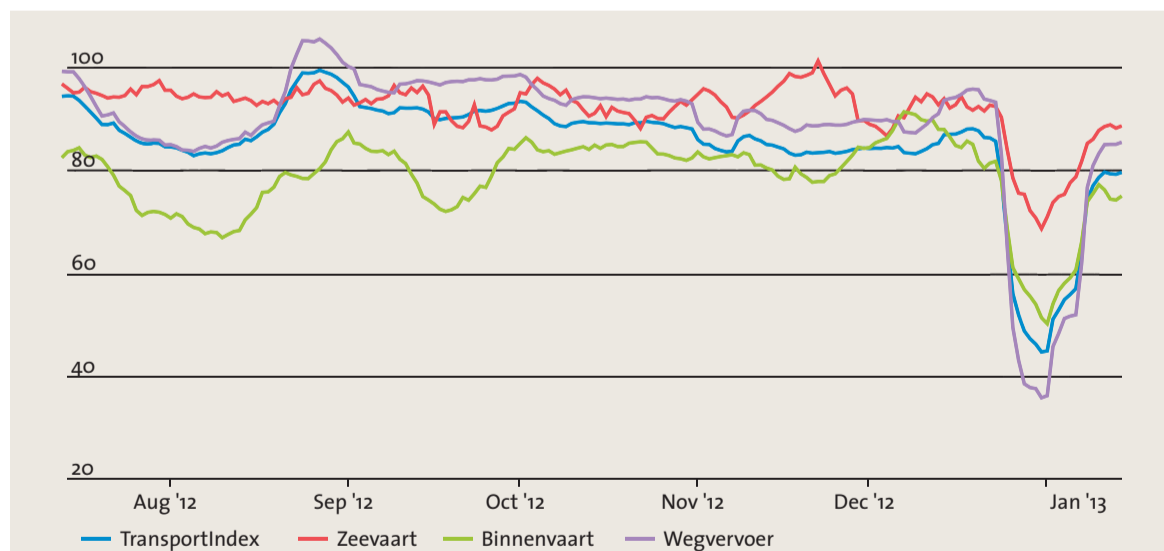


BOEKINGSAGENT VOOR



T (0596) 63 38 88 – info@sealane.nl – www.sealane.nl

Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency



## DE TRANSPORTINDEX GEEFT DE BURGER WEER WAT MOED

De Nederlandse transportsector heeft sneller dan een jaar geleden de olieballen verteerd. De index stond begin deze week al bijna op 80 punten, een flinke opmars na het dieptepunt van 44,63 punten waarop de index met Oudjaar was beland. Een jaar geleden bleef de index op Oudjaar steken bij 46,63 punten, maar duurde het vervolgens tot 22 januari voordat het niveau van 80 punten was bereikt. Ook het wegvervoer schiet als een vuurpijl het nieuwe jaar in: bij deze modaliteit stond de index afgelopen zaterdag 12 januari al op 85 punten, een niveau dat een jaar geleden pas op 24 januari werd bereikt. Nu maar kijken of de transportsector kans ziet door te groeien naar het niveau van voor de kerst, toen het wegvervoer even boven de 95 punten stond en de totale index de 88 punten haalde.



De Transportindex is een initiatief van Nieuwsblad Transport, Wolters Kluwer Transport Services/Teleroute, Royal Dirkzwager, NDW en Panteia/NEA. Volg de Transportindex dagelijks via [www.transportindex.nl](http://www.transportindex.nl)

# tzichten voor 2013'

dig herstel ligt niet in het verschiet, zegt onderzoeksbureau Panteia/NEA



In Groot-Brittannië doet men niet aan 'gedeelde smart, halve smart': het wegvervoer wordt daar een gunstig 2013 voorspeld.

## WEGVERVOER

### Europese Commissie wil beperking aantal cabotageritten schrappen

De huidige beperking in de Europese cabotage van maximaal drie ritten per zevendaagse periode wordt geschrapt, als het aan de Europese Commissie ligt.

Een voorstel daartoe van directoraat-generaal MOVE van eurocommissaris Siim Kallas wordt volgende week besproken met de belanghebbende partijen: de International Road Transport Union (IRU), expediteursorganisatie Clecat en de European Shippers Council (ECS). De Commissie maakt in het voorstel onderscheid tussen 'linked' en 'non-linked' cabotage. De eerste vorm is een voortzetting van de huidige cabotageregels, waarbij vervoerders in aansluiting op een internationale rit maximaal drie ladingen in het land van bestemming mogen aannemen. Behalve aan het aantal opdrachten is

er ook een maximum aan het aantal dagen waarin de vervoerder de operaties mag uitvoeren.

In het nieuwe voorstel verdwijnt de restrictie van het aantal ritten en wordt de periode verkort van zeven naar vier dagen. Dat betekent dat vervoerders gedurende vier dagen na binnenkomst in een land onbeperkt cabotageritten mogen uitvoeren.

Met de tweede vorm van 'non-linked' cabotage wil de Commissie een systeem introduceren dat cabotage mogelijk maakt zonder voorafgaand een internationale rit uit te voeren. Vervoerders mogen een chauffeur voor langere tijd (maximaal vijftig dagen) in een buitenland inzetten, mits ze hem betalen volgens de normen van dat land. Deze vorm komt het dichtst in de buurt van de volledig vrije cabotage die de

Europese Commissie eigenlijk wil. Tegen verdere liberalisering is verzet vanuit de wegvervoersector. Vorige maand gaf de IRU samen met de Europese vakbond ETF een verklaring uit dat sociale en fiscale harmonisatie en een gelijke handhaving in alle lidstaten voorwaarden zijn voor het vrijgeven van cabotage.

Expediteurs en verladers zijn gematigd positief over het voorstel. Zij vinden de verruiming een stap in de goede richting. Volgens Clecat zijn de huidige restricties moeilijk te handhaven. Joost van Doesburg van de ESC vindt dat de 'stip op de horizon' hetzelfde moet blijven: 'We streven naar één Europa en als er iets is waarvoor de grenzen moeten worden geslecht, is dat het wegvervoer. Sociale verschillen mogen het uitgangspunt niet zijn, want die zullen altijd blijven bestaan.' | FRANK DE KRUIF

## LIJNVAART

### G6 Alliance wil zijn actieradius uitbreiden

De leden van G6 Alliance nemen dit jaar samen maar liefst 25 nieuwe schepen met een capaciteit van 13.000 tot 14.000 teu in de vaart. De zes carriers bespreken nu waar ze wat gaan inzetten.

Eind 2011 besloten de leden van de Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK Line en OOCL) om tussen Europa en het Verre Oosten hun krachten te bundelen met de New World Alliance (APL, Hyundai en MOL).

Het was de bedoeling om tussen het Verre Oosten en Noord-Europa zeven gezamenlijke lijndiensten op te zetten om zo de dagelijkse frequentie van de Deense concurrent Maersk Line te kunnen evenaren.

Bij de operationele start in maart 2012 werd besloten om het bij zes loops te houden en in oktober werd Loop 3 tijdelijk opgeschort. De G6 Alliance onderhoudt ook nog twee diensten tussen het Verre Oosten en

Dit jaar zal het Duitse Hapag-Lloyd nog eens zeven zusterschepen van 13.169 teu in de vaart nemen, waaronder de 'Hong Kong Express' en de 'Shanghai Express' die al deze en volgende maand door de Zuid-Koreaanse scheepswerf Hyundai Heavy Industries worden opgeleverd.

OOCL neemt in principe nog deze maand de 13.208 teu grote 'OOCL Brussels' in ontvangst van Samsung, waarna dit jaar nog zeven zusterschepen volgen.

#### Maidentrip

Vier daarvan worden door NYK Line gehuurd. Het eerste schip voor die Japanse rederij komt deze maand als 'NYK Helios' in de vaart en zal op 26 januari in Ningbo op maidentrip vertrekken in Loop 4. Het nieuwe recordschip voor NYK wordt op 5 maart in Rotterdam verwacht.

Ook APL heeft tien eenheden van 14.000 teu in aanbouw, waarvan de

### OOCL en NYK Line nemen deze maand nieuwe recordschepen in de vaart

het Middellandse Zeegebied. De zes betrokken rederijen hebben nu dus zeven gezamenlijke diensten.

Dat aantal zal wellicht groter worden omdat de zes partners nu aan het bekijken zijn hoe ze hun vloot dit jaar gaan herschikken. Vijf leden nemen dit jaar nieuwe eenheden met een capaciteit van 13.000 tot 14.000 teu in de vaart en er moet vastgelegd worden in welke diensten die megaschepen zullen komen.

Vorig jaar ontving Hyundai als eerste alliantielid vijf schepen van 13.092 teu die intussen samen met drie eenheden van 13.169 teu van Hapag-Lloyd in Loop 4 tussen het Verre Oosten en Noord-Europa varen, samen met drie 'kleinere' eenheden van 10.070 teu van APL.

eerste in juli als 'APL Absolute' de werf Hyundai Samho zal verlaten. Vijf schepen worden aan MOL vercharterd.

Al die nieuwe tonnage zal in de Verre Oostentrade tonnage van 8.063 tot 8.750 teu vervangen, die moet doorgeschoven worden naar andere containerdiensten of routes.

De zes rederijen bereiden daarom nu een samenwerking tussen Azië en de oostkust van Noord-Amerika voor. Ze bieden daar nu als Grand of New World Alliance diensten via zowel Suez als Panama. De gesprekken gaan uit van een vermindering van het aantal lijndiensten, wat gecompeniseerd zou worden door de inzet van grotere schepen in de diensten via Suez. | STEFAN VERBERCKMOES

## VERRE OOSTEN

### Verladers betalen meer in piekseizoenen

De containerrederijen konden vorige week voor de tweede keer op rij hun zeevrachten in China verhogen. Sommige afvaarten naar Europa zijn er nu overboekt.

Heel wat carriers voerden medio januari een piekseizoentoeslag van 350 dollar per teu in voor lading tussen het Verre Oosten en Noord-Europa. Hoewel die niet volledig door de markt is geaccepteerd, steeg het gemiddelde spottarief voor een 40' container uit Shanghai naar Noord-Europa wel met 296 dollar naar 2.836 dollar all-in.

Ook de World Container Index (WCI) die zowel op de spotmarkt als op contractuele tarieven gebaseerd is, liet een stijging zien. De gemiddelde zeevracht tussen Shanghai en Rotterdam klonk volgens die index van Drewry en Cleargate vorige

week naar 2.727 dollar all-in, wat 13,8% meer is dan de week ervoor.

De rederijen konden de verhoging afdwingen, omdat de schepen goed vol zitten als gevolg van het feit dat sommige van hen afvaarten overslaan. Het ladingaanbod is ook overvallend groter omdat er nog snel veel verschepingen worden geregeld alvorens de nieuwjaarsfestiviteiten in China volgende maand beginnen.

Niet alle rederijen voerden een piekseizoentoeslag in. Er zijn er ook die kozen voor een algemene tariefverhoging van dezelfde grootte. De toeslag geldt immers maar tot anderhalve week na het Chinese Nieuwjaar (dit jaar op 10 februari) en valt daarna weer weg.

Verwacht wordt dat het ladingaanbod vanaf eind februari weer zal afnemen, waardoor de tarieven opnieuw onder druk zullen komen.

## NIEUWS OVER BESTEMMINGEN



**Seago Line** heeft **Valencia** toegevoegd aan de rotatie van de Aegean Service naar Griekenland en Turkije. In die Spaanse haven zijn er aansluitingen naar **Noord-Afrika**. Valencia werd al langer northbound bediend. De extra stop gaat ten koste van die van **Marsaxlokk**, maar die Maltese haven wordt nu aangelopen door de North Sea Service naar Israël en Egypte. Seago's zusterrederij Maersk Line verhuisde medio 2011 veel transshipmentverkeer van **Gioia Tauro** naar Malta. Die Italiaanse haven wordt in maart volledig door de Denen als bestemming geschrapt.

De start van JadeWeserPort kan niet echt een succes worden genoemd. **Maersk Line** stuurde als eerste (en voorlopig enige) klant van de nieuwe diepwaterhaven drie diensten naar **Wilhelmshaven**, maar heeft de aanlopen van de CRX-dienst naar **Mexico** en **Centraal-Amerika** vorige maand weer geschrapt. De Denen houden er nog één deepseedienst naar het **Verre Oosten** (AE1) over, die eerst nog in het nabijgelegen Bremerhaven zal laden. De andere wekelijkse aanloop is die van een feederdienst naar Sint-Petersburg en Kotka.

De Turkse logistieke dienstverlener **Ekol Logistics** heeft van de Belgische groep Cobelfret drie ro/ro-schepen met een capaciteit van 3.663 lijnmeter gehuurd voor een dienst tussen Triëst en Haydarpaşa in **Istanboel**. Op die route worden nu drie afvaarten per week en per richting geboden.



Ekol Ro-Ro gaat de concurrentie aan met **U.N. Ro-Ro**, waarvan het lange tijd een grote klant was. U.N. vaart zes keer per week tussen Triëst en **Pendik**. De rederij kreeg de laatste tijd veel kritiek op haar hoge prijzen. Ekol zal voortaan

de eigen trailers zelf vervoeren. Deze 3PL onderhoudt ook een spoorshuttle tussen **Worms** en Triëst, zodat het intermodaal vervoer kan aanbieden tussen Noord-Europa en Turkije.

**Husa Transportation Railway Services** rijdt sinds het begin van dit jaar twee maal per week met **cacao** vanuit Amsterdam naar Berlijn. De cacao wordt in Amsterdam in containers verpakt en vervolgens naar vrachttation **Berlin-Moabit** vervoerd. Van daar gaat de cacao naar de ontvanger, de Berliner Hafenund lagerhausgesellschaft (Behala).

De Duitse shortsea-specialist en logistieke dienstverlener **OPDR** heeft zeven nieuwe kantoren geopend in Spanje en **Portugal**. Het bedrijf zegt nog



meer investeringen op het Iberisch Schiereiland te plannen. Tot nu toe was er maar één ODPR-kantoor op het Iberisch schiereiland, in **Valencia**. De nieuwe kantoren zijn te vinden in Madrid, Sevilla, Cadiz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Lissabon en Leixoes.

Het **Vlaamse** project voor het stil beleveren van winkels in de dagrand wordt **flink verruimd**. Er nemen nu 53 steden en gemeenten deel en vijf grote supermarktketens. Het project, dat dit voorjaar officieel van start gaat, mikt op het **stil** en duurzaam laden en lossen van goederen in steden en gemeenten tijdens de vroege ochtend en de late avond.

**ERS Railways** gaat als eerste spooroperator in Europa geluidsarme wagons inzetten, die **de helft stiller** zijn. De wagons worden omgebouwd en zullen vanaf het tweede kwartaal van dit jaar gaan rijden. Ze worden ingezet op de verbinding tussen **Rotterdam** en het Italiaanse **Melzo** bij Milaan. Die route gaat via de Rijnkorridor, de drukste internationale verbinding in het Europese spoorgoederenvervoer.

## Stena Line ziet omzet van Noordzeediensten stijgen

**Stena Line** groeide vorig jaar op de Noordzee iets sneller dan het marktgemiddelde. Op de korte ferryroute naar Engeland probeert de nieuwkomer MyFerryLink marktaandeel te veroveren.

Stena Line heeft vorig jaar over de Noordzee 352.000 vrachteenheden vervoerd. Pim de Lange, directeur van Stena Line BV, spreekt, gelet op de moeilijke marktomstandigheden, van een goed resultaat omdat er een omzetsijging werd gerealiseerd. Concrete cijfers geeft Stena Line niet, maar de uittredende ceo Gunnar Blomdahl verklaarde onlangs in een interview dat de rederij na twee zwaar verlieslatende jaren in 2012 voor alle routes samen dicht bij een breakeven kwam. Dit jaar zou de Zweedse rederij winst maken. Op de Noordzee is Stena Line actief vanuit Hoek van Holland naar Harwich en Killingholme. Volgens Blomdahl zijn de daar ingezette nieuwe schepen voorlopig nog altijd wat te groot, maar heeft de dienst naar de Humber boven de verwachtingen gepresteerd.

### Europoort

Blomdahl is blij dat de verlieslatende lijn tussen Rotterdam (Europoort) en Harwich kon worden gered door de inzet van goedkopere tonnage. Op die route varen nu de van Cobelfret gehuurde schepen 'Capucine' en 'Severine', die minder bunkers verbruiken dan hun voorgangers. Voor 2013 rekt Pim de Lange op een lichte stijging van de vrachtvolumes op de Noordzee. Hij verwacht



De 'Stena Britannica' vaart tussen Hoek van Holland en Harwich.

dat de brandstofprijzen ongeveer gelijk zullen blijven, waardoor het eindresultaat dit jaar beter zal zijn dan in 2012.

Op de korte Kanaalroute Calais-Dover is de concurrentie onder de veer-

MyFerryLink dreigt nog steeds in geldnood te komen

diensten deze zomer groter geworden door de start van de nieuwkomer MyFerryLink, die vanaf deze winter twee ro/pax-schepen en een freighter inzet. De Franse rederij heeft vorige maand tussen Calais en Dover

naar eigen zeggen een marktaandeel bereikt dat ongeveer even groot is als dat van het duo DFDS/LD Lines.

Met de eerste afvaart op 20 augustus gingen slechts twee vrachtwagens mee, maar in de maand december werden al 4.000 vrachtwagens overgezet. MyFerryLink wil in het vrachtsegment een marktaandeel van 12 tot 14% veroveren.

De financiële problemen van de Franse rederij blijven onopgelost. MyFerryLink werd opgericht als een coöperatieve vennootschap door ex-medewerkers van het failliet verklaarde SeaFrance. Zij zouden hun ontslagvergoeding van ongeveer 25.000 euro inbrengen als kapitaal, maar hebben die premie nog altijd niet ontvangen. De rederij dreigt daardoor tegen mei of juni in geldnood te komen.

STEFAN VERBERCKMOES

### LIJNVAART

## MSC verhoogt capaciteit op India

De Zwitserse rederij **MSC** heeft twee nieuwe en extra brede postpanamax-schepen ingezet in haar IPAK-dienst naar India. Het zijn nieuwe recordschepen voor Nhava Sheva en Mundra.

De schepen in kwestie zijn de 'MSC Arica' en de 'MSC Altamira' die elk een capaciteit van 8.762 teu hebben. Ze zijn ongeveer even lang als de 6.700 teu grote andere schepen uit de dienst, maar acht meter breder. Ze laden 19 rijen containers bovendecks, wat evenveel is als een neopanamax-schip van 13.000 teu.

Door de schepen extra breed te laten bouwen, wordt niet alleen de capaciteit groter, maar kan ook de diepgang beperkt blijven tot 14,5 meter. Deze schepen zijn op dit ogenblik de grootste die op India ingezet kunnen worden.

De 'MSC Altamira' werd in september opgeleverd en is eigendom van Ofer Brothers. Het containerschip werd gebouwd door Hyundai Samho op basis van een lange-termijncharter aan MSC. De 'MSC Arica' werd door Schulte voor MSC besteld. De rederij uit Genève heeft intussen al zes eenheden van dit type in de vaart en nog dertien in bestelling, waarvan er twaalf nog dit jaar zullen worden opgeleverd.



De 'Pucon' (6.541 teu) van CSAV is het kleinste schip uit de IPAK Service.

De IPAK Service verbindt Rotterdam, Antwerpen en Felixstowe met Jeddah, Salalah, Nhava Sheva (Mumbai) en Mundra. De 'MSC Altamira' heeft deze week in Noord-Europa geladen voor het Midden-Oosten en India.

De 'MSC Arica' deed dat een paar weken geleden al en wordt op 16 januari in Nhava Sheva verwacht. De Indische lading die dan aan boord gaat, zal op 7 februari in Rotterdam en op 9 februari in Antwerpen worden gelost.

De wekelijkse lijndienst wordt samen met CSAV verzekerd. Die Chileense rederij, die zelf ook twee schepen van 6.541 en 6.589 teu levert, verkoopt de dienst onder de naam IMEX 1 Service.

MSC bedient India ook nog met een tweede dienst, de ISES Service, die Antwerpen wekelijks met Colombo, Nhava Sheva en Mundra verbindt. In deze gezamenlijke dienst met SCI worden iets kleinere schepen met een capaciteit van 4.400 tot 6.732 teu ingezet. | STEFAN VERBERCKMOES



# Record voor Amsterdam

**77 MILJOEN TON** Komst nieuwe Vopak-terminal helpt Amsterdamse haven aan goede jaarcijfers

**De Amsterdamse haven zag de overslag over 2012 met 3% toenemen tot 77 miljoen ton door een aanzienlijke groei in de tankopslag.**

‘Deze overslagcijfers betekenen een nieuw record voor de Amsterdamse haven’, meldt het gemeentelijke havenbedrijf van Amsterdam bij de presentatie van de voorlopige cijfers. Het vorige topjaar was 2008, toen in Amsterdam 76 miljoen ton aan goederen werd overgeslagen.

Amsterdam dankt de groei vooral aan de komst van de nieuwe Vopak-terminal, waardoor de overslag van olieproducten met 11% steeg naar 41 miljoen ton. Deze natte bulk is nu goed voor ruim de helft van de totale overslag in de Amsterdam zeehaven. Met daarbij ook nog de overslag van steenkool, dat ondanks een staking in het najaar van 2012 bij de Rietlanden-terminal met 15,6 miljoen ton stabiel bleef, komt bijna 57 miljoen ton oftewel 75% van de Amsterdamse overslag voor rekening van de energiesector.

## Zeecontainers

De Amsterdamse overslag van zeecontainers steeg vorig jaar weliswaar met 36% tot ruim 800.000 ton, maar is ondanks deze groei slechts goed voor 1% van het gehele tonnage. Daarnaast is door de sluiting van de containerterminal ACT door eigenaar Hutchison de toekomst van Amsterdam in dit segment bijzonder onzeker. Haven Amsterdam en de gemeente zijn nog steeds in onderhandeling met Hutchison over de afwikkeling van het huurcontract dat loopt tot 2040.

Grote vraag blijft daarbij wat Amsterdam met het terrein gaat doen en wat het nog aan achterstallige huurpenningen krijgt van de ACT-aandeelhouders.



De nieuwe Vopak-terminal zorgde ervoor dat de overslag van olieproducten in de Amsterdamse haven met 11% toenam.

In 2011 bereikte de overslag van zeecontainers in Amsterdam al een absoluut dieptepunt met 600.000 ton. De voorlopige cijfers van 2012 betekenen dat Amsterdam in dit segment weer terug is op het niveau van

Algemeen directeur Dertje Meijer van Haven Amsterdam noemt de volumegroei gezien de ‘kwakkelen-de economie’ een uitstekend resultaat, terwijl havenwethouder Freek Ossel (PvdA) spreekt van een ‘knap-

kanaalgebied (IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) deden het vorig jaar minder goed dan grote buurman Amsterdam. Het volume nam voor Zeehaven IJmuiden licht af met 3% naar ongeveer 17,1 miljoen ton, terwijl de kleine havens van Beverwijk (239.000 ton) en Zaanstad (83.000 ton) respectievelijk 25% en 50% inleverden. Daardoor steeg de totale goederenoverslag van de vier havens met 1,6% naar 94,4 miljoen ton.

‘Een knappe prestatie, goed voor economie en werkgelegenheid’

Freek Ossel, havenwethouder Amsterdam



2010, toen ACT zijn laatste Aziatische containerdienst verloor. Verlies was er bij de overslag van agribulk met 15% naar 6,8 miljoen ton en auto's en overige Ro/Ro (-36%). De overslag van het overige stukgoed liet een toename zien van 53% naar 2,2 miljoen ton.

pe prestatie' die 'goed is voor de economie en werkgelegenheid' van de hoofdstad.

Het Amsterdamse havenbedrijf is optimistisch voor 2013 en verwacht een verdere 'lichte groei' van de overslag. De overige havens in het Noordzee-

## Nettowinst

Financiële cijfers zijn door het havenbedrijf nog niet bekendgemaakt. Over 2011 zag de Amsterdamse haven de nettowinst, ondanks een groei van het volume met 3%, afnemen met bijna een half miljoen naar 42,6 miljoen euro. De omzet lag toen op 133 miljoen euro.

JOHN VERSLEIJEN

## LADEN EN LOSSEN

# Minder rugklachten met de Movexx L1000

**Logistiek dienstverlener Norbert Dentressangle heeft samen met trekhulpenfabrikant Movexx een machine ontwikkeld om het laden en lossen van rolcontainers te vergemakkelijken.**

De Movexx L1000 is te gebruiken binnen de krappe ruimte van een trailer en helpt volgens de initiatiefnemers pijnklachten bij chauffeurs te voorkomen.

De Movexx L1000 is op dit moment in gebruik bij Norbert Dentressangle in Tilburg en Hoogeveen. De intentie bestaat om op termijn het apparaat ook op andere vestigingen te introduceren. De logistiek dienstverlener heeft in Nederland dertien vestigingen.

Met de ontwikkeling van de Movexx L1000 wil Norbert Dentressangle inspelen op veel voorkomende klachten in nek, rug en schouders bij chauffeurs. Deze ontstaan door het

dagelijks veelvuldig in- en uitladen van zware rolcontainers. De L1000 is het resultaat van een jaar van ontwikkeling, testfase en productie.

Chauffeurs kunnen de Movexx L1000 onder een rolcontainer plaatsen en deze omhoog 'liften'. Hierdoor kan de chauffeur de con-

tainer veel gemakkelijker in en uit de trailer verplaatsen. Het 'duw-/trekvermogen' van het apparaat bedraagt zo'n 1000 kg.



Met de tilhulp wil Norbert Dentressangle chauffeurs tot hun pensioen behouden.

## Onacceptabel

‘Een groot deel van onze chauffeurs is 50-plus. Op een bepaald moment lag het ziekteverzuim door deze pijnklachten op een onacceptabel niveau. Wij willen onze chauffeurs graag tot hun pensioen kunnen behouden, dus zijn we op zoek gegaan naar een oplossing’, aldus Bas Braam, manager operations transport bij Norbert Dentressangle in Tilburg.

Bij het transportbedrijf is eerst enkele weken een prototype van het apparaat gebruikt, om het naar aanleiding van opmerkingen van de chauffeurs nog aan te kunnen passen. De chauffeurs zijn volgens de initiatiefnemers nu tevreden over het hulpmiddel. | PAUL JUMELET

## NT OP TWITTER



Drie jaren imagocampagne hebben veel gebracht. Bekijk hier de tijdlijn van alle hoogtepunten [@TLNnieuws](http://www.zondertransportstaatstijl.nl/tijdlijn)

Eerst starten met een dag 'het nieuwe rijden', daarna wordt via de boardcomputer gemonitord hoe iedere individuele chauffeur rijdt. @MarianneDWL

RTV Rijnmond: Nog steeds tekort aan technici. Ook in #havenrotterdam. <http://bit.ly/U3llnE> #werk #banen @HavenRotterdam

Interessante discussie: gaan we straks bezorgkosten of ontvangkosten betalen voor online aankopen? @MarcelteLindert

Directeur Dertje Meijer: "Ook in moeilijke tijden een #groei van 3%, daar ben ik trots op." #jaarcijfers <http://ow.ly/gGUIY> @HavenAmsterdam

Op weg naar havenbedrijf Rdam waar bijeenkomst is met de top van DG MOVE van de Europese Commissie over Trans-Europese Transportcorridors. @RobHuyser

Heb je een vraag over het verplicht #keuren van #palletstelling in #magazijn? Leg hem gerust aan ons voor. #logistiek #Arbo @MaasHolland

#Piraterij op zee: nog steeds topic. Blijft risico voor handel, schepen en mensen. Moeten op agenda blijven! <http://tinyurl.com/anqjafc> @petervdalen

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

Transport.nl

## NT OP HET WEB



Deze week op Nieuwsbladtransport.nl

- Meer Nederlandse schepen aan de ketting
- Bloemenvervoerder Te Baerts failliet
- Wegvervoerders de dupe van UCI
- Vervoerders stellen aanschaf materieel uit
- Nieuwe structuur voor NMBS
- Containerschepen massaal naar slopers
- Tachograaffraudeur de gevangenis in

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

## Limburg voegt de daad bij het woord



Limburg profileert zich op een van haar promotiewebsites als het eigenlijke centrum van Europa. Maastricht ligt dichterbij de hoofdsteden van België en Luxemburg dan bij het Haagse Binnenhof en dichterbij het Ruhrgebied dan bij de havens van

Rotterdam en Amsterdam. En welbeschouwd is Europa te klein voor Limburg, want de provincie lonkt ook naar goederenstromen uit Azië.

Wie de logistieke wapenfeiten van de afgelopen tijd op een rijtje zet, kan niet anders dan de Limburgers gelijk geven. De provincie is voor grote bedrijven een voorname logistieke vestigingsplaats. Zie Microsoft, dat vorig jaar zijn Europese distributiecentrum verhuisde van Duitsland naar Venray, waar het 40.000 vierkante meter ruimte bij Ceva Logistics in gebruik nam voor de distributie van onder meer de Xbox-spelcomputers. In Venray is de afgelopen maanden tevens een nieuw distributiecentrum voor Philips Consumer Lifestyle uit de grond gestampt. Binnenkort worden van daaruit bijvoorbeeld de Senseo-koffiezetapparaten gedistribueerd. En het is druk in Venray, want ook groothandel Sligro bouwt er een dc, dat naar verwachting in september in gebruik wordt genomen.

Helly Hansen, een Noorse producent van outdoor-kleding, vestigde zijn Europese dc vorig jaar in Born. En een Limburgs paradepaardje, Koninklijke Mosa, nam vorige maand een nieuw dc in gebruik bij Maastricht Airport. Zie pagina 14 in dit dossier. De keramische tegels die Mosa maakt, vinden aftrek over de hele wereld, van de VS tot in Japan.

Om een lang verhaal kort te maken, Limburg en de Limburgers kunnen we er in 'Nederland logistiekland' heel goed bij hebben. Gelukkig beseft Den Haag dat ook, zie de recente geslaagde poging om het Europese hoofdkantoor van Mitsubishi naar Born te halen, waar het naast het onderdelendistributiecentrum wordt gebouwd.



PAUL JUMELET

paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl

# LIMBURG

# Toekomst Limburg i



Sabic nam in 2002 de petrochemische activiteiten van DSM over. Het Europese hoofdkantoor van dit Saudische bedrijf zit daardoor in

Vergeet de landsgrenzen en de maakindustrie. De economische toekomst van Limburg is die van logistieke draaischijf.

Nederlands Limburg ziet zichzelf als een natuurlijke schakel tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland. 'Maar vergeet ook Wallonië niet', zegt Huub Servais, senior beleidsmedewerker logistiek van de provincie Limburg en betrokken bij de Europese samenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Dat is het grensoverschrijdende samenwerkingsverband rond de zeshoek Hasselt-Maastricht-Luik-Aken-Heerlen-Eupen. Een gebied met drie talen, hoewel er op zakelijk en bestuurlijk gebied vooral Engels wordt gesproken. Die internationale samenwerking in Euregio-verband is veelbelovend, maar ook een noodgreep van een regio waar bijna traditioneel de klappen vallen. De aangekondigde sluiting van de Ford-fabrieken in Genk bijvoorbeeld, heeft er diep ingehakt

bij de Limburgers aan beide zijden van de grens. De vraag rijst wat er nog mogelijk is op industrieel gebied.

Het drama van de kolenindustrie ligt nog vers in het geheugen. De chemie kwam ervoor in de plaats en het Chemelot-complex bij Geleen, waar meer dan vijftig bedrijven zijn gevestigd, lijkt een oplossing te bie-

de activiteiten van DSM over, waardoor het Europese hoofdkantoor nu in Sittard staat. In de bestaande Limburgse fabrieken wordt gefabriceerd, terwijl in het kantoor zowel de Europese als een aantal wereldspannende taken worden uitgevoerd. Het verzorgen van de Europese supply chain voor de global business unit Chemicals is daar een van.

### Geen nieuwbouw

Sabic levert de regio dus een scala aan activiteiten, maar van nieuwe productie zal het niet snel komen. Wouter Vermijs, Director Supply Chain Chemicals Europe van de SABIC SBU Chemicals: 'Sabic zal nieuwe fabrieken met name daar neerzetten waar de bevolking snel groeit, zoals in Azië, dan wel waar men toe-

Vrijwel alle nieuwe bedrijfsvestigingen betreffen logistiek en supply chain

den. Maar zit die in de productie of juist niet? Neem bijvoorbeeld Sabic, een wereldwijd petrochemisch concern met een omzet van ruim 50 miljard dollar. Het Saudische bedrijf nam in 2002 de petrochemische ac-

gang heeft tot goedkope grondstoffen, zoals in het Midden-Oosten. Daarom zullen we hier in Europa geen nieuwe fabrieken in de bulkchemie bouwen. We hebben geen groeiende bevolking en evenmin

# n de logistiek



Sittard.

vereniging van onderwijs, overheid en bedrijfsleven die opkomt voor de belangen van de logistiek in Limburg met meer dan 120 leden.

## Tekort logistieke professionals

Het economisch belang van de logistiek in Nederlands Limburg is groot. Bijna 4 procent van alle banen in Limburg is gerelateerd aan de logistiek, zo blijkt uit het vorig jaar gepubliceerde Ambitiedocument Limburg Topprovincie Logistiek. Alleen Zeeland scoort even hoog. Een van de problemen waarmee de logistieke sector kampt, is dat er op alle niveaus een tekort dreigt aan logistieke professionals. Daarom wordt er gewerkt aan een Human Capital Agenda Logistiek. Limburg brengt daarbij op provinciaal niveau vraag en aanbod in kaart en zal daarbij ook naar de rol van het onderwijs kijken. 'We komen regelmatig bij elkaar om te zien hoe we de Euregio als logistieke hotspot kunnen promoten', licht Euregio-beleidsmedewerker Servais toe. 'Vanuit dit platform is een project ingediend voor het Euro-

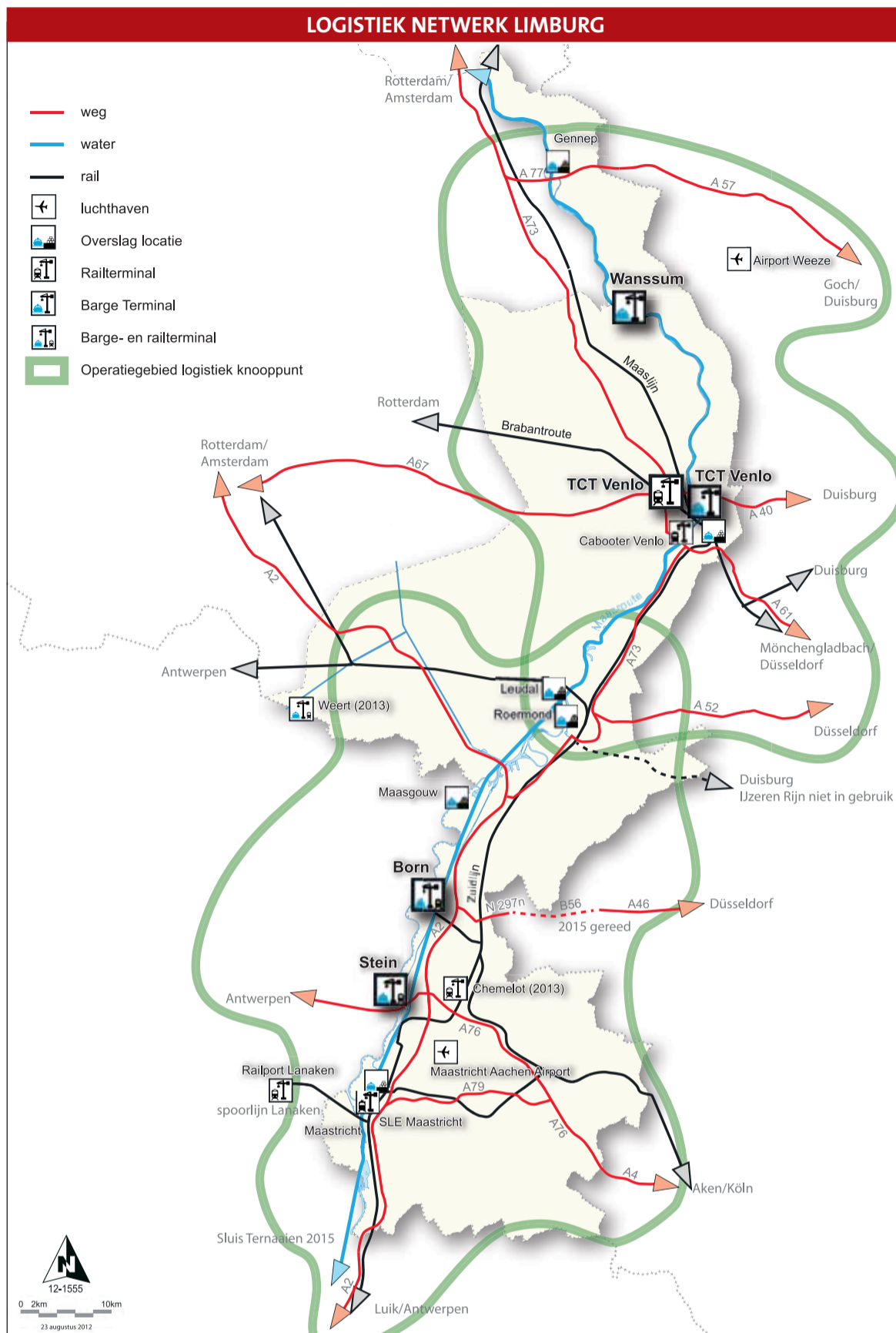
Bijna 4 procent van alle banen is gerelateerd aan de logistiek

pees Interreg-programma met verschillende aandachtspunten. Een daarvan is grensoverschrijdende initiatieven op het gebied van arbeidsmarkt en onderwijs, zoals het aanbieden van stageplaatsen. Ook wordt er een logistieke atlas voor de hele Euregio ontwikkeld. Deze brengt de overslaglocaties met de gegevens in beeld. Dan kun je bijvoorbeeld de railterminal Born aanklikken en krijg je te zien welke afvaarten er zijn naar Rotterdam en Antwerpen en de afstand naar het vliegveld. De provincie is wat logistiek betreft feitelijk verdeeld in twee stukken, Noord-Limburg met Venlo en Wanssum als belangrijke overslagpunten en Zuid-Limburg met Born en Stein als belangrijke overslaglocaties. Het meest concrete logistieke project in het zuiden is op dit moment de nieuwe railterminal Chemelot, die medio dit jaar in bedrijf komt. De terminal zal volgens Servais heel belangrijk worden als centraal verzamelpunt voor het spoorvervoer voor Zuid-Limburg. Een van de ambities van Chemelot is om het voorportaal te worden van Antwerpen, zoals Venlo de 'extended gate' is voor Rotterdam en dan met name ECT. De Scheldehaven wordt dan ook een van de drie exploitanten van Chemelot. De beide andere zijn Meulenberg Transport en Ewals Intermodal. Nu de concrete invulling van de samenwerking met de Duitsers nog. Servais wijst erop dat er rondom Aken grote zakelijke netwerken bestaan, maar het vinden van aansluiting daarbij is nog een zaak van de toekomst.

## Logistiek en supply chain

Vrijwel alle nieuwe bedrijfsvestigingen hebben betrekking op de logistiek en supply chain. Een van de meest opvallende is wel de opening van het nieuwe dc voor Scania Parts Logistics in het Belgische Oplabbeek, waardoor het totale complex daar nu meer dan 100.000 vierkante meter beslaat. Geen wonder dat de Limburgers zich met man en macht op deze sector werpen. Op logistiek gebied wordt in de Euregio samengewerkt door vijf partijen. Dat zijn de regionale ontwikkelingsmaatschappij in de provincie Belgisch-Limburg (POM-Limburg), Logistics in Wallonië, de kamer van koophandel Aken, het Duitse commerciële bureau voor infrastructuur en transport Agit en het ELCL, het Europees Logistiek Centrum Limburg. Dat laatste is een

FEICO HOUWELING



Limburg bestaat logistiek gezien uit twee delen: het noorden met Venlo en Wanssum en het zuiden met Born en Stein.



Ewals Cargo is een van de drie exploitanten van de railterminal Chemelot. Deze terminal komt medio dit jaar in bedrijf.



Wethouder Satijn: 'We huisvesten niet alleen veel logistieke bedrijven maar ook veel producerende bedrijven'. Inzet: De opening van de A74 bij Venlo werd een feit met het aansnijden van de taart.

# 'Niet alleen achterlandfunctie'

Venlo blijft zich profileren als transportknooppunt. 'De stad speelt een belangrijke rol als logistieke en kennishotspot. Daarover hoeven we niet bescheiden te doen', zegt Stephan Satijn, de Venlose wethouder van Economische Zaken.

## Hoe heeft Venlo zich ontwikkeld als transportknooppunt?

Jarenlang hebben we behoorlijk geïnvesteerd in de infrastructuur. Dat is een noodzakelijke randvoorwaarde om de economie in deze regio te stimuleren. Een grote verbetering is de komst vorig jaar van de A74, zowel economisch, maatschappelijk als milieutechnisch. Eerder ging feitelijk al het vrachtverkeer door de stad. Dat leverde overlast op en soms ook gevaarlijke situaties. Nu gaat het vrachtverkeer buiten de stad om en is er een betere verbinding met Duitsland.

Venlo heeft inmiddels twee railterminals. Die draaien goed. We zijn in gesprek met de rijksoverheid over een derde. Planologisch is dat wel voor elkaar, maar we moeten het nog eens worden over de financiering. Sinds een paar jaar hebben we een bargeterminal. De contouren van de capaciteit daar komen in zicht. We zullen binnenkort met plannen daarvoor naar buiten komen. Het mag niet zo zijn dat de eigen industrie tegen capaciteitsprobleem aanloopt met de aan- en afvoer. Vergeet niet dat we niet alleen veel logistieke bedrijven huisvesten, maar ook veel producerende bedrijven, zeker in de

agro- en foodsector. We hebben niet alleen een achterlandfunctie voor de Rotterdamse haven. Er zijn veel bedrijven die vanuit Venlo hun producten wereldwijd distribueren.

## U noemt Venlo ook een kennishotspot?

Bij een knooppunt zijn drie dingen belangrijk: de locatie, de ontsluiting en de aanwezigheid van goed personeel. Wij hebben hbo- en academische opleidingen op het gebied van logistiek en voor de voedselindustrie. Er zijn hier dus veel goed opgeleide mensen aanwezig.

## Veel bedrijventerreinen hebben te kampen met leegstand door de economische crisis. Komt dit ook voor in uw regio, waar de laatste decennia heel wat bedrijventerreinen zijn aangelegd?

Dat valt reuze mee. Anderhalf jaar geleden was er wat leegstand, maar dat hebben we het afgelopen jaar behoorlijk ingelopen. Er zijn gebouwen die niet meer voldoen aan de moderne eisen van logistieke dienstverlening. Die panden krijgen nu een andere bestemming met wat laagwaardigere activiteiten. De vraag naar nieuwbouw is zeer aanzienlijk.

Het afgelopen jaar bijvoorbeeld hebben we veertien hectare uitgegeven aan Canon die vanuit Venlo de gehele Europese markt gaat bedienen.

## Heeft u dan geen last van de economische crisis?

Jawel, ook in Venlo zijn sectoren waar het minder goed mee gaat, zoals de bouw. In de logistiek merken we het veel minder. We zitten aan de grens bij Duitsland en die heeft economisch gezien minder last van de crisis.

## Het ministerie van Infrastructuur en Milieu gaat bezuinigen op de infrastructuur en de minister wil daar met de regio's over praten. Heeft u haar al gesproken?

Ja, en ik heb nogmaals aangegeven wat voor ons belangrijke projecten zijn. Dat zijn de komst van de derde railterminal en de verbreding van de A67. Die weg is aan beide zijden tweebaans en wij zien graag een verbreding. Ook de spoorverbinding tussen Eindhoven en Duitsland is voor ons een thema. We willen de railpositie van Venlo verder verstevigen. Alles wat daaraan bijdraagt, zoals een aftakking van de Betuwe-route bij Meeteren naar Eindhoven

en Venlo, juichen wij toe. Wij vinden het heel belangrijk dat Venlo aangeinkt blijft als transportnetwerk, voor Nederland en ook op het Europese vlak. In Europa wordt die positie van Venlo steeds duidelijker erkend, merken wij.

## Vindt u het dan niet vervelend dat West-Brabant bij de laatste verkiezing van logistieke hotspot de koppositie van Venlo heeft overgenomen?

Nee, ik vind die jaarlijkse competitie heel goed. Het houdt je scherp. We hebben heel vaak gewonnen. Soms verlies je. We doen altijd veel met de op- en aanmerkingen van de jury. Ik geloof sowieso niet in concurrentie tussen binnenlandse logistieke regio's. We maken gezamenlijk Nederland sterk als logistieke draaischijf van Europa.

## Venlo heeft zich vorig jaar met vijf andere logistieke regio's in het oosten van het land gebundeld in Gold (Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe) om de belangen van de logistieke hotspots te behartigen. Hoe ontwikkelt zich dat?

Heel goed. We hebben een plek ge-

kregen in de Stuurgroep Synchronisatie van het Strategisch Platform Logistiek waarin wij onze standpunten voor het voetlicht kunnen brengen. Het viel mij op dat vaker óver de achterlandregio's werd gesproken dan mét. Ik merk dat Gold serieus wordt genomen op het ministerie.

## Hoe ziet u de toekomst van Venlo als transportknooppunt?

Het is belangrijk dat wij als overheid in de gelegenheid blijven de groei te faciliteren. Venlo begint de provincie te ontstijgen. We moeten die mantel van bescheidenheid van ons afwerpen. Venlo kan een speler van formaat worden op Europees niveau en daar ga ik me voor inzetten. Ik laat me niet afschrikken door de economische crisis. Ik ben een optimistisch mens en ik zie heel goede dingen gebeuren in Venlo als logistieke en kennishotspot.

# Geen witte vlekken

Limburg is klaar voor de grote stroom goederen vanuit Rotterdam. Nu moet de provincie zich verder ontwikkelen als logistiek knooppunt.

Limburg is er klaar voor. De eind vorig jaar uitgebrachte Havennetwerkvisie Limburg 2030 is er duidelijk over: in dat jaar zijn er de komende twintig jaar geen capaciteitsproblemen te verwachten op de overslaglocaties in de provincie. 'Witte vlekken' zijn er niet in het Limburgse havennetwerk.

Dat is een belangrijke conclusie voor een provincie met de ambitie om volop mee te doen in de 'topsector' logistiek. Het betekent overigens niet dat Limburg rustig achterover kan gaan leunen, zo wordt in het rapport gewaarschuwd. Capaciteit is een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde om logistieke bedrijvigheid aan te trekken en te behouden.

Nu al fungeert Limburg als een belangrijke draaischijf in het internationale goederenvervoer, door zijn ligging en door zijn water- en spoorontsluitingen. In 2011 werd er zo'n 18 miljoen ton aan bulk overgeslagen en 470.000 teu. Van die laatste stroom komt het leeuwendeel uit Rotterdam, en dat wordt alleen maar meer als daar volgend jaar de nieuwe containerterminals op de Tweede Maasvlakte in gebruik worden genomen. Volgens de prognoses groeit de overslag met gemiddeld 2,5% per jaar naar 630.000 teu in 2020 en naar 800.000 teu in 2030. Bulk - voor meer dan de helft zand en grind - groeit met een half tot één procent veel minder hard.

De grootste uitdaging ligt dus in het accommoderen van het container-



De binnenvaart- en spoorterminal in Born.

25.000 Limburgers een baan hebben. In de Binnenhavenvisie wordt geschetst hoe dat cluster versterkt kan worden, en waar de zwakke plekken liggen.

#### Schaarste

Schaarste aan capaciteit is in elk geval geen zwakke plek. Zoals de tabel hiernaast laat zien kunnen de terminals de groei van het verkeer opvangen. Daarbij wordt wel uitgegaan van de aanleg van een nieuwe spoorterminal bij Trade Park Noord (TPN), de ingebruikname van de Chemelot-terminal bij Geleen en -kleinschaliger - de nieuwe barge-terminal bij Weert. Bij een verwachte bezettingsgraad van gemiddeld 60% is dat 'meer dan voldoende capaciteit om de groei op te vangen', aldus de visie. 'Nieuwe marktinitiatieven voor de realisatie van containerterminals zijn niet nodig'.

Wat eveneens een knelpunt kan worden is het gebrek aan natte bedrijventerreinen. Slechts 10 hectare is beschikbaar, eventueel door herstructurering van oude kavels uit te breiden met 60 hectare.

Om de hubfunctie van Limburg te versterken, is aansluiting op andere

knooppunten - met name Duisburg/Keulen en Genk - essentieel. De provincie zou er zijn aantrekkingskracht voor nieuw te vestigen ondernemingen door kunnen vergroten, en interessanter kunnen worden voor met name Duitse bedrijven die via Limburg, cq. Rotterdam willen

exporteren. Limburgse logistieke dienstverleners zouden hun potentiële afzetgebied daarmee aanzienlijk zien vergroten.

FRANK DE KRUIF

## De kwetsbaarheid van de infrastructuur in Limburg is groot

vervoer, niet alleen omdat hierin de grootste groei ligt, maar ook omdat de inhoud van die containers kansen biedt voor het Limburgse bedrijfsleven, logistieke bedrijven in het bijzonder.

Rondom de belangrijkste knooppunten in Limburg, zoals Venlo en Born, is dit natuurlijk al jarenlang praktijk. Door clustering van overslag, vervoer en logistiek is een sector ontstaan waar inmiddels zo'n

Wat Limburg wel parten kan gaan spelen, is de 'grote kwetsbaarheid' van de infrastructuur. Voor de snelwegen (A2, A67 en A76) zijn er binnen de corridor van de provincie geen alternatieven. De Maasroute is nog niet 24 uur bevaarbaar, waardoor de terminals hun dienstregeling kunnen optimaliseren; opwaardering van de vaarroute is echter wel opgenomen in het infrastructuurprogramma van de overheid.

Knooppunt Noord-Limburg (overslagcijfers in teu)						
	2011			2030 (bij groei van 2,5% p.j.)		
	Werkelijke overslag	Overslagcapaciteit	Bezettingsgraad	Werkelijke overslag	Overslagcapaciteit	Bezettingsgraad
Barge Venlo	43.000	56.000	77%	69.000	56.000	123%
Barge Wanssum	95.000	140.000	68%	152.000	280.000	54%
Spoor Venlo ECT	167.500	200.000	84%	268.000	200.000	134%
Spoor Venlo TPN					200.000	
<b>Totaal</b>	<b>305.500</b>	<b>396.000</b>	<b>77%</b>	<b>489.000</b>	<b>736.000</b>	<b>66%</b>
Knooppunt Zuid-Limburg (overslagcijfers in teu)						
Barge Born	125.000	280.000	45%	200.000	330.000	61%
Barge Stein	20.000	100.000	40%	32.000	100.000	32%
Spoor Born	300	40.000	1%	480	40.000	1%
Spoor Stein	21.000	60.000	27%			
Spoor Chemelot				96.000	120.000	80%
<b>Totaal</b>	<b>166.300</b>	<b>480.000</b>	<b>35%</b>	<b>328.480</b>	<b>590.000</b>	<b>56%</b>
Regio Midden-Limburg (overslagcijfers in teu)						
Barge Weert					25.000	
<b>Totaal Limburg</b>	<b>471.800</b>	<b>876.000</b>	<b>54%</b>	<b>817.480</b>	<b>1.351.000</b>	<b>61%</b>

# Ready for takeoff

Aviation Valley is een bedrijventerrein in ontwikkeling nabij Maastricht Aachen Airport. Tegelfabrikant Mosa heeft er onlangs een dc geopend.

Een kleine honderd hectare grond is er beschikbaar voor bedrijvigheid die zich wil vestigen bij het vliegveld, Beek in de volksmond. Opvallend genoeg is daarvan maar 56 hectare effectief in te zetten. 'We hebben hier te kampen met de dassen en hun burchten', vertelt directeur Jan Tindemans van Aviation Valley. De dieren dwingen de plannenmakers om de burchten heen te bouwen. 'Het gebied blijft doortrokken van groene corridors voor de dassen.' Uiteraard buit de ontwikkelaar deze typische karakteristiek uit om het terrein te verkopen als 'ingebed in het groen'.

Een duurzame waterhuishouding, waarbij het regenwater niet in het riool verdwijnt, maar via een infiltratietechniek in de grond wordt ingebracht, om onder de luchthaven door zijn weg te vinden richting Maas, completeert dat beeld. Langs de Maas staan hellingbossen die veel water nodig hebben; het verstenen van grote percelen op Aviation Valley (dat anders dan de naam suggereert vooral een hooggelegen plateau is) zou zonder die technieken dit bos uitdrogen.

In het groen liggen zes percelen van meestal vijf à acht hectare, die op hun beurt ook weer vrij te verkavelen zijn. Ze liggen klaar om ontwikkeld te worden zodra de vraag zich aandient, legt Tindemans uit. De grond voor Aviation Valley wordt momenteel verpacht aan landbouwers. Direct beschikbaar voor bouwactiviteit is acht hectare.

## Convoi

Aan de ontwikkeling van het gebied wordt al acht jaar gewerkt. Met meevallers en tegenvallers. Zo bleek de vergunningverlening zeer snel te regelen. Maar juist toen alles in gereedheid was gebracht voor het laatste grote bovenregionale bedrijventerrein van Limburg, brak in 2009 de economische crisis uit. Waarmee de bedrijvigheid tot een minimumniveau werd teruggebracht.

De eerste klant werd Convoi, de industriële verhuizer. Dat vestigde drie jaar geleden zijn nieuwe hoofdkantoor op Aviation Valley. 'Convoi had zijn huur in Stein al opgezegd en moest hier op korte termijn terecht. Zodoende realiseerden we hun nieuwbouw zo ongeveer tegelijkertijd met het bouwrijp maken van de eerste hectares die we ontwikkelden en de aanleg van de eerste infra-



Artist impression van het bedrijventerrein Aviation Valley.

structuur en voorzieningen.' Die voorzieningen zijn op zich royaal, aldus Tindemans. De nabijheid van de luchthaven maakt dat er voor wat betreft aanwezige horeca, maar bijvoorbeeld ook accountants, niets te klagen valt. Zelfs openbaar vervoer naar Aviation Valley is aanwezig. Het distributiecentrum van Mosa, dat sinds vorige maand op het park werk biedt aan dertig mensen, profiteert daarvan.

## Vrachtloods

Een andere ontwikkeling op het park is de vrachtloods die Aviation Valley zelf ontwikkelde. Tindemans, tevens voormalig-directeur van Maastricht Aachen Airport: 'We zijn hier onze eigen luchtvrachtfhandelaar. Na jaren met steeds tien procent groei van de vracht, zaten

we vol in onze loods.' Afgelopen jaar werd de uitbreiding van 8.000 vierkante meter op Aviation Valley opgeleverd, maar door de crisis in de luchtvracht - een daling van 18 procent in 2012 - staat de investering van zes miljoen euro vooralsnog ongebruikt.

## Luchtvaarttechniek

Opmerkelijk verder de komst van de MBO-opleiding Luchtvaarttechniek naar Aviation Valley. Dit gebeurde met ingang van het schooljaar 2010-2011. Een kleine driehonderd studenten volgen daar nu opleidingen voor met name het onderhoud aan vliegtuigen. Tindemans zegt verder in gesprek te zijn met andere gegadigden. Iedere bedrijfsactiviteit buiten retail en pure kantoren is welkom. De prak-



Aviation Valley-directeur Tindemans is ondanks de crisis optimistisch.

tijk is weerbarstig. 'We hebben het meegemaakt dat we tot overeenstemming waren gekomen met bedrijven, die vervolgens de financiering bij de bank niet rondkregen.'

De directeur blijft echter geloven in de mogelijkheden van het project. Succesfactoren? De flexibele moge-

lijkheden, de gunstige ontsluiting met twee snelwegen, de schaal van het park, de nabijheid van veel beschikbaar personeel, uit drie, vier nationaliteiten, het groene karakter. Kostenplaatje: 125 euro per vierkante meter.

TED KONINGS

## Ruimte voor grote Mosa-tegels

Koninklijke Mosa opende vorige maand een distributiecentrum van 24.000 vierkante meter op Aviation Valley. Het vervangt het magazijn dat DSV voor de producent van wand- en vloertegels in gebruik heeft, even noordelijker op de Europalaan, onderdeel van Technoport Europe.

De verhuizing betekent voor Mosa een forse uitbreiding van de capaciteit; in het oude pand was ruim negenduizend vierkante meter beschikbaar. 'We groeiden uit ons jasje', aldus financieel directeur Rene Vermeeren van de fabrikant. 'Van 40 miljoen omzet in 1998 naar 110 miljoen de afgelopen jaren.' De afgelopen vier, vijf jaar is de groei eruit, beaamt Vermeeren. 'Maar gezien de crisis in de bouw vind ik het

al heel bijzonder dat de omzet stabiel blijft.'

Wat Mosa ook noopte tot de verhuizing is het feit dat de tegels die het produceert, steeds groter worden.

'Tegels passen niet in een gewoon hoogbouwmagazijn'

Rene Vermeeren, financieel directeur Koninklijke Mosa



Zo schrijft de mode voor. 'Tegels zijn al vaak een meter bij een meter', vertelt Vermeeren. 'Deze passen niet in een gewoon hoogbouwmagazijn, geschikt voor pallets van 80 of 90 centimeter bij 1,20 meter. De grote tegels gaan op pallets van 1 bij 1,2 meter.'

In het nieuwe magazijn, waarin de werkzaamheden ook worden uitgevoerd door DSV, is veertig procent

van het vloeroppervlak in gebruik met stellingen. De overige capaciteit wordt benut voor blokopslag, met zonodig gestapelde pallets, vier hoog. Mosa-eigenaar Egeria inves-

teerde ongeveer een half miljoen euro in de inrichting van het pand, waar zo'n 2500 verschillende artikelen worden verwerkt.

## Afnemers

Vanuit het distributiecentrum op Aviation Valley - dat werk biedt aan ongeveer dertig mensen - bedient Mosa zijn afnemers in zestig landen. Inkomend komt de productie vanuit

de fabrieken, vijftien kilometer verderop in Maastricht. Het bedrijf beschikt over een tweede magazijn in Brunssum, van 20.000 vierkante meter, dat dezelfde bestemmingen bedient en waar ook dezelfde producten worden opgeslagen. Met de nieuwbouw denkt Vermeeren over genoeg capaciteit te beschikken om de groei voor de komende tien jaar te kunnen behappen.

Het bedrijf koos voor vestiging op Aviation Valley omdat dat 'eigenlijk de enige locatie in de regio was waar we vierkant konden bouwen'. Om de rijtijden van de vorkheftrucks in het pand beperkt te houden, koos Mosa voor een distributiecentrum met een vierkant grondplan, met aan weerskanten de in- en uitslag van de tegels en daar tussen de opslag. Eigenaar van het pand is WDP, dat het Mosa-pand afgelopen jaar kocht in een portefeuille van acht panden van bouwbedrijf Van de Ven uit Veghel.

**FAILLISSEMENTEN**

**Ross Line B.V.**  
Schiedam  
Rechtbank Rotterdam

**Bas Logistieke Service**  
Ulfthuis  
Rechtbank Oost-Nederland

**Te Baerts Internationale Expeditie en Transporten**  
Horst  
Rechtbank Roermond

**Van Wijngen Transport B.V.**  
Breda  
Rechtbank Breda

**PERSONALIA**



**Jack van der Veen** is per 1 maart EVO-hoogleraar supply chain management aan de Nyenrode Business Universiteit. Van der Veen gaat zijn onderzoekprogramma in samenspraak met EVO en bedrijven die bij die organisatie zijn aangesloten, vormgeven. EVO verbindt zich voor een periode van vijf jaar aan Nyenrode. Professor Van der Veen (53) studeerde Econometrie aan de Universiteit van Groningen, waar hij ook promoveerde en later werkzaam werd. In 1990 werd hij universitair docent op Nyenrode en in 2003 werd hij daar voor het eerst benoemd tot hoogleraar supply chain optimization. Tevens is hij een veelgevraagd spreker en adviseur op het gebied van supply chain management.



**Arjan den Hollander** is als chief operations officer (coo) benoemd bij Crossrail. Hij treedt aan op 1

februari 2013. Den Hollander heeft veel ervaring binnen de private spoorwegmarkt en heeft de afgelopen tien jaar diverse management- en directiefuncties uitgeoefend. Als coo zal Den Hollander alle operationele activiteiten van de Crossrail groep leiden en bijdragen aan de groei van de spoorgroep om verdere verkeersverbindingen te ontwikkelen in Europa in de komende jaren.



De hoogste baas van Air France-KLM, **Jean-Cyril Spinetta**, treedt uiterlijk in het tweede kwartaal van 2014 af.

Dat schrijven diverse Franse kranten. De 69-jarige topman vertrekt nu als commissaris bij

energiebedrijf Areva om zich volledig te richten op Air France. Bij Air France-KLM is momenteel een grootscheepse reorganisatie aan de gang.



**Andreas Wellbrock** wordt vanaf juni 2013 als lid van de raad van bestuur van Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) verantwoordelijk voor de afdeling Contractlogistiek.

**Michael Blach** krijgt dan de verantwoordelijkheid over de divisie Automobile. De nieuwe voorzitter vanaf juni 2013 wordt Frank Dreeke.



Het management van gecombineerd vervoeroperator TFG Transfracht is sinds begin dit jaar grondig

gewijzigd. **Kerstin Corvers** (foto) is voortaan verantwoordelijk voor de divisie Operations. Corvers was hiervoor beheerder bij DB Intermodal Services. Zaakvoerder **Falk Holtz** heeft eind vorig jaar afscheid genomen van TFG Transfracht om een andere functie binnen de DB-groep op te nemen. **Christina Arndt**, die sinds september vorig jaar verantwoordelijk is voor Marketing en Verkoop,



heeft er sinds 1 januari de functie van voorzitter van de raad van bestuur bij gekregen.

**Theo Berkhout** is na bijna dertig jaar ervaring in de AGF-handel en logistieke sector een eigen adviesbureau gestart: Berkhout Exportadviezen. Zijn doel is om Nederlandse verspreiden te helpen om hun export op gang te krijgen.

# Conflict over reorganisatie Odfjell gaat nieuwe fase in

Het conflict over de reorganisatie van het oprabbelende Odfjell Terminal Rotterdam (OTR) in de Botlek verplaatst zich naar de rechtszaal.

De ondernemingsraad van het probleembedrijf in de Rotterdamse haven heeft de Ondernemingskamer van het gerechtshof in Den Haag gevraagd de aangekondigde reorganisatie niet toe te staan. Die stap volgt op het eerder uitgebrachte negatieve advies over de reorganisatie en het bijbehorende sociaal plan. Het Haagse Hof behandelt de ORT-zaak op 31 januari.

Intussen proberen werknemers met acties het management van de terminal onder druk te zetten en tot een versoepeling van de reorganisatie en een beter sociaal plan te dwingen. Deze week werd aan het begin van de ochtend-, middag- en avondshift het werk steeds twee uur neergelegd. 'We zullen zien wie de langste adem heeft', zegt FNV-bestuurder Ruud Wennekes. Hij zegt vorige week vruchteloos te hebben onderhandeld 'Er valt niet te onderhandelen, want OTR geeft 0,0 procent ruimte', stelt Wennekes, die eraan toevoegt 'zelf best te willen bewegen'.

Het bedrijf en de bonden staan op vrijwel alle punten recht tegenover elkaar. Zo zijn er volgens de bonden maar 12 van de nog ongeveer 300 werknemers overbodig, terwijl OTR minimaal 45 mensen wil afvloeien. Verder zijn ze het oneens over de hoogte van de ontslagvergoeding (Wennekes: 'Zij willen de nieuwe kantonrechtformule, wij de oude') en de selectieprocedure ('wij willen afspiegeling, zij selecteren op kwaliteit').

**Nieuwe klanten**

Tot voor kort viel er niet veel te staken bij OTR, omdat de terminal na de befaamde 'safety shutdown' van eind juli vrijwel stil lag. Volgens de laatste update van de DCMR Mi-



OTR mag een kwart van zijn 283 tanks weer gebruiken.

lieudienst Rijnmond mogen 72 van de 283 tanks inmiddels weer worden gebruikt. Als de goedkeuring in het huidige tempo doorgaat, ongeveer één per week, gaat het overigens nog

alsnog de stekker uit het bedrijf trekken, is hij allerminst: 'Dan zijn ze hun investering kwijt'. Doorstarten na een faillissement is volgens hem ook geen optie, omdat zo'n rechtsopvolger de vergunning niet zomaar kan overnemen.

Al met al is de inzet van het conflict dus vooral het bedrag dat voor de reorganisatie op tafel moeten komen. OTR gaat voor de laagste kosten en neemt arbeidsrust en slechte publiciteit kennelijk voor lief. Het personeel vindt dat onverteerbaar en stelt het slachtoffer te zijn van falend management dat het veiligheidsbeleid jarenlang heeft verwaarloosd.

De jongste DCMR-rapportage maakt overigens duidelijk hoe groot de druk op OTR vorig jaar was. Door het bedrijf stil te leggen, voorkwam Odfjell dat het 14 miljoen euro aan dwangsommen moest betalen. Daarvan heeft het bedrijf een kleine twee ton echter alsnog moeten betalen | ROB MACKOR

## In dit tempo duurt het vier jaar voor OTR weer op volle kracht kan draaien

vier jaar duren voordat de terminal weer op volle kracht kan draaien. Maar volgens Wennekes heeft OTR begin dit jaar enkele nieuwe klanten binnengehaald en is het management er veel aan gelegen die te behouden. 'Er is op dit moment werk zat en ze hebben wel degelijk last van de acties', zegt hij. Bang dat de Noorse en Amerikaanse aandeelhouders

**BEDRIJFSNIEUWS**



**P&O Ferrymasters** heeft een nieuw contract gesloten met trailertrucker **Kleijn Transport** uit Alblasterdam. Met de overeenkomst wordt een relatie van meer dan twintig jaar voortgezet. Kleijn heeft met het oog op de deal twee nieuwe MAN-trekkers aangeschaft, uitgevoerd in de kleur wit. De witte wagens vormen volgens Ferrymasters en Kleijn een smaakvolle combinatie met de nieuwe blauwe trailers van P&O Ferrymasters, dat voorheen voornamelijk geel gekleurd door het leven ging.

Bij de logistieke dienstverleners **De Winter Logistics** en **Van Es Logistics** is Fleet Consultancy by **Scania** onderdeel geworden van de bedrijfsvoering. Het doel is de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het wordt uitgevoerd met het bestaande wagenpark en met behulp van de boardcomputers. Fleet Consultancy moet ook zorgen voor bewustwording van het eigen rijgedrag bij een chauffeur.

Internationaal transportbedrijf **Combinex B.V.** in Zuid-Beijerland heeft na zeven jaar hard



werken de eerste 'echte' Combinextrailer mogen ontvangen. Op de huiftrailer is op de schuifzeilen prominent het Combinex-logo zichtbaar. Nog deze maand gaan ook een tweede en derde trailer met eigen Combinexzeilen de weg op. Dagelijks verzorgt Combinex zo'n 250 transporten.

**Customs Support**, een neutrale douane-agent, verzorgt als eerste in Nederland volledig digitaal de Certificaten van Oorsprong (CVO). Duurde het indienen van CVO's voorheen soms drie dagen, met de digitalisering duurt de verwerkingstijd nog maar één dag.

Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar: [redactie@nieuwsbladtransport.nl](mailto:redactie@nieuwsbladtransport.nl)

# Zeven merken tonen



DAF is er in geslaagd de gewichtstoename van de nieuwe XF erg laag te houden.

Voor het eerst waren alle zeven grote truckmerken present op de vakbeurs voor wegtransport Truck & Transport, die van 11 tot en met 14 januari in Brussel werd gehouden. Eén rode draad loopt door alle stands: de Euro6-motor.

Alle aandrijflijnen zijn uitgerust met een decompressiemotorrem en de Euro6-versies hebben ook een smookklep aan de uitlaatzijde. Dit systeem kreeg de naam Super Engine Brake (SEB). De motorrem is in het bedrijfsremsysteem en de extra retarder-intarder geïntegreerd. Tegelijk met de nieuwe motorlijn heeft Iveco een nieuwe cabine ontworpen die leverbaar is in twee breedtes.

De cabine van de premium Hi-Way heeft een breedte van 2.500 mm die werd ontworpen met het oog op een maximaal comfort voor langeafstandsoverdrachten met één of twee chauffeurs. Van deze topmodelcabine wordt een 'sleeper cab'-versie met een hoog en een met een laag dak aangeboden. Daarnaast is er een middelgrote cabine (2300 mm breed) verkrijgbaar als slaapcabine Hi-Road-model met een middelhoog of met een laag dak of als dagcabine Hi-Street-model met een laag dak.

De nieuwe Stralis is uitgerust met Iveconnect, een telematica-oplossing die infotainment, navigatie, rij-assistentiesystemen en fleet management combineert. Dit werd op de Ievco-stand getoond in een zone die volledig in het teken van telematica stond.

Een andere primeur bij Iveco was de nieuwe Trakker die in Brussel zijn wereldpremière beleefde. De belangrijkste vernieuwing van dit voertuig voor steengroeven en bouwterreinen is de cabine, waarbij die van de nieuwe Stralis model stond. Voor de eerste keer werd in België verder de Stralis LNG Natural Power worden getoond. Deze trekker op vloeibaar aardgas heeft een lager leeggewicht en een groter rijbereik dan de CNG-versie. Op het vlak van de emissies zijn er echter geen verschillen.

**MAN**  
Bij MAN werd op de beurs onder andere de Metropolis in de schijnwer-



De Iveco Stralis Hi-Way is International Truck of the Year 2013.



De Metropolis van MAN is een plug-in hybride vuilniswagen.



Mercedes-Benz mikt met de Antos op het zware distributiesegment.

## DAF

Na zijn ophefmakende introductie op de IAA in Hannover pakte DAF op Truck & Transport uit met de Belgische première van de nieuwe XF Euro6.

Dit nieuwe vlaggenschip heeft een nieuw chassis, een nieuwe aandrijflijn, een nieuw uiterlijk en een nieuw interieur. Hij wordt leverbaar met een 13 liter zescilinder MX-motor in de vermogens 410, 460 en 510 pk en koppels van 2.000 tot 2.500 Nm bij 1.000 tot 1.425 omw/min.

De MX-motoren worden gekoppeld aan vernieuwde handgeschakelde en geautomatiseerde 12- en 16-gangsversnellingsbakken die ZF voor Pac-car produceert. Tot de nieuwe functionaliteiten van de geautomatiseerde transmissies behoren EcoRoll en Fast Shift.

De jongste XF beschikt over een nieuwe voor- en achteras waarvan het stabiliseringsconcept is aangepast. De achteras is 40 kg lichter dan die van de vorige generatie van de XF. Ook de cabine-ophanging is nieuw.

De Nederlandse constructeur heeft heel wat gedaan om het gewicht van diverse onderdelen naar beneden te brengen, onder andere van de voor- en achterophanging, de koppelschotel, de transmissie en de dakspoiler. Daardoor is de nieuwe XF slechts 50 tot 90 kg zwaarder dan zijn voorganger.

Een andere blikvanger in Brussel is

de LF DistriForce. Deze 12 tons distributiewagen met een 180 pk sterke motor is gekoppeld aan een handgeschakelde versnellingsbak. Hij is standaard uitgerust met een dakspoiler en een Dholandia DH-LM 20-1.500 kg laadklep met topklep. Tot slot toont DAF in Brussel zijn Advanced Transport Efficiency (ATE)-programma, zowel in LF-, CF- als XF-uitvoering. Dankzij een verbeterde Euro5-techniek zorgt ATe voor hogere transportprestaties, een lager brandstofverbruik, lagere bedrijfskosten en minder milieubelasting.

## Iveco

Op de stand van Iveco was de nieuwe Stralis Hi-Way voor de eerste keer te zien zijn in België. Deze door een internationale vakjury - waarvan onze zusterkrant De Lloyd de Belgische vertegenwoordiger leverde - tot Truck of the Year 2013 gekozen trekker kenmerkt zich door de innovatieve Hi-eSCR-motortechologie van FTP Industrial. Dankzij Hi-eSCR is de nieuwe Stralis de enige zware truck die zonder gebruik te maken van de EGR-uitlaatgasrecirculatie, voldoet aan de Euro6-norm.

De zescilinder lijnmotoren van de Stralis Hi-Way bestaat in drie uitvoeringen: 8, 10 en 13 liter voor het Euro5-gamma en 9, 11 en 13 liter voor het Euro6-gamma, met vermogens van 310 tot 560 pk.



# hun nieuwste snufjes



De hele Euro6-motorrange van Scania zal in Brussel te zien zijn.



Net als op de IAA in Hannover staat de stand van Renault Trucks in Brussel in het teken van het All for Fuel Eco-programma.



Volvo heeft de nieuwe FH-serie ontworpen met de chauffurseisen als uitgangspunt.

pers gezet. Deze door Benteler Engineering Services ontwikkelde plug-in hybride vuilniswagen is gebaseerd op een MAN TGS 26 ton. Hij is emissievrij en bijna geluidloos. De modulair opgebouwde lithium-ionen accu is onder de chauffeurscabine geplaatst. Een dieselmotor zorgt bij ritten met hoge snelheid voor het opladen van de hoofddaccu. In de Low-Noise-modus rijdt de Metropolis geheel elektrisch, het laden van vuilcontainers en het samendrukken van het afval wordt elektro-hydraulisch aangedreven.

Nog meer aandacht ging er naar de nieuwe Euro6-range en de Euro6-motorentechnologie. MAN stelt Euro6 meteen beschikbaar in al zijn vrachtwagenmotoren in de vermogensklassen van 150 tot 341 pk (TGL en TGM) en van 320 tot 480 pk (TGS en TGX). Voor vermogens boven 500 pk wordt momenteel aan een nieuwe 15,2 liter motor gewerkt. De V8 zal niet in Euro6-versie worden aangeboden.

Omdat voor deze motoren een grotere koelingscapaciteit nodig is, heeft de truckbouwer uit München het frontdesign van zijn TG-series vernieuwd. Ook het chassis is aangepast met een geïntegreerd roetfilter, een compactere batterijdoos en

nieuwe AdBlue-tanks. In het interieur zijn slechts lichte wijzigingen doorgevoerd.

#### Mercedes-Benz

De grote trekpleisters op de stand van Mercedes-Benz waren ongetwijfeld de nieuwe Actros en de Antos. De nieuwe Actros doet het overigens vrij goed op de Belgische markt. Zo hebben onder meer transportbedrijf Fockedeij 300 exemplaren en Jost Group 45 stuks gekocht. De vraag naar Euro6-uitvoeringen blijft echter vooralsnog beperkt. Hetzelfde fenomeen doet zich voor bij de Antos. Deze zware distributietruck in het segment boven 15 ton is alleen maar met dagcabines verkrijgbaar in zes versies. De twee basiscabines hiervoor zijn een korte en een middel-lange. In deze laatste kan een rustbed worden gemonteerd.

Er zijn twee specifieke versies ontwikkeld: de Loader voor gewichtsoptimalisatie (tankvervoer) en de Volumer, die gericht is op volumevervoer (megatrailers, autovervoer, en dergelijke).

Heel wat aandacht ging verder uit naar het Fleetboard-telematicasysteem en Predictive Powertrain Control (PPC), een cruise control die niet alleen de snelheid maar de hele

aandrijflijn controleert. Het systeem anticipeert op de topografie over een lengte van drie kilometer, waarbij gebruik wordt gemaakt van GPS-informatie.

#### Renault Trucks

De Franse vrachtwagenbouwer had zijn stand volledig ingericht in functie van de Euro6-technologie en het All for Fuel Eco-programma. De Euro6-motoren zullen in nieuwe voertuigen worden gebruikt zodra de norm verplicht is vanaf januari 2014.

Het nieuwe zware Renault-truckgamma zal in de loop van 2013 worden geïntroduceerd, want in de huidige generatie van de Premium, Magnum en Kerax is er te weinig ruimte voor Euro6-gangmakers.

In afwachting hierop kwam Renault met een Diamond Edition van de Premium en Magnum naar Brussel. Het gaat om een beperkte oplage met speciale striping en side skirts. Ze zijn uitgerust met het 'fleet economy pack' van Renault dat onder meer een EEV-motor en een automatische motorstop omvat.

All for Fuel Economy is een brandstofbesparingsprogramma met verschillende oplossingen, waaronder het Optifuel-programma.

#### Scania

Scania etaleerde op Truck & Transport zijn volledige 9 en 13 liter Euro6-motorenrange. Bij de 13 liter versie zijn dat krachtbronnen met een vermogen van 440 en 480 pk, die al beschikbaar zijn sinds 2011. Vorig jaar zijn daar dan vier lichtere 9 liter vijfcilinder motoren bijgekomen tussen 250 en 360 pk. In tegenstelling tot de andere motoren, waarbij een beroep wordt gedaan op technologie die EGR met SCR combineert, is voor de twee zwaarste uitvoeringen (320 en 360 pk) in dit lichte motorengamma gekozen voor de SCR Only-techniek die ook door Iveco wordt toegepast.

Tot het Euro6-motorengamma van Scania behoren ook twee 9 liter gasmotoren. Zij hebben vermogens van 340 en 380 pk.

Op de stand werd ook aandacht besteed aan een breed aanbod ondersteunende diensten. De nadruk lag op Trailer Services, Fleet Management Systems, Driver Academy (Training), Ecolution by Scania en Fleetconsultancy by Scania.

#### Volvo

De Volvo-stand stond voor een groot deel in het teken van de nieuwe FH-serie, die afgelopen september

werd gelanceerd. Deze compleet nieuw ontwikkelde truck is ontworpen met de eisen van de chauffeur als uitgangspunt. Dat blijkt vooral uit het interieur van de cabine. Die is maar liefst 1 kubieke meter ruimer dan die van de vorige generatie en beschikt over 300 liter meer opbergcapaciteit. Bovendien is er veel gedaan om de werkplaats en leefruimte van de chauffeur zo comfortabel mogelijk te maken.

De nieuwe FH-serie wordt zowel met de D13- als D16-motoren van Volvo leverbaar. De D13 is vanaf de lente ook in Euro6-versie verkrijgbaar met een vermogen van 460 pk en een maximaal koppel van 2.800 Nm dat wordt bereikt tussen 900 en 1.150 omw/min. Komende herfst komt de I-Torque-aandrijflijn beschikbaar. Dan wordt de Euro6-krachtbron gekoppeld aan een nieuwe geautomatiseerde Powershift-versnellingsbak, de I-Shift 2-transmissie met dubbele koppeling (dual clutch).

Naast de FH ruimde Volvo op zijn stand plaats in voor de FMX-bouwvoertuigen, de FM methaan-dieseltruck en de hybride FE.

© GUY BEYENS, DE LLOYD

# EXPORTEREN DOE JE ZO

HET COMPLETE HANDBOEK VOOR DE STARTENDE  
EN ERVAREN EXPORTEUR



€32,50

304 pagina's

ISBN 9789490415105

BESTEL NU [www.exporterendoejezo.nl](http://www.exporterendoejezo.nl)



## Argwaan over tarieven Kiwa is begrijpelijk



De Nederlandse wegvervoerder is veel meer geld kwijt voor een tachograafkaart of een vergunning communautair vervoer dan zijn collega in België of Duitsland. Die kaarten elders aanschaffen kan niet: de Nederlandse overheid heeft deze publieke taak uitbesteed aan een private partij, en deze partij, Kiwa, heeft daarop het monopolie.

Dus is het begrijpelijk dat de wegvervoerorganisaties uit onvrede over wat zij als een onredelijk hoge prijs zien ('een normaal mens zou het oplichting noemen', dixit KNV-voorzitter Pieter Hofstra) aankloppen bij de overheid. Zonder veel resultaat overigens want de organisaties zelf noch de op hun ervaringen aangeslagen Tweede-Kamerleden is ook maar iets duidelijk geworden over hoe de tarieven van Kiwa tot stand zijn gekomen. Nu een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) om inzage te krijgen in het contract tussen ministerie en Kiwa is afgewezen, onderneemt Kamerlid Sander de Rouwe (CDA) een nieuwe poging.

Het valt te hopen dat de minister op deze vragen wél een bevredigend antwoord weet te formuleren. Anders zal zolang het contract tussen ministerie en Kiwa loopt - en dat is naar verluidt twintig jaar - gedoe blijven over de jaarlijkse vaststelling van de tarieven. En de indruk blijven bestaan dat er bij de uitbesteding iets is gebeurd wat wij niet mogen weten. Vooral dat laatste moet een minister niet willen.

**FRANK DE KRUIF**  
frank.de.kruif@nieuwsbladtransport.nl

## Diefstal opgehelderd door slecht rijgedrag



In enkele gevallen is het rijgedrag van de chauffeur aanleiding om deze staande te houden. Zo ook de chauffeur van een vrachtauto die bij het keren op een smalle weg een huis schampte en al slingerend zijn weg vervolgde. De bewoner van het pand zette de achtervolging in en met behulp van de politie werd de chauffeur aangehouden.

Bij controle bleek dat de vrachtauto was voorzien van valse kentekenplaten en dat de chauffeur niet in het bezit was van een groot rijbewijs.

Bij verdere controle van de vrachtauto bleek dat daarin minstens 10.000 flessen wodka lagen, waarvoor geen vrachtbrief was en andere benodigde papieren ontbraken.

De wodka bleek van diefstal afkomstig te zijn en werd in beslag genomen.

De rechtmatige eigenaar van de flessen wodka heeft zich de dag na de diefstal bij de politie gemeld.

De partij werd na enkele weken weer keurig bij de eigenaar terug bezorgd.

Na expertise bleek, dat de schade enorm meeviel. Er waren slechts 48 flessen met wodka door het gestuntel gebroken. Scherven brachten in dit geval geluk!

De chauffeur zal zich nog voor de rechter moeten verantwoorden.

**COR VAN MAURIK**  
www.brrgroep.nl



**8 februari: Midden- en Zuid  
Amerika en het Caribisch gebied**

**15 februari: De logistieke  
dienstverlener**

Adverteren? Bel: 010 280 10 25.

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

# OPINIE

## AGENDA

### Tweede Nederlandse Investerderskring NRW

31 januari

Het thema van de bijeenkomst is 'Grensoverschrijdende mobiliteit' en zal gaan over de rol die mobiliteit speelt in de handel tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen. Het merendeel van de Nederlandse dochterondernemingen in Duitsland is gevestigd in de deelstaat Noordrijn-Westfalen.

• [www.dnhk.org](http://www.dnhk.org)

### Masterclass Railgoederenvervoer

5 februari

Door onder andere strengere EU-eisen en de Maasvlakte 2 ontdekken steeds meer verladers en logistieke dienstverleners de mogelijkheden van railgoederenvervoer. Daarom wordt de Masterclass Railgoederenvervoer georganiseerd. In één middag delen zes praktijksprekers, met o.a. CEO Samskip van Dieren, CEO Husa Transportation en directeur

KNV hun kennis over en visie op de mogelijkheden en innovaties in het spoorvervoer.

• [www.masterclassrail.nl](http://www.masterclassrail.nl)

### Coastlink Conference

20 t/m 21 februari

Coastlink is een neutraal pan-Europese organisatie ter bevordering van de shortsea en de feeder containerscheepvaart. Samen met de haven van Zeebrugge organiseert ze een conferentie met het thema 'Impact of 18,000 teu vessels on Intra-European Networks'. Er wordt gedebatteerd over de vraag of Europese havens klaar zijn voor deze recordschepen. Ook de mogelijkheden voor veerboten om te functioneren als back-up voor de feeder-diensten worden bediscussieerd.

• [www.coastlink.co.uk](http://www.coastlink.co.uk)

### Logistiek Manager van het Jaar

7 maart

'Breng passie in de logistiek' is het thema voor de verkiezing van de Logistiek Manager van het jaar. Niet alleen de finalisten vertellen over hun passie bij de werkzaamheden in de logistiek, maar ook vooraanstaande ondernemers. Daarnaast zijn er expert- en kennissessies en wordt uiteraard de Logistiek Manager van het Jaar 2012 bekendgemaakt. Genomineerd zijn: Robert van der Waal (Samsung), Marianne de Winter (De Winter Logistics) en Derrien Jansen (Friesland Campina).

• [www.logistiekmanagervanhetjaar.nl](http://www.logistiekmanagervanhetjaar.nl)

### Rail-Tech Europe

19 t/m 21 maart

Meer dan 130 stands met de nieuwste technologieën en de meest recente productontwikkelingen, er is een Rail-Carrièreplein en een spoorlijn voor demonstraties.

• [www.railtech-europe.com](http://www.railtech-europe.com)

### SITL en Intralogistics

26 t/m 28 maart

De dertigste editie van SITL, de vakbeurs in Parijs over externe logistiek en logistieke dienstverlening. Dit jaar voor het eerst met een nieuw aanvullend evenement: Intralogistics.

• [www.sitl.eu](http://www.sitl.eu)

### Carrosserie Vakdagen Hardenberg

9 t/m 11 april

Door het uitgebreide aanbod van verschillende producten en/of diensten is Carrosserie Vakdagen Hardenberg een 'must' voor carrosseriebedrijven, toeleveranciers en overige branche-gerelateerde bedrijven.

• [www.evenementenhal.nl/hardenberg](http://www.evenementenhal.nl/hardenberg)

### NT Dagen

12 en 13 juni

NT Dagen is hét branche-event voor verladers, vervoerders en logistieke ondernemers. U wordt bijgepraat over de stand van zaken in de logistieke arbeidsmarkt én u deelt de jongste inzichten tijdens seminars en workshops.

• [www.ntdagen.nl](http://www.ntdagen.nl)



### Logimat

19 t/m 21 februari

• [www.logimat-messe.de](http://www.logimat-messe.de)

Dit jaar heeft deze vakbeurs een extra hal en 150 nieuwe standhouders op een totaal van ongeveer 1.000. Het aanbod is een mix van material handling, magazijnrichting en hulpmiddelen in Intralogistics. Tevens is hierover een congres.



### Transport & Logistics

13 en 14 maart

Duurzaamheid is deze keer het hoofdthema. Geen enkele ondernemer binnen de transport- en logistieksector kan meer om dit actuele thema heen.

• [www.easyfairs.nl](http://www.easyfairs.nl)



### Netwerkbijeenkomst Clean Shipping Index

12 februari

Verladers, reders en andere betrokkenen bij de maritieme sector maken in het Rotterdamse Hotel New York kennis met de Clean Shipping Index, een softwareapplicatie om de milieuprestaties van schepen te meten. Het is ook geschikt om de eigen milieu-inspanningen te vergelijken met andere rederijen.

• [www.evo.nl](http://www.evo.nl)

### Dutch Maritime Industry

14 februari

Nederland is hét maritieme centrum van Europa. Maar hoe lang nog? Die vraag wordt tijdens het evenement beantwoord door maritieme professionals, waaronder Thecla Bodewes.

• [www.dutchmaritime.nl](http://www.dutchmaritime.nl)



### Europort Istanbul

20 t/m 23 maart

Grootste maritieme vakbeurs van Turkije. In november in Rotterdam.

• [www.europort-istanbul.com](http://www.europort-istanbul.com)



Noviteiten in de markt van transport en logistiek zetten we hier voor u op een rijtje. Bent u ook een marktbestormer met een innovatief product? Mail uw productbeschrijving (bij voorkeur voorzien van een hogeresolutie foto) naar: [redactie@nieuwsbladtransport.nl](mailto:redactie@nieuwsbladtransport.nl) onder vermelding van 'productnieuws'.

## NIEUWE EDITIE HANDBOEK CONTAINERGASSEN

In samenwerking met EVO is de tweede volledig herziene druk van Handboek Containergassen verschenen bij NT Publishers, uitgever van onder meer Nieuwsblad Transport en MainPort Magazine.

Van de vele miljoenen containers die vanuit alle windstreken de Nederlandse havens binnenkomen, heeft een deel risicovolle gassen aan boord. Het zomaar openen van dergelijke, vaak ongemarkeerde containers kan bijzonder schadelijk zijn. Het handboek Containergassen geeft de nodige handvatten om daar op een veilige manier mee om te gaan. Wat zijn de gezondheidsrisico's op korte en lange termijn? Hoe bepaal je wanneer het veilig is om een container te openen? Welke wet- en regelgeving is hier van belang?

Er is veel gebeurd sinds de laatste uitgave van het Handboek Containergassen (2009). Het Protocol voor het veilig openen van containers is aangescherpt en het wordt ge-

bruikt door zo'n 40 procent van de bedrijven in Nederland die met importcontainers werken. Intussen zijn duizenden gasmetingen verricht, waarbij blijkt dat het bekende lijstje van tien gevaarlijkste stoffen lang niet toereikend is. In België is volop aandacht gekomen voor het probleem en heeft de Douane een strakke aanpak ingevoerd. Ook elders in Europa dringt het besef door dat bedrijven waakzaam moeten zijn voor het probleem van de containergassen. Het boek is geschreven door José van Uffelen en Feico Houweling. Houweling vond het hoog tijd voor een nieuwe herziene druk: 'De situatie is niet meer te vergelijken met pakweg vier jaar geleden. Er zijn nu gecertificeerde opleidingen voor gasmeetkundigen en ook op het gebied van de wet- en regelgeving is er meer duidelijkheid. Sommige bedrijven die importcontainers ontvangen, zijn al heel ver met het nemen van effectieve maatregelen die in de praktijk goed blijken te werken.

Daardoor hebben we het boek veel concreter kunnen maken met veel tips en praktische aanwijzingen.

Verder hebben we uitgebreid over de grens gekeken naar de situatie in landen als België, Duitsland en Frankrijk. In eerste instantie dachten we dat we er een Europees boek van konden maken, maar Nederland is echt koploper bij de aanpak van gevaarlijke containergassen. Daardoor kun je de Nederlandse situatie rustig als voorbeeld gebruiken. In Duitsland gebeurt er wel veel in de medische hoek, maar je ziet toch dat er steeds wordt teruggegrepen op onderzoeken uit Nederland.

Meer info: [www.handboekcontainergassen.nl](http://www.handboekcontainergassen.nl)

 HARALD ROELOFS



**ZWEEDSE ZUINIGE HEFTRUCK** Bij de Zweedse heftruckproducent Atlet zijn de Balance dieselvorkheftrucks voortaan leverbaar met nieuw afgestelde motoren die voldoen aan de nieuwe Europese Stage 3B emissieregels. Volgens deze nieuwe regelgeving moeten vorkheftrucks met een vermogen van meer dan 36 KW standaard zijn voorzien van een dieselpartikelfilter (DPF). Atlet heeft het vermogen van zijn Balance dieselvorkheftrucks nu aangepast van 38 kW tot 36 kW. Daardoor is het niet nodig een DPF te installeren. Hiermee wordt vermeden dat de kosten worden verhoogd. De Zweedse heftruckbouwer wijst er op dat door deze wijziging het brandstofverbruik met maximaal 25 procent wordt beperkt.

Meer info: [www.atlet.com](http://www.atlet.com)



**PORTBASE EN DOUANENUMMERS** In het Port Community System van Portbase is het voortaan mogelijk via de service Melding import documentatie alle nummers van douanedocumenten voor importlading eenvoudig te melden aan de containerterminal. De containers kunnen vervolgens zonder papieren douanedocumenten worden opgehaald. Iedereen kan efficiënter werken, meldt Portbase. Dat geldt voor zowel de indienende expediteur, vervoerder of importeur als voor de terminal. Voor de praktische en laagdrempelige service volstaat een internetverbinding. Daarnaast is voor ieder onderdeel van deze service een systeemkoppeling mogelijk.

Meer info: [www.portbase.com](http://www.portbase.com)

### HEIWO INTRODUCEERT LICHTGEWICHT AERO BANDLOSSER

Gebaseerd op de toenemende vraag naar CO<sub>2</sub>-reductie en meer brandstofbesparing binnen de transportwereld, innoveerden de Heiwo technici het concept van hun bestaande bandlossers. Daarin werkten zij samen met de Universiteit van Delft en Ephicas. Aanpassingen aan chassis en de halfronde, druppelvormige opbouw resulteerden inmiddels in een verbeterde luchtweerstand en daarmee een brandstofbesparing tot wel 15 procent. Door toepassing van 40 mm geïsoleerde zijwanden uit een stuk met geïntegreerde versterkingen en de specifieke ronde vorm ontstaan tal van voordelen. Allereerst de verbeterde aerodynamica die bijdraagt aan de lagere luchtweerstand en het brandstofverbruik. Eerste metingen op dat gebied tonen volgens Heiwo reducties aan die oplopen tot 15 procent. Door toepassing van de naadloze halfronde sandwichpanelen in de opbouw is deze snel, eenvoudig en doelmatig te reinigen en voldoet daarmee aan de geldende GMP en HACCP eisen, aldus de producent. Door zijn ronde vorm biedt de opbouw meer laadvermogen en draagt bij aan een lager zwaartepunt. Dat laatste moet de stabiliteit ten goede komen.

Meer info: [www.heiwo.nl](http://www.heiwo.nl)



## COLOFON NT

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

**Managing Director**  
michel.schuuring@ntpublishers.nl

**Hoofredactie**  
harald.roelofs@nieuwsbladtransport.nl

**Publishing Manager**  
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

**Eindredactie**  
agnes.diepenmaat@nieuwsbladtransport.nl  
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

**Redactie**  
redactie@nieuwsbladtransport.nl  
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl  
wegvervoer en marge  
frank.de.kruijff@nieuwsbladtransport.nl  
politiek en beleid

rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl  
havens, maritiem en spoor  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl  
wegvervoer, binnenvaart en economie  
stefan.verberckmoes@nieuwsbladtransport.nl  
scheepvaart  
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl  
agnes.diepenmaat@nieuwsbladtransport.nl  
luchtvracht en expeditie

**Beeldredactie**  
beeldredactie@nieuwsbladtransport.nl  
bernadet.gribnau@ntpublishers.nl  
nataschavan.hornsveld@ntpublishers.nl

Nieuwsblad Transport hanteert de witte spelling

**Manager online development**  
frank.van.hal@ntpublishers.nl

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

**Traffic**  
traffic@ntpublishers.nl

**Klantenservice**  
T. 010 280 10 16 F. 010 280 10 05  
customerdesk@ntpublishers.nl

jaarabonnement incl. NT e-mail €467,-  
excl. NT e-mail €404,-

half jaarabonnement incl. NT e-mail €253,-  
excl. NT e-mail €216,-  
kwartaalabonnement incl. NT e-mail €149,-  
excl. NT e-mail €124,-  
introductieabonnement incl. NT e-mail €15,-

Prijzen zijn exclusief BTW.  
Annulering: schriftelijk een maand voor aanvang van de nieuwe abonnementsperiode.

**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

**Druk**  
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2013 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden.  
Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, afgedrukt, 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.



## Droomland



Honderden Denen, onder wie (even een grapje tussendoor voor de voetbal-fans) de complete Ajax-selectie, belden mij de afgelopen dagen woedend op naar aanleiding van mijn column van vorige week, waarin stond dat in 2012 de Fehmarn Tunnel geopend zal worden. Daar had natuurlijk moeten staan: 2021. Een slordige tikfout met mogelijk verstrekkende gevolgen. Mochten er onverhoopt enkele door mij misleide Nederlandse NT-lezers 'as we speak' geërgerd over een ijskoude en overduidelijk nog tunnelloze Fehmarn Belt staan te staren: kom terug, beste mensen, loos alarm!

We moeten nog jaren wachten op de nieuwe verbinding met Kopenhagen, hoofdstad van het, volgens een VN-rapport uit 2012, 'gelukkigste land ter wereld'. De Copenhagen Post, die deze kwestie momenteel onderzoekt, betwijfelt trouwens ernstig of Denen echt hoger op de geluksladder staan dan andere nationaliteiten. In een hoofdredactioneel commentaar opperde de Deense krant vorige week dat wie een droomland zou stichten, waarschijnlijk toch eerst voor een warm klimaat en lage belastingen zou zorgen.

Misschien heeft het Deense geluksgevoel iets te maken met het feit dat de Denen nog gewoon met kronen betalen in plaats van met euro's? Een bedrijf als Maersk bewijst dat je zonder euro bepaald niet meteen in armoede vervalt. Bovendien hoeft Denemarken zijn minister van financiën tenminste niet uit te lenen aan de eurozonegroep.

Nu we het daar toch over hebben: is het verstandig dat onze minister van financiën onze premier Rutten - de man van de rekenfout van 50 miljard, weet u nog? - regelmatig alleen in Den Haag achterlaat, om in Brussel met een voorzittershamer te zwaaien? Ik zou zeggen van niet, al is het logisch dat Dijsselbloem en Rutten zich niets aantrekken van de mening van iemand die zelf het getal 2021 niet eens correct kan typen.

Zullen we dan maar aan de Denen vragen of ze die 18 kilometer brede zeestraat, de Fehmarn Belt, aan ons willen geven, om Brussel en Berlijn een beetje op afstand te houden? De logistieke sector zou er ongetwijfeld een mouw aan weten te passen, maar toch lijkt het me lastig, Nederland als eiland. Ik schat dat het tot zeker 2021 zou duren om onder zo'n plas water behoorlijke tunnels naar onze burens te graven.

**PAUL JUMELET**  
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl

### QUOTE VAN DE WEEK

Ons voorstel stelt de fabrikanten in staat om verschillende geluiden voor verschillende merken en modellen te bedenken



David Strickland, verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in de VS, wil verplicht stellen dat elektrische voertuigen herrie maken

# COLUMN

# Telg scheepsfamilie herstelt van dreun

**RIJKE RUITER** 'Athina Onassis laat neus weer eens zien in Griekenland'

**Athina Onassis. Ze stond op nummer 11 in de ranglijst van '60 rijkste Europeanen in transport' die wij afgelopen herfst publiceerden. Minder goed nieuws was, dat de geboren Française in november van haar paard viel.**

Athina Onassis, de enige nog in leven zijnde erfgename van de Griekse scheepsmagnaat Aristotle Onassis (ze wordt deze maand 28 jaar), lijkt goed te zijn hersteld van het ongeval dat ze op 13 november had. Onassis, die de paardensport beoefent, viel die dag tijdens een oefening van haar paard en liep een verwonding op aan twee rugwervels.

Direct na het ongeluk werd gevreesd voor ernstiger letsel en kreeg Onassis een nekbrace aangemeten. Maar uiteindelijk viel de lichamelijke schade zo mee, dat de Frans-Griekse twintiger een dezer dagen het klooster van de 4e-eeuwse Griekse heilige John Chrysostom op het eiland Naxos bezoekt. De 13e november is een aan Chrysostom gerelateerde feestdag, en Onassis zou juist zijn klooster daarom hebben uitgekozen om de hogere machten te bedanken voor haar goede herstel.

Het vermeende kloosterbezoek staat vermeld op een website met Griekse nieuwtjes. Voor dit soort berichtgeving over de nazaat van de scheepsfamilie zijn we afhankelijk van het roddelcircuit, want zelf doet Onassis niet aan het bijhouden van een blog of het verspreiden van persberichten. Wel geeft ze haar naam aan de Athina Onassis International Horse Show in Rio de Janeiro, onderdeel van de Global Champions Tour. Als deelnemster aan deze hippische



Twee beschadigde rugwervels liep Onassis op, maar nu gaat het weer goed.

springwedstrijden slaat Onassis trouwens helemaal geen gek figuur. In 2011 haalde ze een keurige 24e plaats op de Global Champions Tour-ranking. Met Brazilië heeft Onassis een band, sinds ze tien jaar geleden de Braziliaanse springruiter Alvaro de Miranda Neto (twee Olympische medailles) ontmoette, met wie ze in 2005 trouwde.

### Skorpios

Wonen doet het paar in België, redelijk dicht bij de Nederlandse grens, en dus niet op het Griekse eiland Skorpios dat Athina erfde van Aristotle Onassis. Volgens Griekse berichten heeft Onassis al veertien jaar geen voet meer op Griekse bodem gezet, tot aan het vermeende bezoek aan Naxos van deze maand.

Al zijn er ook berichten dat Athina onlangs Skorpios heeft bezocht. Maar nogmaals, zulke informatie komt uit het roddelcircuit. Onassis zou nog steeds van plan zijn om Skorpios te verkopen, een plan waarover in 2009 voor het eerst verhalen in media opdoken.

Berichten dat modeontwerper Giorgio Armani het eiland had gekocht, werden in 2010 wijd verspreid, maar daarna met kracht ontkend. Bill Gates, Roman Abramovich en de sheik van Qatar zouden zich ook bij de eilandenmakelaar hebben gemeld, maar voor zover bekend is het privé-eiland nog altijd 'gewoon' van Onassis.

**PAUL JUMELET**

## Wat doet die smurf op die truck?

Een smurf tegen de voorkant van een vrachtwagen geplakt. Wat zou hier gebeurd zijn? Is de vrachtwagenchauffeur keihard doorgereden toen Vader Abraham met blauwe handlangers een zebrapad overstak? Of wordt de smurf misbruikt als navigatieslaaf? Geen van beide. De foto is gemaakt tijdens de afgelopen oud- en nieuw-viering in Ecuador. Het is in het Zuid-Amerikaanse land traditie om papier-maché figuren te maken - dat kan van een stripfiguur zijn, maar bijvoorbeeld ook van een bekende voetballer of politicus of van iemand aan wie je een hekel hebt - en die in het begin van het nieuwe jaar te verbranden.

De pop wordt met benzine overgoten en na twaalf in de hens gezet. Dat is natuurlijk slecht nieuws voor de smurf, maar voor de mensen in Ecuador is het een manier om het oude jaar achter zich te laten en met een schone lei te beginnen. Sommige mensen maken de papier-maché figuren zelf, maar ze zijn aan het einde



Stripliefhebbers kunnen beter even weggijken. Schokkende beelden uit Ecuador.

van het jaar ook gewoon veelvuldig in winkels te koop. Wat dat betreft zijn er wel wat gelijkenissen met onze olieboltraditie, als steken we onze oliebolletjes niet in de fik en is het ons niet bekend of de Ecuadoriaanse

AD een jaarlijkse Año Viejo-test heeft (zo heten de poppen - 'Año Viejo' - oftewel 'Oud Jaar'). Enfin, we wensen de Ecuadoriaanse vrachtwagenchauffeur alsnog een gelukkig en een verkeersveilig 2013.

**NT** Nieuwsblad  
Transport

4 weken voor slechts €15



www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Bel 010 280 10 16

of mail [customerdesk@ntpublishers.nl](mailto:customerdesk@ntpublishers.nl)