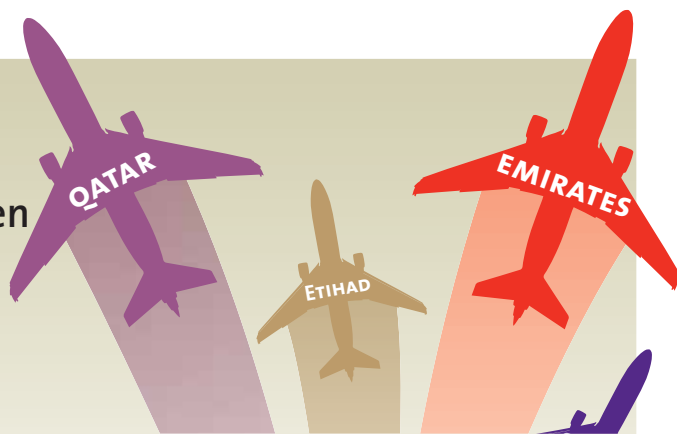


DOSSIER

Groeicijfers
Midden-Oosten
knallen
de lucht in
8



INTERVIEW

Camera's
zien wie
op de 'lijst'
staat
2



Brussel zet discussie over
staatssteun op scherp

DEZE WEEK

3

Antwerpen ligt op koers
voor recordjaar

DEZE WEEK

5

Zûinig rijden doe je zo,
leren de Sandd-men

DE PRAKTIJK

14

WEEK 29 | 16-22 JULI 2014 | JAARGANG 27

WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL

Hanjin bouwt LNG-bunkerschip

SCHEEPVAART

Een belangrijke stap in de sluiting van het LNG-bunker-netwerk is gezet. Hanjin Heavy Industries & Construction gaat een LNG-bunkerschip bouwen voor NYK in Japan. Hanjin Heavy Industries en NYK hebben hiertoe een contract getekend, meldt de scheepsbouwer. Veel details zijn er nog niet bekend over het schip, behalve dat het een laadcapaciteit van 5.100 kubieke meter zal



hebben en bedoeld is voor ship-to-ship transfers op zee. Vloeibaar aardgas (LNG) gaat een steeds grotere rol spelen als brandstof voor de transportsector.

BESPARING KUSTBEWAKING

400

miljoen euro wil Brussel besparen op de kustbewaking. De kostenbesparing moet bereikt worden door het

delen van informatie tussen de verschillende lidstaten op zowel burgerlijk als militair niveau. Daarvoor wordt het Common Information Sharing Environment (CISE) gebruikt. Bedoeling is dat de autoriteiten hun maritieme data middels dit platform gaan delen. 'Duurzame groei in de maritieme sector is alleen mogelijk als onze zeewateren veilig zijn', zegt eurocommissaris Maria Damanaki (Maritieme Zaken & Visserij).

Cosco koopt tien nieuwe schepen

SCHEEPVAART

De Chinese rederij Cosco gaat tien nieuwe bulkschepen kopen voor in totaal 263 miljoen dollar. Acht daarvan worden besteld door Prosperity Investment, een 100%-investeringsvehikel van Cosco. Deze acht schepen worden gebouwd door China Shipbuilding Trading en Chengxi Shipyard. Daarnaast heeft Cosco zelf twee schepen besteld bij Shanhaiguan Shipbuilding. De twee schepen die Shanhaiguan Shipbuilding gaat bouwen, hebben een capaciteit van 38.500 dwt en zijn over twee jaar klaar. China Shipbuilding en Chengxi Shipyard bouwen vier schepen van 38.800 dwt en vier bulkcarriers van 63.800 dwt. Deze worden in 2016 en 2017 geleverd.

K+N scoort goed eerste halfjaar

EXPEDITIE

Het expeditieconcern Kuehne & Nagel (K&N) heeft in de eerste helft van dit jaar 1,9 miljoen teu verscheept. Dat is 8% meer dan vorig jaar. Dit laat het bedrijf in een halfjaarbericht weten. Volgens het concern ligt dat groeicijfer ruim twee keer zo hoog als de marktgroei. De omzet daalde overigens wel met 0,7% tot 9,54 miljard dollar, wat er op duidt dat de tarieven onder druk stonden. Niettemin verbeterde het resultaat van 325 miljoen naar 352 miljoen dollar.



Samenwerking Maersk en MSC heeft vrij baan

LIJNVAART Rederijen gaan alleen hun netwerk met elkaar delen

ILLUSTRATIE NOURDIN KOUGH



2M van Maersk Line en MSC kan begin 2015 operationeel zijn. De twee rederijen vragen voor hun Vessel Sharing Agreement (VSA) geen goedkeuring van China.

Een oordeel van het Chinese ministerie van handel zou niet nodig zijn, omdat 2M niet onder de Chinese antimonopoliewet valt. Het samenwerkingsverband is immers geen entiteit met een eigen staf en hoofdkantoor. Maersk en Mediterranean Shipping Company (MSC) blijven verantwoordelijk voor hun eigen routes, planning en schepen. Ook blijven zij hun eigen tariefstrategie volgen. Het enige dat zij doen is vracht combineren op 21 diensten tussen Azië en Europa, op de trans-Atlantische en trans-Pacific routes. Het Chinese ministerie van handel sprak half juni zijn veto uit over P3, de alliantie die Maersk Line, MSC en het Franse CMA CGM wilden vormen. P3 zou een hoofd-

vestiging krijgen in Londen met een eigen topman en tweehonderd werknemers. Daarnaast zou de alliantie met een marktaandeel van 46% op de containerlijnvaart tussen Europa en Azië volgens de Chinese autoriteiten veel te groot zijn. De VSA die Maersk en MSC vormen, heeft een marktaandeel van 35% op dezelfde route. Het algemene doel van 2M is om het netwerk te delen, verklaren Maersk Line en MSC. De twee zeggen dat zij met 2M in staat zijn klanten te voorzien van meer stabiele en frequente diensten en meer havens aandoen met directe diensten. De VSA zal de efficiëntie van de netwerken verbeteren door een betere benutting van de vlootcapaciteit, beloven de twee rederijen in een verklaring. De VSA omvat 185 schepen, 110 van Maersk en 75 van MSC, met een totale capaciteit van 2,1 miljoen teu. De overeenkomst geldt voor tien jaar. Nadat de Deense en de Zwitserse containercarrier vorige week hun plannen bekendmaakten, zijn zij direct voortvarend

aan de slag gegaan. Maersk Line heeft acht oost-westdiensten die het samen met het Franse CMA CGM onderhoudt, opgezegd. Maritieme analisten van Drewry en SeaIntel verwachten dat CMA CGM weer om tafel gaat met de Arabische rederij UASC en met China Shipping. Vóór de P3-plannen waren de Fransen met deze twee containervervoerders in gesprek over een mogelijke samenwerking. Hoewel de verladers aangeven dat zij 2M een beter initiatief vinden dan P3, vragen zij de autoriteiten in verschillende regio's toezicht te blijven houden op de VSA van Maersk en MSC. De internationale verladersorganisatie GSF maakt zich grote zorgen om de keuzevrijheid van haar leden. 'Als klant wil ik zelf uitmaken of ik mijn spullen met Maersk of MSC wil laten vervoeren', zegt beleidsmedewerker Lodewijk Wissen van verladersorganisatie EVO.

✎ GERT VAN HARSKAMP

► ZIE OOK PAGINA 2: COMMENTAAR

Risicovol, maar gewenst



Lang hebben Maersk Line en MSC er niet over gedaan om hun wonden te likken na het mislukte P3-initiatief met CMA CGM. De Deense en Zwitserse rederij hebben nog geen vier weken na het Chinese veto voor de P3-alliantie 2M gepresenteerd.

Deze Vessel Sharing Agreement (VSA) vervangt alle andere samenwerkingsverbanden op de oost-westroutes en de transpacific. 2M kan het startschot zijn voor de broodnodige consolidatie in de lijnvaart, maar geheel zonder risico is de samenwerking tussen de Denen en de Zwitsers niet. Vooral Maersk moet uitkijken dat het zijn goede naam niet te grabbel gooit.

Al jaren is Maersk Line de meest betrouwbare containerliner, blijkt uit de maandelijkse betrouwbaarheidscijfers van het Deense advies- en onderzoeksbureau SeaIntel. Die goede naam zet Maersk op het spel met 2M. MSC staat namelijk niet te boek als betrouwbaar. In de branche wordt nog weleens gekscherend gezegd dat MSC staat voor 'Maybe Ship is Coming' (Misschien komt het schip). Van de top twintig grootste rederijen heeft alleen de noodlijdende Israëlische containercarrier ZIM meer moeite om op tijd in de haven te arriveren. Slechts zeven op de tien schepen van MSC houden zich aan het vastgestelde vaarschema. Dat staat in schril contrast met het betrouwbaarheidspercentage van ruim 85% dat Maersk nagenoeg structureel scoort.

De VSA van Maersk en MSC is geen alliantie. Klanten gaan dan ook niet met 2M in zee, maar met de individuele rederij. Klanten die gewend zijn aan de grondigheid van de Denen, zullen onaangenaam verrast zijn als hun vracht te laat is omdat Maersk de container laat meevoeren op een schip van MSC. Saillant detail is dat de Denen acht goed presterende diensten met CMA CGM opgeven voor de samenwerking met MSC in 2M.

Daarentegen kan CMA CGM elke hoop op een alliantie of VSA met Maersk Line en MSC nu wel vergeten en zich richten op andere partners. Het zou logisch zijn dat de Fransen hun oude banden met de Arabische rederij UASC en China Shipping weer aanhalen. Voor de onderhandelingen met Maersk en MSC over P3 had CMA CGM namelijk al contact gelegd met deze twee containercarriers.

Als de Fransen tot serieuze samenwerking komen met UASC en China Shipping, heeft zich in de lijnvaart toch nog een broodnodige consolidatie voorgedaan. Dat leek vanwege ingewikkelde eigendomsstructuren (familiebedrijven of staats-eigendom) onmogelijk. De klant kan naast deze VSA's nog kiezen tussen G6 (APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK en OOCL), CKYH 'Green Alliance' (Cosco, "K" Line, Yang Ming Line en Hanjin Shipping, Evergreen) en als nichespeler fusiebedrijf Hapag-Lloyd/CSAV.

Concurrentie blijft gegarandeerd en de lijnvaartsector is met minder wereldspelers een stuk gezonder.

GERT VAN HARKAMP
redactie@nieuwsbladtransport.nl

COMMENTAAR

RON KNAAP, MANAGER MONITORING & RESPONSE BIJ TRIGION

'We herkennen kentekens van wie hier woont of werkt'

De haven van Rotterdam is sinds 3 juli twaalf camera's rijker. Die zijn onderdeel van het proefproject Camerabewaking Rotterdam Seaport, waarmee het Havenbedrijf, Deltalinqs, Douane, de politie en de gemeente de criminaliteit in de haven verder willen terugdringen. Aan beveiligingsbedrijf Trigion de taak om te waken.

Twaalf camera's hangen er nu in proefgebied Waalhaven Noordzijde/Sluisjesdijk. Hoe gaan jullie die gebruiken?

Met de camera's houden we de openbare weg in de gaten en willen we crimineel gedrag spotten. Dat doen we door een scheiding te maken tussen regulier werkverkeer en andere weggebruikers. Want die twee zijn lang niet altijd duidelijk van elkaar te onderscheiden.

Hoe onderscheid je dat verkeer dan van elkaar?

Door naar de kentekens van de voertuigen te kijken kunnen wij zien wie er in de omgeving woont of werkt en wie niet. De werknemers en omwonenden worden op een 'white list' geplaatst en worden herkend als regulier en daar hoerend verkeer. Zo hoeven we alleen het overige verkeer nog in de gaten te houden.

Kentekenregistratie?!

Nou, kentekenherkenning. We slaan die gegevens namelijk niet op. Inwoners van het gebied en de werknemers van de bedrijven die hier gevestigd zijn kunnen hun kentekens registreren via een website. De camera's herkennen dus de opgegeven kentekens en melden ons dat die in dit gebied thuis horen.

Maar dan registreer ik mijzelf toch ook even, als ik besluit om van carrière te wisselen.

Zo makkelijk gaat dat niet, want er is natuurlijk wel een identificatieprocedure waarin degene die zich registreert moet aantonen



dat hij of zij daadwerkelijk in het gebied woont of werkt.

En lukt dat een beetje, om mensen zichzelf te laten registreren?

Jazeker, dat gaat best goed. We verwachten dat ongeveer 90% van de reguliere weggebruikers zich eind deze maand heeft geregistreerd. Dat is ook logisch, want het project wordt door de bedrijven zelfgedragen.

De beelden worden live uitgelezen door de Douane en een particulier beveiligingsbedrijf, las ik online. Klinkt kostbaar.

Dat is ook niet het geval. In eerste instantie kijken wij vanuit Trigion de beelden live uit. Daarbij gaat het om signalering. Pas als wij iets zien waarschuwen wij de Douane of politie. Zij kunnen de camera's vervolgens overnemen en eventueel ook beelden opslaan, want zij hebben die bevoegdheid wel. Zij kunnen er bijvoorbeeld ook voor kiezen om met een camera een specifiek bedrijf in de gaten te houden, terwijl wij ons richten op de openbare weg.

Wie financiert het project eigenlijk?

De financiering loopt via het Havenbedrijf Rotterdam, maar de initiatiefnemers dragen allemaal bij.

Waarom is er een speciaal havennetwerk nodig, kan dat niet gewoon op het algemene toezicht-netwerk worden aangesloten?

Op welk netwerk camera's worden aangesloten is afhankelijk van de belangen die het toezicht dient. De camera's in het centrum van Rotterdam dienen allemaal de bewaring van de openbare orde. Dat is een publiek belang en dus een politietaken. Onze camera's dienen vooral het belang van de bedrijven, om criminaliteit aan hun adres te voorkomen. Dat is een privaat belang en dat wordt door de gemeente uitbesteed aan particuliere bedrijven.

De proef is 3 juli begonnen. Hebben jullie al criminelen betrupt?

Er zijn meerdere dingen geweest die onze interesse hebben gewekt. Er zijn zelfs enkele gevallen waarbij nog een politieonderzoek loopt. Maar om dat onderzoek niet te verstoren kan ik daar verder niet op ingaan. Überhaupt communiceren wij dat soort informatie nooit aan derden.

Het klinkt alsof de proef nu al een succes is. Gaat het uitgebreid worden?

We gaan eerst de proef afmaken. Die duurt nog tot het einde van dit jaar. Als dan uit evaluatie blijkt dat de proef een succes is geweest, dan zal er inderdaad worden nagedacht over uitbreiding. Maar in welke mate en in welke gebieden dat zal zijn, daar kan ik nu nog niets over zeggen.

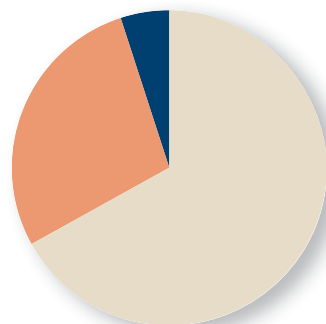
Waarom is er eigenlijk voor de Waalhaven gekozen? Is die zo crimineel?

Die locatie is bepaald door de initiatiefnemers. De Waalhaven grenst dicht aan het centrum. Daardoor broeit het onveiligheidsgevoel daar wat meer dan dieper de haven in.

TOBIAS PIEFFERS

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden 345 mensen op de stelling van 9 JULI



Martinair moet voor Schiphol behouden blijven

67 % Ja, belangrijk voor verladend Nederland
28 % Nee, er is genoeg aanbod
5 % Anders

NIEUWE POLL: Klanten moeten blij zijn met komst 2M

Reageer ook! WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL



1 augustus: VS/Canada

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

EU onderzoekt haventax

VRIJSTELLING België en Duitsland moeten vragen over staatssteun beantwoorden

Brussel is een 'diepgaand onderzoek' begonnen naar de Nederlandse belasting-vrijstelling voor zeehavens. Ook de situatie in andere landen wordt onder de loep genomen.

Het besluit van de Europese Commissie is een reactie op het recente conceptwetsvoorstel van Den Haag om de Nederlandse vennootschapsbelasting voor overheidsbedrijven te 'moderniseren'. Daarin worden de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, Zeeland Seaports, Groeningen Seaports en het Havenschap Moerdijk – alle overheidsbedrijven – uitdrukkelijk vrijgesteld.

Het argument daarvoor is dat die havens uitsluitend op internationaal niveau concurreren en dat er in Europa geen gelijk speelveld tussen havens is. Volgens de toelichting op het wetsvoorstel moeten de havens wel belasting gaan betalen als die situatie wordt rechtgetrokken. Het Havenbedrijf van Rotterdam, dat zo'n 50 miljoen per jaar zou moeten afdragen, reageerde uitermate tevreden op het voorstel en ging ervan uit dat de zaak voor jaren van tafel was.

Stroperig

Maar de Europese Commissie laat het er dus niet bij zitten en commissaris Joaquín Almunia zegt, naar aanleiding van klachten, dat hij zich zorgen maakt dat de Nederlandse havens bevoordeeld worden. Brussel heeft Nederland vorig jaar mei nog gevraagd de vrijstelling te schrappen, maar de zaak gaat veel verder terug. De eerste vermaning door Brussel dateert al van 1997 en die leidde er uiteindelijk toe dat in 2002 de vrijstelling voor Schiphol Group werd geschrapt.

Uit een gedetailleerde brief die Almunia begin mei aan Nederland stuurde, blijkt dat de oorsprong van de kwestie zelfs van voor de oprich-



FOTO REUTERS

Het geduld van eurocommissaris Joaquín Almunia is op. Hij heeft nu Nederland, Duitsland én België op de korrel.

ting van de Europese Gemeenschap dateert. Nederland beroept zich namelijk op een lijst met uitzonderingen uit 1956, in de wetenschap dat een latere regeling hoe dan ook niet door Brussel geaccepteerd zou worden. Uit de brief blijkt ook dat de procedure uitermate stroperig ver-

loopt. Zo duurde het maar liefst drie jaar voordat Nederland aan een verzoek om meer informatie voldeed. Almunia laat er geen misverstand over bestaan dat het geduld van de Commissie over wat als 'onverenigbare staatssteun' wordt omschreven

op is. Nederland kreeg begin mei een maand de tijd om met een voorstel te komen om 'dienstige maatregelen' te treffen, met andere woorden om de vrijstelling te beëindigen. De betreffende wetgeving moet binnen anderhalf jaar klaar zijn en het jaar daarop van kracht worden. Con-

zorgd' over Duitsland en België en wil weten of die hun zeehavens niet op een onrechtmatige manier bevoordelen. De Commissie stuurde alle Europese havens vorig jaar vragenlijsten en zegt 'aanwijzingen' te hebben dat sommige havens bevoordeeld worden. De resultaten van dit 'vooronderzoek' worden overigens niet naar buiten gebracht. Minister Schultz (I en M) heeft het parlement een paar maanden geleden beloofd zich in Brussel sterk te zullen maken voor het beëindigen van staatssteun. Volgens een rapport van de Erasmus Universiteit en Ecorys gaat er in Duitsland en België jaarlijks rond de 300 miljoen belastinggeld naar de zeehavens, tegen nog geen 40 miljoen in Nederland.

Belastingvrijstelling voor Schiphol is ook op last van Brussel geschrapt.

creet betekent dit dat de havenbeheerders vanaf 2016 belasting zouden moeten gaan betalen. Daar staat tegenover dat de Commissie andere lidstaten vragen heeft gesteld over staatssteun van hun zeehavens. Almunia is met name 'be-

zorgd' over Duitsland en België en wil weten of die hun zeehavens niet op een onrechtmatige manier bevoordelen. De Commissie stuurde alle Europese havens vorig jaar vragenlijsten en zegt 'aanwijzingen' te hebben dat sommige havens bevoordeeld worden. De resultaten van dit 'vooronderzoek' worden overigens niet naar buiten gebracht. Minister Schultz (I en M) heeft het parlement een paar maanden geleden beloofd zich in Brussel sterk te zullen maken voor het beëindigen van staatssteun. Volgens een rapport van de Erasmus Universiteit en Ecorys gaat er in Duitsland en België jaarlijks rond de 300 miljoen belastinggeld naar de zeehavens, tegen nog geen 40 miljoen in Nederland.

NIEUWKOMER

Svitzer sleept topdrie binnen in Rotterdam

Nieuwkomer Svitzer heeft de gevestigde orde op de Rotterdamse sleepmarkt een slag toegebracht door contracten af te sluiten met de drie grootste containerlijnen.

Het Deense bedrijf begeleidt sinds medio dit jaar de helft van de schepen van Maersk Line en die van MSC. Begin volgend jaar komen daar ook de schepen van CMA-CGM bij. Dit bevestigt directeur Continentaal Europa Peter Rondhuis van Svitzer. De drie overeenkomsten zijn samen goed voor 400 tot 500 sleepboot-assistenties per maand, schat hij. Behalve de helft van de containerschepen van Maersk assisteert Svitzer ook de schepen van Maersk Tan-

kers. Kotug doet de andere helft van de containerschepen. De drie belangrijkste bestaande sleepdiensten in Rotterdam raken daarmee elk een fors pakket kwijt. Maersk Line werd voorheen behandeld door Smit, MSC door Kotug en CMA-CGM door Fairplay. De laatste blijft wel de sleepdiensten voor CMA-CGM buiten de Maasvlakte uitvoeren. Svitzer wilde aanvankelijk met Iskes uit IJmuiden in Rotterdam aan de slag, maar die heeft zich uit het project teruggetrokken. Svitzer is 's werelds grootste sleepvaartbedrijf en is al jaren actief in Amsterdam. De stap naar de veel grotere Rotterdamse markt werd al lang verwacht, omdat Svitzer net als Maersk onderdeel is van het A.P. Møller-concern. | RM

'PIETER SCHELTE'

's Werelds grootste voorafbouw naar Rotterdam

De 'Pieter Schelte', het grootste schip ter wereld, wordt op de Maasvlakte afgebouwd, zo heeft Havenbedrijf Rotterdam bevestigd.

Het 382 meter lange en 124 meter brede schip wordt afgemonteerd in het 'binnenmeer' van Maasvlakte 2, waar speciaal voor de 'Pieter Schelte' een put zal worden uitgebaggerd. Daar worden de 65 meter lange balken van het hefsysteem geïnstalleerd, die per schip uit Italië worden aangevoerd.

De 'Pieter Schelte' is bestemd voor het verwijderen en installeren van onderstellen tot 25.000 ton en bovenbouwen tot 48.000 ton van olie- en gasplatformen op zee. Het schip heeft een dubbele boeg, zodat het

platformen kan omvatten. Tevens is het een pijpenlegger en in die hoedanigheid de grootste ter wereld. Topman Allard Castelein van Havenbedrijf Rotterdam noemt het project 'een geweldige stimulans voor de maritieme industrie'. Volgens hem past het in het streven van het Havenbedrijf om de haven verder te ontwikkelen als centrum van de mondiale maritieme industrie. Het recordschip wordt gebouwd door de Koreaanse Daewoo-werf en vergt een investering van zo'n 2,3 miljard euro. De haven van Vlissingen was tot voor kort ook in de race voor de afbouw, die een maand of vier in beslag gaat nemen, maar moest te veel investeren in het uitbaggeren van een ligplaats. | RM

KORT

Bubble Post Antwerpen van start gegaan

STADSDISTRIBUTIE

Schepen voor Mobiliteit Koen Kennis (N-VA) heeft de Antwerpse vestiging van Bubble Post op gang getrapd. Letterlijk, want dit transportbedrijf gebruikt naast elektrische voertuigen ook cargofietsen. Bubble Post opereert vanuit een



depot aan de rand van de stad en verdeelt vandaaruit goederen naar bestemmingen in goederen-transport van en naar het stadscentrum. De cargofietsen kunnen zo'n 300 kilo vracht meenemen.

OOCL in beroep tegen vonnis doodslag

ONGEVAL

De Chinese rederij OOCL die vorige week door de Franse rechter schuldig werd bevonden aan doodslag, heeft hoger beroep ingediend. De rechtbank in Le Havre heeft de containercarrier uit Hongkong schuldig bevonden aan de dood van topman Courtenay Allan in 2003. Bij een bezoek aan het schip OOCL Montreal viel Allan in de liftschacht van het schip. De deuren van de lift gingen open, maar de lift was niet gearriveerd.

Oekraïne wil havens op de Krim afsluiten

CONFLICT

De regering van Oekraïne gaat vijf havens op de Krim sluiten, meldt maritiem verzekeringsbureau Skuld. De verzekeraar waarschuwt reders voor boetes en andere straffen voor schepen die de Krimse havens toch aanlopen. Oe-



kraïne weigert Rusland als machthebber op het schiereiland te erkennen. Dat blijkt ook uit het besluit van Oekraïne om per 15 juli vijf havens op de Krim te sluiten voor de internationale vaart.

Russen bouwen tanker voor olie, container, bulk

SCHEEPVAART

Het Russische bedrijf BF Tankers laat een tankschip bouwen dat ook containers en droge bulk kan vervoeren. Het schip is gelanceerd op de Okskaya Shipyard en heeft de naam Balt Flot 1 gekregen. Het idee achter dit multifunctionele bulkschip is dat het olie naar zijn bestemming kan brengen en droge bulk mee terug kan nemen, waardoor het schip nooit leeg hoeft te zijn.

Hello Tomorrow



Wereldwijd meer mogelijkheden creëren

Dankzij ons uitgebreide en alsmaar groeiende
distributienetwerk is geen bestemming ons te ver.
Laat Emirates SkyCargo de dingen vervoeren die
uw wereld in beweging brengen.
skycargo.com



Neem voor meer informatie contact op met Emirates SkyCargo in Abu Dhabi, tel. +971 2 6911733 of Dubai, tel. +971 4 2184218.

Dromen van nieuw record

OVERSLAG Haven van Antwerpen weet groeitempo van vorig jaar vast te houden

De haven van Antwerpen lijkt op weg naar een nieuw overslagrecord met een groei van 2,7% tot 98,2 miljoen ton in de eerste helft van het jaar.

De Scheldehaven noteerde vorig jaar een recordoverslag van bijna 191 miljoen ton dankzij een groei van 2,7%. In Belgische media wordt al voorzichtig gespeculeerd dat de 'magische grens' van 200 miljoen ton dit jaar wordt doorbroken. Daarmee zou de haven zijn overslag in 25 jaar tijd hebben verdubbeld: in 1990 werd voor het eerst meer dan honderd miljoen ton geladen en gelost. De Scheldehaven boekte over heel 2013 een groei van eveneens 2,7% en kwam uit op een record van bijna 191 miljoen ton. De haven heeft de enorme groei in het vloeibare massagoed (aardolie, olieproducten en chemicaliën) van vorig jaar, een stijging van ruim 30% tot bijna zestig miljoen ton, de eerste helft van dit jaar weten vast te houden en met een plus van 4 % nog iets weten uit te bouwen. Vorig jaar kwam het aandeel van de vloeibare lading in het totaal voor het eerst boven de 30% uit, waar dat historisch rond de 25% schommelde.

Verzesvoudiging

De containeroverslag groeide in tonnen met 4% tot 53,6 miljoen ton en in eenheden met 2,9% tot 4,4 miljoen teu. Daarmee lijkt de dalende tendens van de afgelopen twee jaar doorbroken te worden. Na het record van 105,1 miljoen ton in 2011 kromp de overslag geleidelijk tot 102,3 miljoen ton vorig jaar. Ten opzichte van het eerdergenoemde jaar 1990 is dat overigens nog altijd meer dan een verzesvoudiging. Dankzij de groei van de containers en de vloeibare bulklading zijn deze twee goederensoorten nu goed voor ruim 85% van de totale overslag in de tweede haven van Europa. 25 jaar



De Antwerpse haven heeft zijn overslag in 25 jaar ongeveer verdubbeld.

geleden was dat nog iets meer dan 40%. Bij de andere twee hoofdgroepen heeft zich een omgekeerde ontwikkeling voorgedaan. Waren droge bulk (vooral kolen en ertsen) en 'overig stukgoed' (vooral ro/ro-lading, fruit en staal) toen nog goed voor 60% van het totaal, nu wegen

wijst er in het persbericht geruststellend op dat dat niet op ladingverlies duidt, maar vooral op een verschuiving van het vervoer van fruit naar containers in plaats van koelschepen. De staaloverslag boekte een plusje van 0,2% en kwam uit op 3,3 miljoen ton.

ertsen steeg daarentegen met 9% tot 1,4 miljoen ton en die van zand en grind met 24% tot 650.000 ton. Al met al is het droge massagoed nu de kleinste categorie, waar dat 25 jaar terug nog de grootste was.

Grotere schepen

Ook de trend van een dalend aantal van gemiddeld grotere schepen zet nog steeds door. In de eerste helft van het jaar liepen 6.991 schepen de Antwerpse haven binnen. Dat zijn er 3,4% minder dan in de eerste zes maanden van vorig jaar, maar het totale draagvermogen steeg met 1% tot 165,1 miljoen bruto ton. Dat is een gemiddelde van 23.620 ton; in 1990 was dat nog 8.400 ton.

ROB MACKOR

85% van de Antwerpse overslag bestaat nu uit containers en vloeibare bulk.

die elk nog maar voor zo'n 7,5 % door. De achteruitgang van het conventionele stukgoed zette met een daling van 6% tot net iets meer dan vijf miljoen ton ook de eerste helft van dit jaar weer door. Het Havenbedrijf

Met een daling van 5% tot 6,9 miljoen ton zette ook de dalende trend in de overslag van droge bulk verder door. Dit jaar is dat volledig toe te schrijven aan de lagere kolenaanvoer, die met ruim 30% terugviel tot 840.000 ton. De behandeling van

LIJNVAART

Maersk neemt tiende Triple-E in de vaart

Maersk heeft de eerste tien 18.000 teu grote Triple-E schepen in de vaart genomen. Scheepsbouwer Daewoo is inmiddels aan de tweede reeks van tien begonnen.

Dat melden Flows en Jydske Vestkysten. De tiende Triple-E, de Mayview Maersk van 18.270 teu, vertrekt op dinsdag 29 juli op haar maiden-trip vanuit Busan en zal gaan varen tussen Azië en Noord-Europa. Het nieuwe schip vervangt de 15.550 teu grote Elly Maersk op de AE10 service, die nu een plek gaat innemen op de AE2 service die ook tussen Azië en Noord-Europa vaart, meldt Flows. Scheepsbouwer Daewoo is ondertussen begonnen met de bouw van

de tweede reeks van tien Triple-E's, waarvan de eerste al volgende maand in de vaart komt, onder de naam Merete Maersk. Met het in de vaart nemen van de tiende Triple-E heeft Maersk zijn order van twintig nieuwe schepen nu voor de helft in gebruik. Volgens de Deense krant Jydske Vestkysten zullen die twintig schepen de rederij tezamen 4 miljard dollar kosten. Dat is omgerekend zo'n 2,9 miljard euro, nog altijd geen misselijk bedrag. In de vaart genomen zijn nu de Maersk Mc-Kinney Møller, Majestic Maersk, Mary Maersk, Marie Maersk, Madison Maersk, Magleby Maersk, Maribo Maersk, Marstal Maersk, Matz Maersk en de Mayview Maersk. | TOBIAS PIEFFERS

GROEI

Containerbinnenvaart Vlaanderen in de lift

Het containervervoer via de kanalen in beheer bij Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) is in de eerste helft van het jaar met bijna 20% gestegen tot 121.000 teu.

Volgens een woordvoester van de vaarwegbeheerder komt dat vooral door de verschuiving van lading van het wegvervoer naar de binnenvaart. W&Z beheert het grootste deel van de kanalen in Midden- en Oost-Vlaanderen. De waterwegen in het westelijk deel van Vlaanderen worden beheerd door NV De Scheepvaart. Die meldt een groei van het containervervoer met 8% tot bijna 200.000 teu. De totale hoeveelheid lading op het

vaarwegennet van W&Z steeg in de eerste helft van het jaar met 0,9% tot 16,2 miljoen ton. De belangrijkste waterweg in dit gebied blijft de Ringvaart om Gent (-3% tot 9,3 miljoen ton), gevolgd door het zeekanaal Brussel-Schelde (+7,5% tot 5,9 miljoen ton). Op het net van NV De Scheepvaart werd in de eerste zes maanden ongeveer 18,4 miljoen ton vervoerd, 3,5% minder dan in de eerste helft van vorig jaar. Die daling vond plaats ondanks de toename in het aantal vervoerde containers, zoals hierboven gemeld. Vorig jaar daalde het vervoer op het Albertkanaal en op de Kempense kanalen met ongeveer 3,7% ongeveer even sterk. | ROB MACKOR

KORT

EU: onderzoek naar financiering spoor België

SPOORVERVOER

De Europese Commissie wil uitleg van België over de financiering van de spoorwegen. Europa wil weten of geen geld wordt doorge-sluisd naar andere transportdiensten, wat verboden is. De Europese Unie vaardigde in 2012 een



richtlijn uit, die bepaalt dat lidstaten volledige transparantie moeten verschaffen over de manier waarop overheids-geld wordt besteed aan spoordiensten. België had zich tot dusver nog niet geschikt naar die regel.

Tragere groei voor Chinese export

DE MARKT

De Chinese export is in juni met 7,2% gegroeid ten opzichte van een jaar eerder. De groei is trager dan voorzien: economen rekenden op een groei van 10,4%. De import steeg met 5,5% waarvoor af werd gerekend op een toename met 5%. Het handelsoverschot kwam in juni uit op 31,6 miljard dollar. De zwakkere handelscijfers zouden een reden voor de Chinese overheid zijn om de economie langer te ondersteunen.

Waberer's investeert 100 miljoen in 1300 trucks

WEGVERVOER

Waberer's investeert dit jaar 100 miljoen euro in de vervanging van een kwart van zijn vrachtautovloot. Er worden 1300 'megacombinaties' aangeschaft. Het nieuwe Euro VI-materieel, zowel trekkers als opleggers, verhoogt de laadca-



paciteit bij Waberer's met 5%. Het van oorsprong Hongaarse bedrijf, dat over een vloot van drieduizend eigen eenheden beschikt, is aan een Europese expansie begonnen.

'Koelvervoer moet overstappen op stroom'

WEGVERVOER

In het koelvervoer kan per voertuig jaarlijks tot 2000 euro worden bespaard op de koelkosten door op parkeerplaatsen de generator op elektriciteit te laten draaien in plaats van op diesel, blijkt uit onderzoek van studenten Werktuigbouw van de TU Delft. Vrijwel alle vrachtauto's in het koelvervoer gebruiken voor koeling op parkings, tijdens de rusttijd van de chauffeur, diesel.

MARKTTRENDS

ABN Amro: expediteur ziet omzet teruglopen

Expediteurs in Nederland hebben in het eerste kwartaal van dit jaar 3,7% omzet verloren in vergelijking met vorig jaar. De meeste vervoerders zagen hun omzet juist stijgen.

Dat blijkt uit onderzoek van ABN Amro, mede gebaseerd op cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het ging bij expediteurs al mis in de eerste helft van vorig jaar.

In het tweede kwartaal van 2013 zette bij expediteurs een omzetzak in. In de loop van dat jaar kregen vervoerders meer werk te doen, maar daar hadden de expediteurs kennelijk geen aandeel in.

ABN Amro voorspelt in zijn jongste 'Sectorprognose Transport en Logistiek' dat de ladingvolumes, die in delen van het transport in de loop van vorig jaar begonnen toe te nemen, ook dit jaar zullen groeien. Voor de hele sector wordt een volumegroei van 1% geraamd en die groei zet ook volgend jaar door.

Door stijgende volumes nam de omzet van het goederenvervoer over de weg in Nederland in de eerste drie maanden 3,7% toe. De tarieven waarvoor werd gereden, vertoonden weinig groei. Van de volumegroei profiteerden daarom vooral de grotere vervoerders, die hun kosten beter weten te beheersen en efficiënter werken. Het uitvoerende werk laten die grotere bedrijven veelal over aan kleinere ondernemers.

De omzet in de binnenvaart steeg in het eerste kwartaal een half procent. In een deel van deze branche gaat het momenteel voor de wind, maar achterblijvers zijn de grote droge-ladingvaart en vooral de tankvaart, die in de rest van dit decennium nog te maken heeft met overcapaciteit.

De tankvaart lijdt aan overcapaciteit, welke ontstond door overmatige investeringen in dubbelwandige schepen. Enkelwandige schepen worden in Europa uitgefaseerd per 2019. In vorige jaren kon een deel

van de overtollige scheepsruimte worden gebruikt voor opslag van olieproducten, maar doordat de olieprijs de laatste tijd vrij stabiel is gebleven, is daaraan minder behoefte.

De binnenvaarttankers die de laatste jaren beladen met olieproducten stillagen, komen daardoor nu weer in de vaart, wat de marges in deze deelmarkt drukt. Er zijn nog 220 enkelwandige tankers in de markt.

In de rest van de binnenvaart gaat het vrij goed, constateren de onderzoekers van de bank. Een probleem is dat schepen uit een faillissement weer goedkoper in de vaart komen, wat de tarieven niet ten goede komt. 'Het oplossingsgerichte vermogen van de bedrijfstak zelf blijft beperkt, met name doordat ze te versnipperd is', merkt ABN Amro op.

In de Belgische transportsector zijn de afgelopen vijf jaar 5.000 banen verloren gegaan, zo blijkt uit een schatting van vakbond BTB. Het verlies treft vooral vrachtwagenbestuurders uit Vlaanderen.

De vakbond wijt die teloorgang aan de concurrentie door Oost-Europese chauffeurs, die onder veel slechtere loonvoorwaarden werken. 'We baseren ons op officiële cijfers, zoals die van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid', aldus Tom Peeters, propagandist wegvervoer & logistiek bij BTB. Het totaal aantal werknemers in de Belgische logistieke sector is wel gestegen. Daardoor bedraagt het netto banenverlies slechts 4.000, maar er zijn wel 5.000 truckers minder dan in 2008.

Werkgeversorganisatie Febetra bevestigt de malaise. 'De door Belgische wegtransportbedrijven vervoerde volumes bedragen slechts een derde van wat ze tien jaar geleden waren', aldus directeur Philip Degraef. 'Dit ligt aan de grote loonkloof. Aan een Belgisch bedrijf kost een chauffeur op maandbasis 5.600 euro, aan een Slovaaks bedrijf slechts 2.400 euro.' | FN/KM

Duitse PKW-tol nog

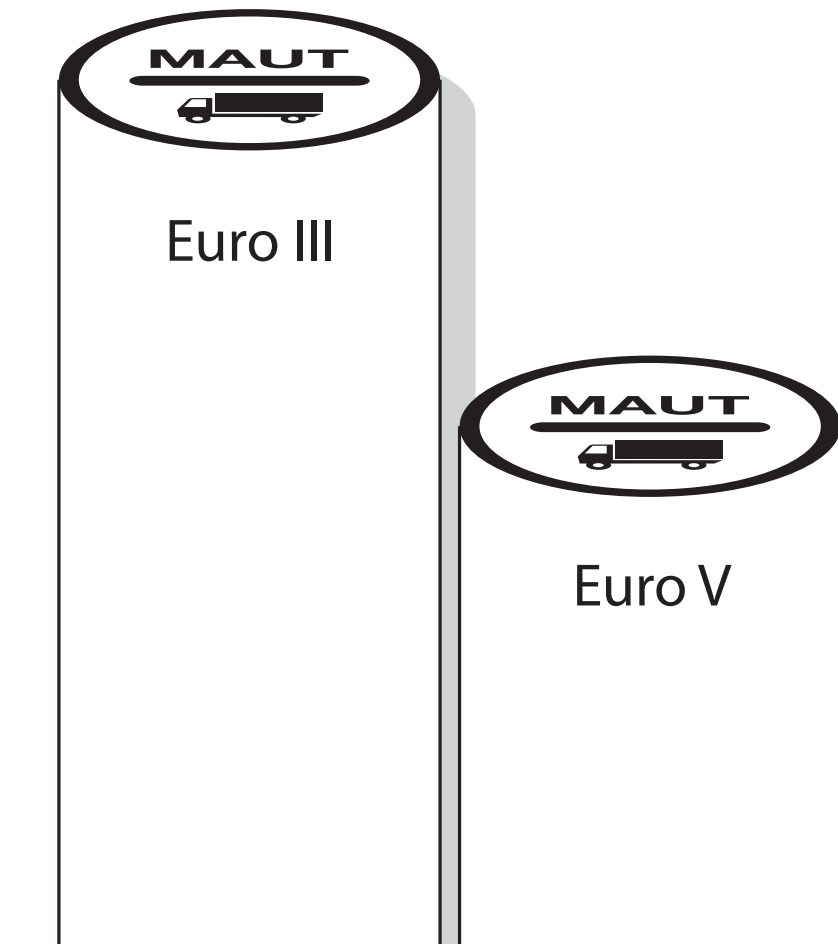
HEFFING Plannen voor personenauto-tol vallen slechter dan Maut

Duitsland heeft zijn nieuwe tolplannen bekendgemaakt. Die voor de vrachtautotol, de Maut, zijn niet zo slecht gevallen. Heel anders ligt dat bij de tol voor personenauto's en lichtere vrachtauto's.

Wie vorig jaar al investeerde in Euro VI-vrachtauto's wordt daar op de Duitse tolwegen volgend jaar eindelijk voor beloond. Er komt voor deze schoonste voertuigen een eigen tariefgroep, die de ondernemer een klein voordeeltje biedt ten opzichte van concurrenten die nog met Euro V-trucks de Duitse wegen opgaan. Euro VI betaalt dit jaar hetzelfde als Euro V en EEV, namelijk 14,1 cent (drie assen) of 15,5 cent (vier assen). Het tarief voor Euro VI gaat nu omhoog naar respectievelijk 12,5 en 13,1 cent. Euro V betaalt straks iets meer voor drie-assige voertuigen (14,6 cent), maar een fractie minder voor voertuigen met meer assen, namelijk 15,2 cent.

Voor Euro III-trucks dalen de tarieven. Ze bedragen nu respectievelijk 19,0 en 20,4 cent, maar dat wordt volgend jaar 18,8 en 19,4 cent. De tariefdaling was nodig om de verschillen in tarieven voor schoon en minder schoon materieel te verminderen. Deze staffeling, door de Duitsers de 'Mautspreizung' genoemd, is op verzoek van de Europese Commissie beperkt. Brussel vindt dat de oudste categorieën vrachtauto's niet meer dan het dubbele moeten betalen van wat de jongste categorieën moeten afdragen.

Verkeersminister Alexander Dobrindt heeft zijn kaarten nu dus op tafel gelegd. Op 1 januari wordt het nieuwe tariefstelsel van kracht. In juli volgt een uitbreiding van het wegennet waarop de kilometerheffing moet worden voldaan. Nu geldt de Maut op



alle autosnelwegen en 1.100 kilometer aan Bundesstrassen met vier of meer rijstroken. Medio volgend jaar komt daar nog zo'n duizend kilometer aan Bundesstrassen bij en in 2018

wicht, voortaan zullen alle vrachtauto's van 7,5 ton en meer worden aangegeld voor 'straatgeld'. Daarmee wordt de groep tolbetalers belangrijk uitgebreid en dat compenseert de in-

Een klacht bij de hoogste Europese rechter houdt Oostenrijk achter de hand.

wil Dobrindt de tol op het hele Duitse staatswegennet gaan incasseren. Een andere belangrijke verandering vindt al in oktober volgend jaar plaats. Wordt de tol nu geheven voor voertuigen vanaf twaalf ton totaalge-

komstenderving als gevolg van de verlaging van tarieven voor verscheidene Euro-categorieën. De transportsector heeft over het algemeen welwillend gereageerd op de nu door Dobrindt aangekondigde

LUCHTVRACHT



FOTO LUFTHANSA CARGO

Ook Lufthansa neemt afscheid van freighters

Lufthansa Cargo schrapt in het komende winterseizoen tien vrachten passagiersvliegtuigen. De sanering is onderdeel van een verdere reductie van de vrachtcapaciteit binnen de vloot.

Dat maakte de maatschappij deze week bekend. Al in mei nam Lufthansa Cargo afscheid van twee oude MD11F's. Ze worden in de VS gesloopt. Hetzelfde zal waarschijnlijk met twee andere MD11F's van Lufthansa gebeuren, die al enige tijd te koop staan.

Het gaat bij de vier MDF's om tot freighter omgebouwde passagiersvliegtuigen van Varig en Alitalia. Lufthansa beschikt nog over een vrachtvloot van veertien MD11's,

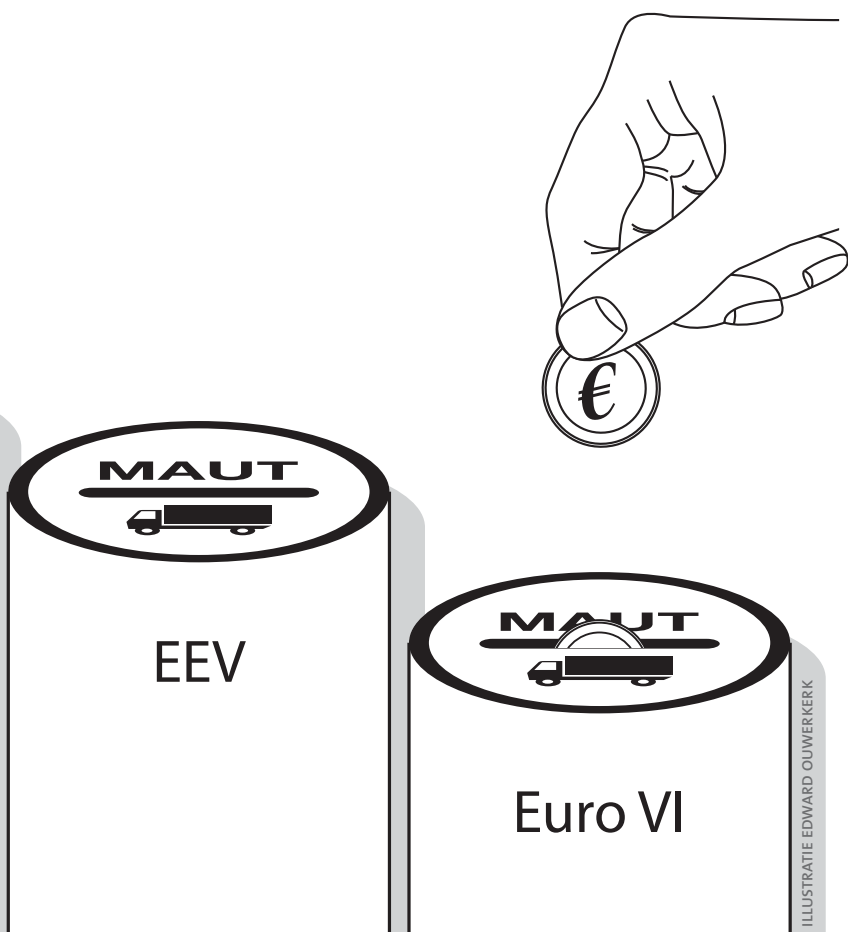
maar door de hoge operationele kosten worden niet alle freighters meer ingezet.

De vraag naar vrachtvluchten is sterk gedaald het laatste jaar bij Lufthansa Cargo. Zo werden er in juni van dit jaar 782 vluchten uitgevoerd met de vrachtvloot. Dat is een kwart minder dan in juni 2013.

Het schrappen van de oude MD11's betekent niet dat Lufthansa afscheid neemt van de freightermarkt. De maatschappij heeft sinds eind vorig jaar vier nieuwe B777F's ontvangen. Een vijfde staat op de rol.

Voor de thuisbasis van Lufthansa Cargo, Frankfurt Airport, was juni intussen een slechte maand. Het vrachtvolume daalde met 3,9% naar 171.943 ton. | JOHN VERSLEIJEN

geen gelopen race



Maut-wijziging. Wegvervoerorganisatie BGL is blij dat er een apart tarief voor Euro VI komt, dat een paar cent lager ligt dan dat voor Euro V. BGL stelt ook met instemming vast dat Euro V wordt ontzien, het gemiddelde tarief voor Euro V blijft immers ongeveer gelijk. Daarmee wordt voorkomen dat dit materieel op de tweedehandsmarkt zijn waarde verliest. In 2009 stortte deze tweedehandsmarkt ineen toen Euro III door Euro IV werd opgevolgd, met een voor die categorie veel lager tarief.

Oorspronkelijk wilde Dobrindt de toltarieven op de Bundesstrassen veel hoger vaststellen dan die op de

snelwegen. Dat zou vooral het lokale vervoer zwaar hebben getroffen en zou, zeiden critici van dit plan, de Duitse economie zelfs hebben geschaad. Daarvan is nu afgezien, zoals brancheorganisatie BGL opgelucht vaststelt.

Onderhoud

Kunnen deze 'Maut'-voorstellen van Dobrindt dus op instemming rekenen, heel anders ligt dat met zijn voorstel om voortaan buitenlandse personenauto's te laten meebetalen aan het onderhoud van het wegennet. Niemand zal een land het recht betwisten ook bij buitenlanders tol te heffen. Landen als Oostenrijk en

Zwitserland doen dat via een 'Vignette', in Frankrijk betalen buitenlandse automobilisten hun portie aan de instandhouding van het wegennet bij de 'péage'.

In het Duitse geval is het probleem echter dat Dobrindt twee doelen nastreeft die misschien niet met elkaar verenigbaar zijn. Hij wil buitenlanders laten meebetalen, maar zijn landgenoten, die voor het wegenonderhoud al ruimschoots betalen via de wegenbelasting, ontzien. Dat zou moeten gebeuren door hun een korting op die belasting te geven. En dat is volgens veel waarnemers in strijd met het anti-discriminatiebeginsel in het EU-recht.

Klachten tegen deze 'PKW-Maut' zijn dan ook al aangekondigd door Oostenrijk en Nederland. Oostenrijk zegt bij wijze van vergelding het eigen vignet voor personenauto's, dat nu alleen is vereist op snelwegen, te willen uitbreiden tot de eigen Bundesstrassen. Dat heeft vice-kanselier Michael Spindelegger (ÖVP) laten weten. Een klacht bij de hoogste Europese rechter houdt Oostenrijk ook achter de hand.

Met de tol denkt Dobrindt jaarlijks ruim 600 miljoen euro op te halen als aanvulling op de infrastructuurbegroting. Heel wat Duitse organisaties zijn daar sceptisch over. De DSLV, een organisatie van werkgevers in het wegvervoer, denkt dat het aanslaan van buitenlanders weinig zal bijdragen aan de verkeersbegroting. De ADAC, de Duitse ANWB, vermoedt dat Dobrindt de inningskosten veel te laag aanslaat. Dobrindt begroot die op 8% van de opbrengst, maar volgens de ADAC blijft er per saldo veel minder over. Het is ook twijfelachtig of er wel voldoende toezicht zal zijn op de tolbetaling. Duitsers krijgen het vignet automatisch thuisgestuurd, maar buitenlanders zullen het aan de grens moeten aanschaffen.

FOLKERT NICOLAI

SCHEEPVAART

Rederijen waarschuwen voor kosten zwavelnorm

Maersk Line en Hapag-Lloyd hebben hun klanten gewaarschuwd voor de financiële gevolgen van de nieuwe zwavelnormen. Beiden zullen de extra kosten aan de klant doorrekenen.

Voor het vervoer naar havens in emissiebeperkende gebieden moeten klanten van Maersk Line er rekening mee houden dat zij 50 tot 150 dollar per 40ft container moeten betalen. Hapag-Lloyd noemt geen concreet bedrag in zijn waarschuwing aan de klant, maar de

Duitse rederij stelt wel dat de zwavelarme brandstof '50 tot 100% boven de huidige bunkerbrandstofkosten ligt'.

Door de nieuwe zwavelregelgeving moeten de schepen die vanaf 2015 varen in de emissiebeheersgebieden (Noord-Amerika, de Oostzee en de Noordzee) varen op brandstof met een maximaal zwavelgehalte van 0,1%. De huidige grens ligt op 1%. Maersk Line verwacht dat de nieuwe regelgeving de rederij 250 miljoen dollar extra op jaarbasis kost aan brandstof. | GVH



Maersk vaart straks op duurdere brandstof en laat de klant daaraan meebetalen.

CONTAINERVERVOER

Onderzoeksbureau ziet nog groei in Europa

Het containervervoer in de zes grootste Noord-Europese havens, waaronder Rotterdam, Amsterdam, Hamburg en Antwerpen, zal in de tweede helft van 2014 met 6,9% stijgen.

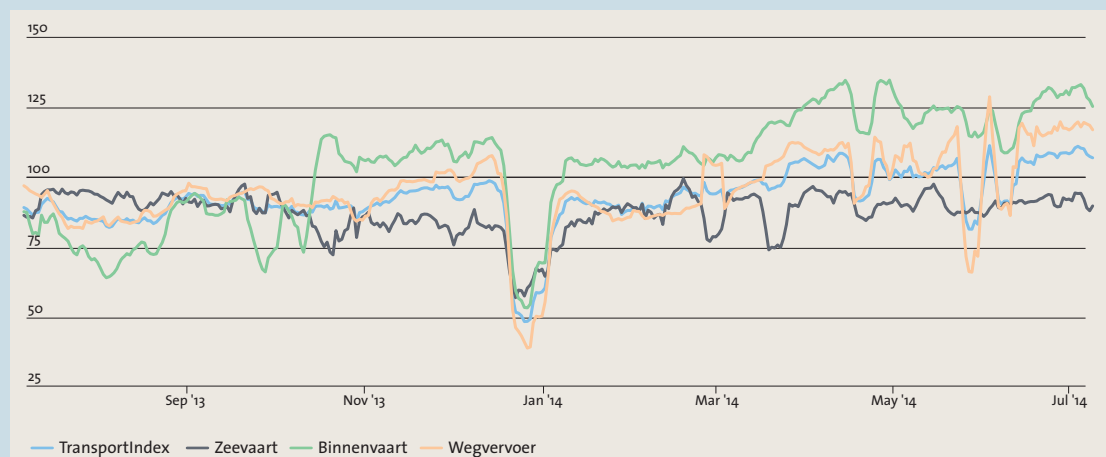
Dat voorspelt het Ierse maritieme onderzoeksbureau IMDO in zijn periodieke Shipping Market Review. IMDO baseert zijn voorspelling op data die het van maritieme instituten krijgt toegespeeld, zoals het Global Port Tracker report van Hacket Associates en het Institute of Shipping Economics and Logistics (ISEL). Die verwachten dat de Europese import in de laatste helft van dit jaar met 5,1% toeneemt en de export met 2,5% stijgt.

Over heel 2014 wordt verwacht dat de Europese import in het containervervoer met 4,3% groeit tot 20,5 miljoen teu. De export van het Europese containervervoer stijgt met 4,8% tot 20,6 miljoen teu.

De volumes zullen per regio erg fluctueren. De fluctuaties worden volgens de onderzoekers versterkt door het gevecht dat de havens van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen voeren om extra marktaandeel.

Deze week, nadat dit rapport van de Ieren reeds verschenen was, werd bekend dat de haven van Antwerpen in het eerste half jaar van 2014 in totaal 2,7% groeide ten opzichte van vorig jaar. Zo werd ongeveer 4% meer aan tonnen lading in containers overgeslagen. | GVH/PN

TRANSPORTINDEX BEGINT AAN DE KOMKOMMERTIJD



De Transportindex is aan een daling begonnen. Deze daling is normaal voor de zomervakantieperiode. Als veel mensen op reis gaan, neemt het aantal transportbewegingen in het goederenvervoer juist af. De daling wordt ingezet op een veel hoger niveau dan in vorige jaren, met voor wegvervoer en binnenvaart waarden van dik boven de 100. Meestal duurt de 'zomerdip' tot begin september. Het dieptepunt ligt rond het begin van augustus, waarna gewoonlijk alweer een zeker herstel intreedt.



De Transportindex is een initiatief van Nieuwsblad Transport, Wolters Kluwer Transport Services/Teleroute, Royal Dirkzwager en Panteia/NEA. Volg de Transportindex dagelijks via www.transportindex.nl

Biljoen



Wie bij het Midden-Oosten alleen aan baardmannen, bommen en bedoeïenen denkt komt bedrogen uit. Zomaar een berichtje van afgelopen week, dat toevallig precies past in het onderwerp van dit dossier: 'Luchtvaartmaatschappij Qatar Airways wil de komende jaren sterk groeien als vrachtvervoerder.' De cargodivisie moet eind 2018 tot de vijf grootste transporteurs ter wereld behoren, zei bestuurder Ulrich Ogiermann in een interview met persbureau Bloomberg.

Er volgde een alinea vol met uitbreidingsplannen. Meer vliegtuigen, een veel groter vliegveld, ga zo maar door. En dan is Qatar Airways in de luchtvracht bij lange na niet de enige groeibriljant uit het Midden-Oosten (zie het artikel hiernaast). De expansiedrift van Qatar Airways staat in schril contrast met de ontwikkelingen bij Air France-KLM, dat vracht al enkele jaren geleden van zijn prioriteitenlijstje schrapte.

Of Qatar Airways geïnteresseerd is in een overname van de vrachtactiviteiten van Air France-KLM, wilde Ogiermann niet zeggen. Maar de verhoudingen zijn wel gewijzigd, en het voelt een beetje alsof we de prooi zijn in plaats van de jager, geconfronteerd met concurrenten die bulken van het geld.

Dat geld mag dan in meerderheid rechtstreeks afkomstig zijn uit de grond, waar de voorraden van het zwarte goud nog wel een paar decennia vooruit kunnen, maar dat wil niet zeggen dat ze er achterover leunen. Het besef is juist zeer groot dat ze de basis van de economie moeten verbreden. In die diversificatie speelt logistiek een cruciale rol, betoogt consultant Eelco Dijkstra (zie pagina 10-11).

Dijkstra, die regelmatig onder de hete zon in Dubai vertoeft, ziet daar met eigen ogen hoe logistieke stromen aan het verschuiven zijn naar Menasa, ofwel het Midden-Oosten, Noordoost-Afrika (dus uitgezonderd landen als Marokko en Tunesië, die in zijn ogen beter vanuit Europa bediend blijven) en Zuidwest-Azië inclusief India.

De kern van dit gebied vormen de Golfstaten, die met hun geografische positie eigenlijk een veel logischer distributiefunctie zouden kunnen vervullen (dus niet eerst van China naar Europa varen en dan weer terug) en die intussen gigantische investeringen doen in hun infrastructuur. Er klinken getallen als een biljoen dollar.

Het gebied kent nu al de grootste niet-Aziatische haven ter wereld, en er zijn geen tekenen dat de bouwwoede al ten einde is. Zo is er nog voor miljoenen teu aan terminalcapaciteit in aanbouw (zie pagina 12-13), naast een megaspoorlijn die de complete regio met elkaar dient te verbinden.

Het heeft meestal geen zin om je kop in het zand te steken, nog afgezien van het feit dat het zand ter plekke behoorlijk warm kan worden. Daarom roept iemand als Dijkstra bedrijven uit de Benelux op om in te spelen op die verschuivende ladingstromen en de aanwezige logistieke kansen te benutten. Wel handig om dan een beetje rekening te houden met de plaatselijke (mohammedaanse) zeden en gebruiken, is daarbij het advies.

Ach, in de Lage Landen weet een handelaar doorgaans wel hoe hij of zij dat aan kan pakken. En niet overdrijven, zou ik zeggen. Dat laten we wel aan anderen over.



PETER WIERENGA
redactie@nieuwsbladtransport.nl

MIDDEN-OOSTEN

Golfregio steelt de show in de luchtvracht

ILLUSTRATIE EDWARD OUWERKERK



Deze week in Nieuwsblad Transport,
altijd online via
www.nieuwsbladtransport.nl



Qatar Cargo, Emirates Skycargo, Etihad Airways en Saudia Cargo pakken steeds meer marktaandeel in een licht herstellende internationale luchtvrachtmarkt.

Met de orderboeken goed gevuld aan belly-en freighter-capaciteit hebben hun concurrenten in Europa, oude grootmachten als Air France-KLM, Lufthansa en Cargolux, langzaam het nakijken.

Met de verkoopplannen van KLM rond Martinair lijkt een van de Europese markt-leiders de handdoek in de ring te gooien tegen het Arabische luchtvrachtgeweld. Tenminste op het gebied van het bulkvervoer op maindeck-ruimte.

Bij de strategische heroriëntatie van Air France-KLM Cargo op onder meer het expresvervoer en het transport van farmaceutische producten zijn vrachtvliegtuigen geen must meer maar eerder een last. In deze nieuwe niches speelt prijsconcurrentie een minder grote rol en kunnen via aanvullende diensten zoals het sorteren en behandelen van goederen nieuwe verdienmodellen worden gebouwd, verwachten de vrachtstrategen van Air France-KLM-Martinair.

De Arabische luchtvaartmaatschappijen mikken vooral bij de groei-strategie op heel veel volume. Zij kopen daarbij min of meer omzet, maar wie de volumes heeft, heeft ook de expediteurs, calculeren de carriers uit het Midden-Oosten. Of er ook winstcijfers tegenover staan, wordt in de jaarboeken van de verschillende maatschappijen niet duidelijk.

Twee sleutelfiguren in de vrachtdivisie van Qatar Airways komen van Martinair.

Aparte resultaten voor de vrachttactiviteiten worden in de Golfregio niet gepubliceerd.

Terwijl KLM via de Amerikaanse bank Goldman Sachs een koper zoekt voor dochter Martinair, ontving Qatar Cargo recent zijn zesde B777F (capaciteit 100 ton) terwijl de volgende orders al geplaatst zijn. Emirates en Etihad hebben ook nog een groot aantal bestellingen van freighters uitstaan. In Europa hebben alleen Cargolux en Lufthansa het aangedurfd om bij Boeing te investeren in dure nieuwe freighters zoals de B777-200F of de B747-8F.

De vier vrachtmaatschappijen uit de Golfregio beschikken nu over een gezamenlijke vloot van 45 vrachtvliegtuigen, hoofdzakelijk moderne B777F's, maar ook B747-8F, A330's en B747-400ERF's. Het gaat daarbij om een moderne vloot. Qatar Cargo bijvoorbeeld heeft een vrachtvloot die nauwelijks twee jaar oud is. Bij Etihad en Emirates gaat het om vijf tot zes jaar. Alleen Saudia Cargo maakt gebruik van oudere vrachtvliegtuigen dan de regionale concurrentie. Een deel van de B747's huurt de maatschappij bij het IJslandse Air Atlanta.

De opkomst van de vrachtcarriers uit het Midden-Oosten is volgens insiders nauwelijks te stoppen. De statistieken van luchtvrachtconsultant Seabury laten bijvoorbeeld over de periode 2009 tot 2013 een toename zien van het vrachtvervoer van 76% bij de vier grote luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten. Ter vergelijking: de Amerikaanse luchtvaartbedrijven lieten in dezelfde periode, die ongeveer samenvalt met de economische crisis in de luchtvrachtmarkt, een afname zien van 6%, terwijl de Europese maatschappijen genoeg moesten nemen met een nulgroei.

De opkomst van de Golfregio wordt ook duidelijk aan de hand van de vijfde plek die de luchthaven van Dubai, thuisbasis van Emirates, nu inneemt in de mondiale lucht-

vrachtmarkt. De luchthaven van de kleine Verenigde Arabische Emiraten moest in 2013 alleen de Chinese luchthavens van Hongkong en Shanghai, het Koreaanse Seoul en het Amerikaanse Memphis, thuisbasis van FedEx, voor laten gaan met een jaarlijkse overslag van 2,4 miljoen ton. Frankfurt Airport en Schiphol spelen in deze mondiale hiërarchie een bijrol met respectievelijk een achtste en een zestiende plek.

België

Qatar Cargo, maar ook Saudia Cargo zouden graag van Schiphol hun Europese uitvalsbasis maken, maar hebben voorlopig genoeg moeten nemen met de beperkte rechten die de verschillende luchtvaartverdragen van Nederland met hun thuisland toestaan. Meer rechten wil de Nederlandse overheid, die de belangen van KLM en Martinair koestert, niet geven. Qatar Cargo heeft na de mislukte participatie in Cargolux gekozen voor de Waalse luchthaven van Luik als Europese draaischijf. Deze luchthaven ligt relatief dicht bij Nederland en de belangrijke Duitse exportmarkt. Al enige tijd voert Qatar Airways volgens insiders verder onderhandelingen met TNT Airways, dat Luik als thuisbasis heeft.



VOL WINKELWAGENTJE VOOR QATAR CARGO

Qatar Airways heeft bij de Europese vliegtuigfabrikant Airbus vijf nieuwe A330-200F's (capaciteit zeventig ton) besteld, met een optie op nog eens acht vrachtvliegtuigen van hetzelfde type.

Met dit relatief volle winkelwagentje verraste Qatar Airways vriend en vijand op de Dubai Airshow van 2013. De dertien freighters kosten de tweede vrachtvervoerder van de Golfregio, als wordt uitgegaan van de cataloguswaarde, 2,8 miljard dollar. Daarmee beschikt de luchtvaartmaatschappij straks in één klap over een freightervloot die twee keer zo groot is als die van Air France-KLM-Martinair. Tenminste als Qatar Airways de optie ook daadwerkelijk gaat verzilveren.

De luchtvaartmaatschappij zegt de nieuwe vrachtvliegtuigen nodig te hebben voor het snel groeiende internationale vracht netwerk, dat meer dan veertig vrachtbestemmingen omvat, waaronder Schiphol.

Deze nieuwe vrachtvliegtuigen zullen aan de huidige vrachtvloot van drie A330-200F's en zes B777F's (capaciteit 100 ton) worden toegevoegd.

Voor Qatar Airways is de A330-200F een uitstekend alternatief voor de grotere vrachtvliegtuigen van het type B777F en B747F. 'De A330-200F biedt met zeventig ton aan capaciteit meer mogelijkheden om vrachtvervoer in kleinere markten te laten groeien zonder extra kosten per ton', aldus een woordvoerder van de luchtvaartmaatschappij. Daarnaast is zeventig ton sneller gevuld dan de 100 of 130 ton op de freighters van Boeing.

de KLM met lading van Etihad via Schiphol. Etihad huurt tevens een B747-400ERF van KLM Cargo. Er worden verder al enige tijd gesprekken gevoerd om de prille samenwerking verder uit te bouwen. Deze onderhandelingen zijn ook de kern van geruchten dat Etihad wel eens de gedroomde partij kon zijn die KLM van de verliesgevendende vrachtvloot af kon helpen. Etihad zou een minderheidsbelang kunnen nemen in een zelfstandig Martinair. Het zou juridisch maximaal 49% in deze maatschappij kunnen nemen en daarmee een comfortabele Europese basis kunnen krijgen met voldoende landingsrechten op een van de drukste vrachtluchthavens van Europa. Etihad zou verder met de vrachtvloot van Martinair in een klap de grotere buur Emirates Skycargo af-troeuen. De concurrentiestrijd tussen Dubai (Emirates) en het nabijgelegen Abu Dhabi (Etihad) zou daarmee een Nederlands tintje krijgen.

‘We kunnen met ze meegroeien’

Consultant Eelco Dijkstra vindt dat Nederlandse bedrijven kansen laten liggen om van de groei in de Golfregio te profiteren. ‘Verdiep je erin, laat je zien.’

U bent net terug uit Dubai, begrijp ik?

‘Ik kom er tegenwoordig om de zes tot acht weken, we krijgen er steeds meer opdrachten. De afgelopen paar jaar zie je de interesse voor het Midden-Oosten toenemen, vooral om daar eigen distributiecentra op te zetten. Kijk, als een order vanuit een voorraadpunt helemaal uit Europa moet komen, dan moet je de klant vertellen dat het wel 2 à 3 weken kan duren. Maar als je je voorraad lokaal hebt, kun je het de volgende dag al leveren. Bovendien hoeft je dan niet meteen een volle container te verkopen, je kunt ook kleinere orders aanbieden. Dit soort voordelen dragen bij aan wat wij het ‘accelerated growth’ model noemen; sommige multinationals halen mede hierdoor groeicijfers van maar liefst 40 tot 50 procent per jaar.’

U voorspelt dat Dubai steeds meer een regionale hubfunctie krijgt, omdat het tijd en geld bespaart in vergelijking met eerst naar Europa varen en dan vanuit daar weer distribueren naar de zogeheten Menasa-regio?

‘We zitten in een verzadigde markt in Europa en bedrijven zoeken groeiemarkten. Die vinden ze in Menasa: het Midden-Oosten, Noord-oost-Afrika en Zuidwest-Azië. De logistieke distributie kern daarvan wordt gevormd door Dubai. Vanuit daar ben je binnen drie uur vliegen in de rest van Menasa, zoals in India, of in ex-Sovjet-republieken als Azerbeidjan, of in Noordoost-Afrika. Neem de handel tussen India en het Midden-Oosten: die is er altijd geweest, maar krijgt nu een andere dimensie door de globalisering en de toegenomen connectivity.’

Wat is er zo bijzonder aan Dubai?

‘Dubai - onderdeel van de Verenigde Arabische Emiraten - zet slim in op die connectivity en stopt er veel geld in. Ze willen die gateway functie, net als wij dertig jaar geleden ingezet hebben op Schiphol en Rotterdam. Inmiddels slaat de haven van Dubai meer containers over dan die van Rotterdam, en is het de grootste niet-Aziatische haven ter wereld.’

Dit klinkt als een serieuze bedreiging voor de havens in de Hamburg-Le Havre range. Wat moeten die doen volgens u?

‘We moeten realistisch zijn. In het Rotterdamse hoor je wel eens dat het havenbedrijf de zwartepiet krijgt, dat de havenleges te duur zouden zijn. Het is goed dat die discussie gevoerd wordt in het kader van de hoge belastingdruk, maar we moeten niet naar de traditionele concurrenten als Antwerpen kijken. In Europa is nu eenmaal een blijvende lage economische groei, mede door de vergrijzing. Nu de groei elders hoger is, ook in het oosten van Europa, zie je een verschuiving van de voorraden en zul je minder volumes hebben. Daarom zeg ik: kijk naar de trade flow. Die is net als water en zoekt de snelste weg naar beneden. Dat is een natuurlijke evolutie, waaraan niemand schuld heeft. Dan kun je óf heel verdedigend blijven óf profiteren van de nieuwe kansen.’

Dus...?

‘Zoek de samenwerking met havens elders.’

Zoals Havenbedrijf Rotterdam dat doet met bulkhaven Sohar?

‘Dat is een mooi voorbeeld. Ik vraag me af of het strategisch de juiste plek

is gezien de connectivity met het achterland, maar ze zijn in elk geval iets aan het doen. Zorg dat je een netwerk hebt, ook in die groeimarkten, zodat je het liners makkelijk maakt om van de ene naar de andere haven te varen, met zo min mogelijk wachttijden. Zo heeft DP World over de hele wereld posities ingenomen, dat doen ze erg slim.'

Iets anders. Zijn de Arabische landen niet te zeer afhankelijk van hun rijkdom aan grondstoffen en vormt dat geen bedreiging voor die groei?

'Ze beseffen zeer goed dat de olie een keer op raakt, over dertig tot veertig jaar. Daarom steken ze nu zoveel geld in de diversificatie van de economie, met onder meer die gateway-functie. En dat doen ze over alle modaliteiten heen. Zo is er een project om de Golfstaten per spoor met elkaar te verbinden, voor zowel passagiers als vracht. In totaal staan voor 968 miljard dollar investeringen in infrastructuur op stapel, in spoor, wegen, vliegvelden, havens.'

Bijna een biljoen dollar... alleen op papier?

'Nee. Dat zijn niet slechts plannen, dat geld wordt daadwerkelijk uitgegeven. Zo vinden in elk land nu aanbestedingen plaats voor het bouwen van die spoorlijn, en de ambitie is dat die er binnen vijf jaar moet liggen. In Dubai ligt sinds kort een nieuw vliegveld – dit moet het grootste vliegveld ter wereld worden – en ook Abu Dhabi bouwt aan een vernieuwd vliegveld. In Muscat in Oman wordt ook aan een nieuwe terminal gebouwd. Als je goed kijkt zie je dat ze overal bezig zijn.'

Intussen timmeren luchtvaartmaatschappijen als Qatar, Etihad en Emirates ook aardig aan de weg. Op de vliegshow in de Golf werd afgelopen jaar voor 100 miljard aan vliegtuigen ingekocht.

'Als je ziet hoe hard ze investeren in materieel, dan lopen we hier mijlen achter. Ik vloog laatst met Emirates en ik kon live voetbal kijken in de lucht. Wat ze goed doen, is dat veel vluchten naar Dubai gevuld zijn met mensen die verder doorvliegen, naar Australië, Azië of naar Afrika toe. Het gaat allemaal om die gateway- en connectivity-functie om passagiers te binden. Zo kun je met een betere bezetting grotere vliegtuigen vullen.'

En wat kunnen wij, aan onze kant, met al die mogelijkheden?

'Te weinig Nederlandse bedrijven verdiepen zich in de kansen. Waar die liggen? Infrastructuur, consultancy, IT, watermanagement, sustainability, de inrichting van luchthavens, allerlei logistieke diensten, coldchain, ga zo maar door. Men moet zich er beter in verdiepen, ik vind dat dit nu nog te sporadisch gebeurt. Ik zie er wel eens VDL-bussen rondrijden, maar hebben die er ook een kantoor, denk ik dan. Dat heb je nodig als je van opportunisme naar een duurzame handelsrelatie wilt groeien en naar een accelerated growth model toe wilt werken. Mensen willen graag iets tastbaars zien en merken dat je in de regio en in relaties investeert en de lokale economie kent, dan krijgt een zakenrelatie een heel andere dimensie.'

Bent u positief over hoeveel kennis er is?

'De Nederlandse overheid mag daar van mij wel een grotere rol in spelen, vooral om ondernemers in de regio



Eelco Dijkstra (46), consultant bij Buck Consultants International. 'Je ziet dat ze in de Golfregio overal bezig zijn.'

te ondersteunen en zorg te dragen voor een bredere relatie met overheden daar om nieuwe activiteiten te ontplooiën. Ik pleit voor een structurele aanpak om samen met het bedrijfsleven zo'n groeiregio beter te bewerken. Over 6 jaar begint bijvoorbeeld Expo 2020 in Dubai, daar kun je nu al naar toe werken. Zo'n Expo is een marketing "Vehicle". Je zou in het kader van het Top Sectoren beleid samen met het bedrijfsleven een meerjarige strategie voor de regio kunnen ontwikkelen. De financiering van investeringen is ook een belangrijk punt. Momenteel is het moeilijk voor Nederlandse bedrijven om aan leningen te komen. Hier kun je als overheid ook een rol in spelen. Ik zou in het kader van een meerjarenplan een groot voorstan-

der zijn van een handelsmissie specifiek voor de logistieke sector, maar dit moet wel goed worden voorbereid. Wij Nederlanders zijn handelars, wij kunnen met die regio meegroeien. Dat is ons in het verleden in de wereld altijd goed gelukt – maar we moeten scherp blijven.'

Over die relatie gesproken: in hoeverre speelt de culturele sensitiviteit in islamitische landen een rol? Wat is bijvoorbeeld de impact van zo'n Wilders-rel?

'Het waait uiteindelijk wel over, maar daar was gedoe over, ja. Dat kan zomaar langjarige economische relaties op het spel zetten. Zoiets moet je vanuit de overheid goed managen, dat is belangrijk. Je moet vooral ook nu op overheidsniveau

actief blijven communiceren hoe je hierin staat. Begrip en respect tonen voor hun cultuur is van belang. Ik was er laatst tijdens de ramadan, dan ga je niet bij een afspraak een broodje eten terwijl de mensen er vasten.'

Bent u niet bang dat de terreurdreiging, gezien de ontwikkelingen rond ISIS, zand in de economische motor gaat strooien?

'Dat is moeilijk om te zeggen. In de GCC (Gulf Cooperation Council, ofwel Golfstaten, red.) is het op dit moment relatief rustig. Er is geld en de mensen worden goed verzorgd door de overheid. Ze zullen deze ontwikkeling zeker scherp in de gaten houden, dat wel.'

PETER WIERENGA



Your Delivery Partner in Emerging Markets

60 countries, 354 offices, 13,900 Employees Logistics Facilities
Strategically located and Technologically connected

Talk to us today at:
+31 20 6558080

aramex.com

aramex
delivery unlimited

NT OP TWITTER



Havenflitsbericht: Amports gaat samenwonen! In het #Havengebouw, nog altijd op de 13e etage. Met wie? Met @oram_amsterdam en @AYOP_Offshore @Amports

Kosten huidige vertragingen ECT voor containerbinnenvaart becijferd op € 70.000 - 80.000 per dag! Dus dit heeft al zo'n € 5,5 mln gekost! @CBRBtweets

5 reasons to use Schiphol as the preferred logistics gateway to Europe
<http://lnkd.in/dgfpW6e>
@KDSCargo

Eenvoudig onderweg de geldende EU regels checken? Bestel gratis overzichtskaart met rij- en rusttijden.
[@EVO_nieuws](http://ow.ly/yJcLD)

Havens steunen invoering LNG
<http://t.co/COS5YDYsTn>
@Groenervaren

Kade #Container Transferium #Alblasserdam ligt achter oeverlijn. Handig voor boord-boord overslag. #BCTN
pic.twitter.com/h3yMgk5Of
@HavenRotterdam

TG!'s Wereldhavendagen-special komt er weer aan! [#havenrotterdam](http://ow.ly/yJDRI)
@talentgezocht

Meevaren op een binnenvaartschip? Zie marktplaats.nl Creatieve oplossingen in crisistijd. Leuk idee! @vidajo

Iedereen kAPPitein met de Port of Antwerp #App | Port of Antwerp <http://shar.es/NXecR>
@annikdirkx

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

NT OP HET WEB



Deze week op Nieuwsbladtransport.nl

- Rederijen waarschuwen klant voor kosten zwavel-normen
- Tragere groei voor Chinese export dan voorzien
- Inactieve vloot nog nooit zo laag
- 'Koelvervoer moet overstappen op stroom'
- Europese scrubbersubsidie voor DFDS
- Maersk Oil trekt zich terug uit Brazilië
- Definitieve route Nicaragua kanaal vastgesteld

Meer nieuws kunt u vinden op www.nieuwsbladtransport.nl

Midden-Oosten bereidt zich voor



Met de aanleg van een derde terminal kan DP World's Jebel Ali de topvijf van grootste containerhavens ter wereld binnenstormen.

FOTO DP WORLD

Er wordt flink geïnvesteerd in nieuwe haven- en terminalprojecten in de Perzische Golf en de Golf van Oman. Alleen al in de Verenigde Arabische Emiraten, Oman en Qatar worden terminals gebouwd die samen grofweg 14 miljoen teu toevoegen aan de bestaande capaciteit.

Terwijl in Rotterdam de scheepskranen voor de nieuwe DP World terminal Rotterdam Gateway zijn aangekomen, is in Dubai de aanvoer van 19 grote scheepskranen voor containerhaven Jebel Ali op gang gekomen. Met de in aanbouw zijnde uitbreiding kan de terminal in Dubai mogelijk een plek in de topvijf van 's werelds grootste containerhavens bemachtigen. Dubai is in Nederland bekend van de palmeilanden, die net als Maasvlakte 2 zijn opgespoten door de Nederlandse baggerbedrijven Van Oord en Boskalis. Maar de stad herbergt ook de containerhaven Jebel

Ali, het vlaggeschip van DP World. Jebel Ali is niet alleen de grootste haven in de Verenigde Arabische Emiraten maar in het gehele Midden-Oosten. Begin juli won het voor de twintigste keer op rij de titel 'Beste zeehaven in het Midden-Oosten'. De haven kent momenteel twee terminals, die simpelweg Terminal 1 en Terminal 2 heten. De derde is in aanbouw. Deze uitbreiding voegt 4 miljoen teu toe aan de haven, waardoor de totale capaciteit op 19 miljoen teu komt. Terminal 3 is gesitueerd op de linkeroever van de haven, dicht tegen Palm Jebel Ali, het grootste van de twee palmeilanden. Het terrein is 70 hectare groot en krijgt een totale kadelengte van 1860 meter. Volgens

terminaloperator DP World wordt het de grootste semi-automatische containerterminal ter wereld. Negentien scheepskranen en vijftig Rail Mounted Gantry's (RMG) komen er op het terrein te staan. Allemaal op afstand bestuurbaar. Tot dusver zijn negen van de grote scheepskranen en twintig RMG's op het terrein afgeleverd. De aanleg van Terminal 3 is de tweede grote uitbreiding in korte tijd. In juni vorig jaar werd namelijk ook Terminal 2 al flink uitgebreid. Daar werd de kade met 400 meter verlengd tot 3000 meter. 'Nu kunnen er zes megaschepen tegelijk worden afgehandeld', zegt bestuursvoorzitter Sultan Ahmed Bin Sulayem in een verklaring. De uitbreiding van Terminal 2 zorgde voor een groei van één miljoen teu in de totale overslagcapaciteit.

Groei

De uitbreidingen zijn logische ontwikkelingen gezien de double digit groei in de regio. 'DP World heeft in het eerste kwartaal van 2014 14,3 miljoen teu overgeslagen, dat is ruim 10% meer dan dan vorig jaar', zegt Bin Sulayem. Die groei is nog exclusief de resultaten van de nieuw ge-

opende terminals London Gateway in het Verenigd Koninkrijk en Embraport in Brazilië.

'De groei in het eerste kwartaal is grotendeels gedreven door de terminals in Pacifisch Azië, India en de Verenigde Arabische Emiraten. Vooral laatstgenoemde heeft zeer sterke resultaten geboekt. Er werd 3,6 miljoen teu overgeslagen, wat gelijk staat aan een groei van 17,5%.' De terminaloperator zegt erop te vertrouwen om boven de voorspelde 5%

stormen. Uit de meest recente cijfers van de World Shipping Council (2012, red.) is te concluderen dat het vlaggeschip van terminaloperator DP World een goede kans maakt. Want met de havenuitbreiding is de totale capaciteit van de haven straks 19 miljoen teu. Dat is genoeg om het Zuid-Koreaanse Busan, dat nu met ruim 17 miljoen teu de vijfde plek inneemt, uit de topvijf te stoten. Opvallend is dat 50% van alle containers die de haven van Jebel Ali

'De DP World terminal Jebel Ali heeft 17,5% meer overgeslagen dan vorig jaar.'

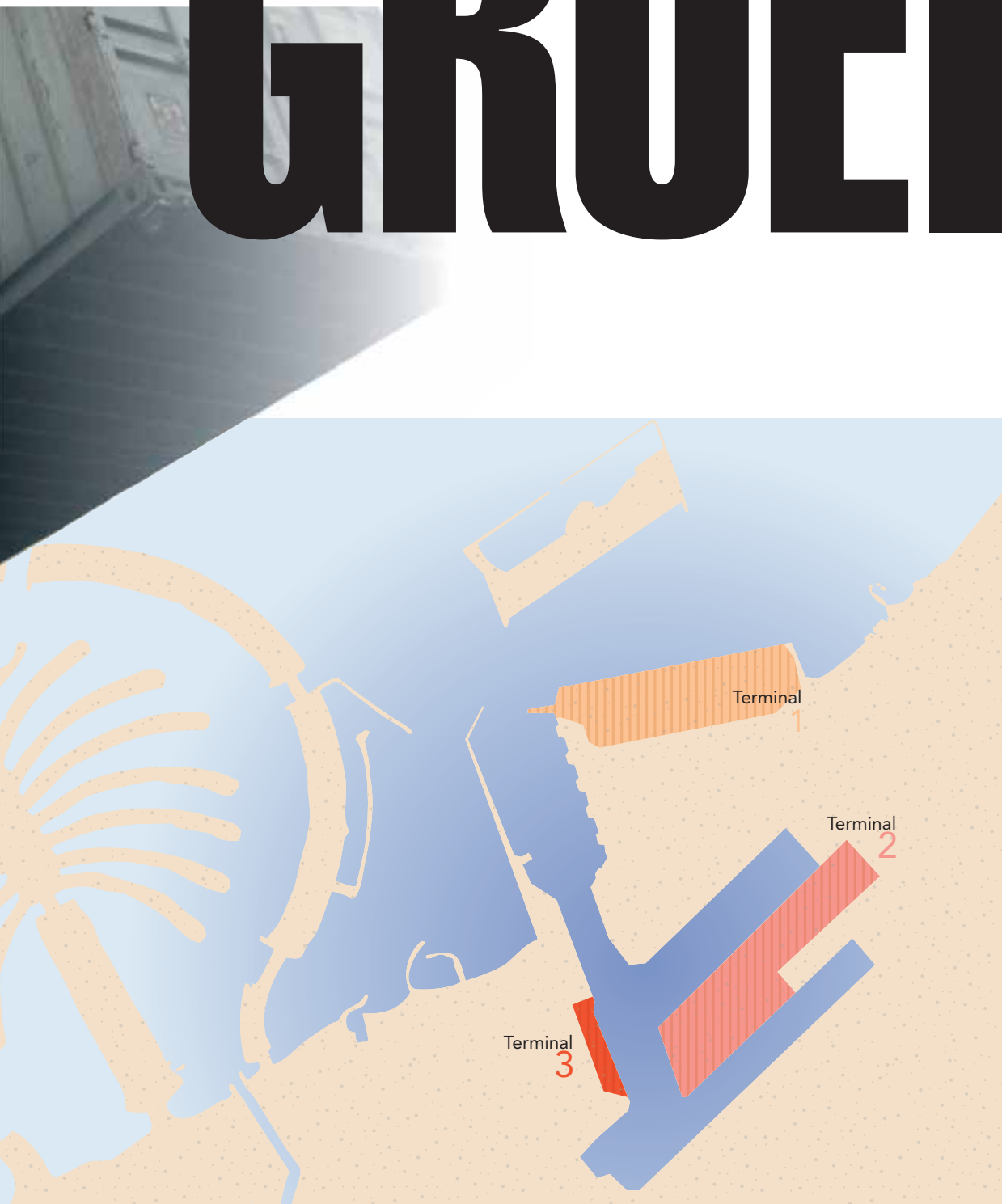
groei over 2014 te eindigen. De vooruitzichten van DP World zijn sowieso optimistisch. Het bedrijf sloeg over 2013 in totaal 55 miljoen teu over, maar het streven is om dit in 2020 bijna verdubbeld te hebben tot honderd miljoen teu per jaar. Volgens planning moet Terminal 3 dit jaar operationeel worden. Vraag is of de haven met deze grote uitbreiding de topvijf van grootste containerhavens ter wereld kan binnen-

passeren, bestemd is voor Dubai of uit dit gebied afkomstig is. Dat komt door de grote aanwezigheid van bedrijven die zich vanwege het gunstige handelsklimaat in de regio hebben gevestigd. Want aan vrije handelszones is in het Midden-Oosten geen gebrek.

Sohar

Ook in Sohar is zo'n zone in aanbouw, als onderdeel van een nieuw

op GROEI



immens havenproject waarin ook het Havenbedrijf Rotterdam betrokken is. Samen met de Omaanse regering bouwt het daar middels de fifty-fifty joint venture Sohar Industrial Port Company de Sohar Port and Free Zone op. 7.500 hectare beslaat dit project, waarvan 2.500 hectare het daadwerkelijke havengebied beslaat. Het overige oppervlak zal worden ingevuld door bedrijven die zich in de vrije handelszone vestigen. De haven kent een sterke industriële focus. 'We blijven gefocust op staal, petrochemie en logistiek', zegt André Toet, CEO van de Sohar Industrial Port Company, tegen IHS Maritime Fairplay. Zo zijn onder andere Vale en Odfjell in het gebied actief. 'Maar ook de nieuwe agricultuur krijgt een rol. Een agriculturele zone is erg belangrijk voor de ontwikkeling van de handelszone.' Die ontwikkeling is in volle gang, maar heeft nog een lange weg te gaan. Want het 4.500 hectare grote gebied wordt in delen uitgegeven. 500 hectare per deel. 'In de afgelopen 2,5 jaar hebben we contracten binnengehaald die samen 500 hectare vlak vullen, dus fase één zal binnenkort vol zijn', zegt Toet. Dat er verwacht

wordt dat de handelszone snel zal volstromen blijkt wel uit de containerterminalontwikkelingen. De Oman International Container Terminal (OITC), een joint venture van Hutchison Port Holdings, de Omaanse regering, het Nederlandse Steinweg en enkele Omaanse investeerders, is hard aan de weg aan het timmeren. De huidige maximale capaciteit van 800.000 teu is nog onderbezet, maar wordt al uitgebreid tot anderhalf miljoen teu met de nieuwe Terminal C. De overslag zal in augustus namelijk hard groeien wanneer de haven van Muscat, voorheen de belangrijkste haven in Oman, zijn activiteiten volledig overhevelt naar Sohar. Een jaarlijkse stroom van 330.000 teu komt dan naar de kersverse haven. Maar uitgegroeid is de terminal nog lang niet. Er zijn plannen voor een 3,5 miljoen teu grote Terminal D, maar vooralsnog zijn details daarover onbekend.

Qatar

Met dergelijke uitbreidingen lijkt nog meer capaciteit niet nodig, maar de landen rekenen op grote industriële groei en dus op hard groeiende ladingstromen. Het noordelijker ge-

legen Qatar, dat niet wil achterblijven, is daarom begonnen met de bouw van een nieuwe haven die de huidige Port of Doha vervangt. Deze nieuwe containerhaven bevindt zich tussen de gemeenten Al Wakrah en Mesaieed. De eerste fase, die in 2016 operationeel moet worden, zal een initiële overslagcapaciteit van twee miljoen teu hebben. Wanneer het project volledig klaar is zal deze verdrievubbelen. Volgens het havenmedium Ship Technology wordt het project wereldwijd gezien als het grootste havenproject dat wordt gebouwd op voorheen ongebruikt land. Het gebied zal 26,5 vierkante kilometer groot worden en de ontwikkeling ervan kost naar schatting 7,4 miljard dollar. Het project is inmiddels in volle gang. Deze drie ontwikkelingen zorgen alleen al in het zuidoostelijke puntje van de regio voor een capaciteitstoename van 14,2 miljoen teu. Ook in andere delen van het Midden-Oosten wordt veel geld geïnvesteerd. Het gebied verwacht flinke (industriële) groei, en daar maakt het zich klaar voor.

TOBIAS PIEFFERS

BEDRIJFSNIEUWS

G. Vlastuin Transport in Renswoude heeft een nieuwe Scania V8 Euro VI in gebruik genomen. De R 520 LA6x2/4MLB wordt ingezet voor exceptionele transporten door heel Europa. G. Vlastuin Transport is opgericht in 1983.



De kernactiviteiten liggen met name op het gebied van speciaal transport in zowel de lengte als breedte. Dit varieert van het transport van staalconstructies, windmolens, offshore goederen, machines tot glas.



Aeromar Logistics BV in Rotterdam is door de Vlaamse Yachting Federation & de Vlaamse Olympische Zeilploeg aangewezen als logistiek partner. De relatief kleine en jonge Rotterdamse expediteur zal de complete logistiek voor de zeilploeg verzorgen voor een periode van vier jaar. De succesvolle Belgische ploeg maakt zich op voor de komende Olympische Spelen in Rio de Janeiro in 2016. De ploeg heeft de potentie om weer hoge ogen te gooien tijdens de Spelen. Tijdens de Spelen van Londen 2012 pakte zeilster Evi Van Acker brons. Aeromar verzorgt wereldwijd lucht- en zeevrachtdiensten en wekelijks hebben ze hun eigen Consolidation Service naar de Nederlandse Antillen.



PostNL introduceert medio september een nieuwe dienst voor particulieren en kleine webwinkeliers. Zij kunnen straks pakjes van het ene pakketpunt naar het andere verzenden. Ophaalpakket, zoals de service voorlopig is gedoopt, is een euro goedkoper dan verzending naar een huisadres.

TIP Trailer Services en **Betras Carrosserieën** bundelen hun activiteiten. Met de overname breidt TIP Trailer Services zijn activiteiten in Venlo fors uit. Betras biedt gespecialiseerde service. Tevens beschikt de werkplaats in Venlo over een eigen schadeherstelafdeling en spuiterij.

G.T.S. S.p.A. heeft zijn vloot verder uitgebreid met twee elektrische locomotieven type Bombardier TRAXX483 en 115 x 90' wagons van Ceca Legios. Hiermee komt de vloot van GTS Rail uit op driehonderd wagons en acht locomotieven. Tevens zijn er 100 x 45FT (PW HC) containers aangeschaft ter vervanging en aanvulling op de reeds 1.800 containers. Deze investering kost bijna 18 miljoen Euro. Met GTS Rail biedt G.T.S. spoorvervoer aan naar Noord-, Midden- en Zuid-Italië, wat aansluit op zijn internationale diensten op Frankrijk, Benelux, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Scandinavië, Baltische Staten, Rusland en Turkije.

Nebim Verhuur heeft zijn huurvloot uitgebreid met vijf nieuwe Renault Trucks T 460 4x2 trekkers. De trucks zijn voorzien van Euro VI-motoren met een chassishoogte van 115 cm en zijn zeer compleet



uitgevoerd. De totale huurvloot voor de korte termijn verhuur komt inclusief deze uitbreiding op ruim zestig eenheden, die verspreid zijn over zeven vestigingen in Nederland en België.

Het derde grote loodsvaartuig Procyon is in Harlingen overgedragen aan het **Loodswezen**. Hiermee is het derde en laatste van de P-klasse vaartuigen opgeleverd. De Procyon is het derde grote loodsvaartuig of Pilot Station Vessel dat door Barkmeijer gebouwd werd voor het Loodswezen. De eerste, de Polaris, is in december 2012 in dienst gesteld. De tweede, de Pollux, in september 2013. De Procyon wordt 12 september gedoopt.

Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar:

redactie@nieuwsbladtransport.nl

Slippen en zuinig rijden als nuttig

TRAINING 'Zo zie je maar weer dat je met jachtig rijden niks wint'

Een cadeau, maar wel een van het nuttige soort. De chauffeurs van Sandd reden de afgelopen twee jaar 20% minder schade. Als dank bood het postbedrijf hen een training rijvaardigheid en economisch rijden aan.

Een verschil van dag en nacht. Gisteren vielen de mussen van de hitte nog van de daken, vandaag (zaterdag 5 juli) zoeken ze onder diezelfde daken beschutting tegen de regen. De medewerkers van het ANWB test- en trainingscentrum hoeven hun sproei-installaties nauwelijks in te zetten om de slipbanen van de juiste gladheid te voorzien. Het is de tweede dag dat de ANWB in Lelystad chauffeurs van Sandd traint in rijvaardigheid en economisch rijden. Deelname is op vrijwillige basis. Ruim 170 van 250 chauffeurs doen op hun vrije vrijdag of zaterdag mee aan de eendaagse training.

De aanwezigheid van het postbedrijf zie je moeilijk over het hoofd. Overal op het ANWB-terrein staan en rijden de blauwe Volkswagen Crafters van de 'zakelijke postbezorger'. 'De trainingsdag is bedoeld als cadeau', vertelt manager logistiek Peter van Alphen van Sandd. 'De afgelopen twee jaar is het aantal schades aan ons wagenpark met 20% afgenomen. Om de chauffeurs hiervoor te bedanken bieden wij deze training aan. Als het bijkomend effect is dat er zuiniger gereden wordt en nog minder schade komt, is dat mooi meegenomen. Maar op de eerste plaats willen we hen een leuke dag bezorgen.'

Toch kan dat 'bijkomend effect' Sandd heel wat opleveren. Volgens de ANWB leren ervaren chauffeurs op de training 'Het Nieuwe Rijden' hoe zij hun brandstofverbruik met ruim 10% kunnen verlagen. Met het wagenpark van Sandd wordt jaarlijks 5 miljoen kilometer gereden. Als al die kilometers 10% zuiniger worden afgelegd, scheelt dat heel wat liter diesel. Het is overigens niet zo dat brandstof besparen geen issue is bij Sandd. De bussen van het postbedrijf zijn onder meer uitgerust met een zuinige motor, een snelheidsbegrenzer en een start-/stopsysteem. 'Voor sommigen was dat systeem even wennen', vertelt supervisor transport Richard Pannekoek. 'Toen de nieuwe Crafters vorig jaar in gebruik werden genomen, belde een aantal chauffeurs geschrokken door dat hun motor steeds afsloeg. Aan ons huidige wagenpark kun je goed

zien welke professionaliseringsslag Sandd gemaakt heeft. Een paar jaar terug werkten we nog wel eens met huurbussen en droegen chauffeurs geen bedrijfskleding. We leveren de post thuis af bij onze bezorgers. Het kwam voor dat bijvoorbeeld Hertz gebeld werd door ongeruste mensen die onbekenden bij een woning in de buurt dingen hadden zien in- en uitladen in een van hun busjes.'

Pannekoek vertelt zijn anekdotes als we van het regenachtige polderland naar de noordelijke Veluwerand rijden. De training 'Het Nieuwe Rijden' beslaat de helft van de trainingsdag en begint met een rit van 30 kilometer. Van de deelnemers wordt verwacht dat zij die afleggen zoals zij dat altijd doen. In Nunspeet wisselen chauffeur en bijrijder van plaats en rijden zij terug naar Lelystad. Een aantal chauffeurs maakt de rit met auto's van de ANWB. Die zijn voorzien van een boordcomputer om het rijgedrag en het brandstofverbruik te registreren. Na een theorieles maken de Sandd-chauffeurs dezelfde tocht nog een keer, maar dan volgens de regels van 'Het Nieuwe Rijden'. Als ze weer terug zijn, laten de instructeurs van de ANWB aan de hand van de data uit de boordcomputers en de genoteerde begin- en eindtijden zien dat dezelfde route met een economische rijstijl net zo snel wordt afgelegd, maar met aanzienlijk minder brandstof. 'Het Nieuwe Rijden' zit mij in het bloed. Ik ben een Zeeuw en ons bin zûnig, hè', grapt chauffeur Johan Notenboom. En vervolgens op serieuze toon: 'Zowel tijdens mijn werk als privé let ik er wel op, ja. Op deze training zie je maar weer eens dat je met jachtig rijden niks wint en alleen maar brandstof verspilt.'

Eyeopeners

Voor de meeste chauffeurs zijn de 'wetten' van het economisch rijden wel bekend. De echte eyeopeners doen zich voor op de slipbanen. 'Ik rij 45 jaar auto en al 38 jaar zonder schade. Dan denk je dat je alles weet, maar je weet maar de helft', zegt Jan van Stuivenberg. 'De noodstops en de grip- en sliptraining waren heel leerzaam. Iedereen schatte de remweg veel korter in. Dat op een nat wegdek de remweg na een noodstop, als je maar 15 km/u rijdt, al 8 meter was, wist geen van ons. Dat de remweg vier keer zolang wordt bij een snelheid van 30 km/u, daarvan viel mijn mond open. Dat je zelfs bij zulke lage snelheden zo'n lange remweg hebt, daar schrok ik van. Deze ervaringen neem je wel mee als je straks weer achter het stuur zit. Net als dat



Op de natte wegen van het ANWB-trainingscentrum in Lelystad leerden zelfs de meest ervaren chauffeurs nog veel bij.

je nooit pompend moet remmen. Dan raak je juist in een slip. Dat je het rempedaal moet blijven intrappen, bij wijze van spreken door de bodem van de auto heen, om slippen te voorkomen, was echt nieuw voor mij. En ik was niet de enige.'

'Eigenlijk zou iedere automobilist en chauffeur deze training verplicht moeten volgen.'

Ook op Johan Notenboom maakte dit gedeelte van de training indruk. 'Het maakt je extra bewust hoe goed je op snelheid moet letten. Ik houd er al zoveel mogelijk rekening mee. Zo ben ik al eens aangehouden omdat ik te langzaam reed, 30 in plaats van 50

km/u. Dat was bij een school. Je hoefde daar geen 30 te rijden, maar dat deed ik uit mijzelf. Werd ik aan de kant gezet. Nee, geen bekeuring natuurlijk. Leerzaam vond ik de verschillen tussen een geladen en ongeladen bus. Met lading breekt zo'n

bus veel sneller uit als je in een slip dreigt te raken. Dat is goed om te weten. En dat zoiets als je zithouding zoveel invloed heeft, daar denk je helemaal niet bij na. Je kon echt merken dat je met een andere zithouding meer controle over de auto hebt en

als je er langer in zit minder snel vermoeid raakt.' 'Eigenlijk zou iedere automobilist en chauffeur deze training verplicht moeten volgen', vindt Jan van Stuivenberg. Chauffeur Jacqueline van Driel vond het een 'nuttige opfriscursus', maar vooral een 'leuke dag'. 'Je komt in situaties die je in het echt hopelijk nooit meemaakt. Slippen en remmen op zo'n baan is leerzaam, maar vooral ook leuk om te doen. Mij gaf het een kick.'

De Sandd-chauffeurs die de trainingen zaterdag volgden, konden het geleerde meteen in de praktijk brengen toen zij op kletsnatte wegen naar huis reden in hun bus. Volgens Sandd zijn zij allemaal veilig en schadevrij thuisgekomen.

ERIK STROOSMA

AGENDA

Transport Compleet Gorinchem 2 t/m 4 september

De eerste editie van de vakbeurs Transport Compleet binnen Evenementenhal Gorinchem borduurt voort op de Carrosserie Vakdagen. Nu ook met lichte bedrijfswagens.
• www.evenementenhal.nl

Wereldhavendagen 5 t/m 7 september

Met spectaculaire demonstraties op het water, bezichtigingen van indrukwekkende schepen en spannende excursies in de haven van Rotterdam. Thema dit jaar: de kleurrijke haven.
• www.wereldhavendagen.nl

Havendebat Antwerpen 18 september

De bereikbaarheid van de Vlaamse havens is een blijvend actueel thema in Antwerpen. Centraal thema is de ontwikkeling van het Saeftinghedok. O.a. Eddy Bruyninckx is aanwezig.
• www.havendebatantwerpen.be

Maritime Tech 2014 23 september

Technisch jaarcongres over innovatie in maritiem ontwerp, bouw en onderhoud. Met sprekers van Wärtsilä, TU Delft, NIOZ, Boskalis, MTI Holland, TNO en Allseas.
• www.maritimetech.nl

Prologistics 24 en 25 september

De achtste editie van deze vakbeurs in Brussel brengt alle logistieke trends in supply chain intelligence, contract logistics, air freight & cargo distribution en e-commerce.
• www.prologistics.be

cadeau van de baas



FOTO: S. ERIK STROOSMA

PERSONALIA



Bernard Bot, voormalig financieel topman van TNT Express, gaat per 1 september in diezelfde functie aan de slag bij Aer Lingus. Bot kondigde in april zijn vertrek aan bij TNT, waar hij sinds 2010 financieel directeur was. Zijn opvolger **Maarten Jan de Vries** trad aan op 1 juli. Voordat Bot in 2005 bij TNT in dienst kwam, werkte hij onder meer voor adviesbureau McKinsey.

Frits Scholten is de nieuwe directeur van VSDV LogistiX. Hij heeft een jarenlange ervaring met transport en logistiek in het zuiden van het land. Met zijn intrede heeft VSDV Transport nu vestigingen in Zwaagdijk, Spierdijk, Lisse en Hoensbroek.



De Duitser **Michael Cramer** (Groenen/EFA) is verkozen tot voorzitter van de Transportcommissie van het Europees Parlement. De vicevoorzitters zijn de Fransman **Dominique Riquet** voor de liberale fractie ALDE, de Duitser **Dieter-Lebrecht Koch** voor de Europese Volkspartij (EVP), de Pool **Piotr Poreba** voor de conservatieven (ECR) en de Hongaar **István Ujhelyi** voor de socialis-

ten (S&D). Naast **Peter van Dalen** is ook **Wim van de Camp** lid van de Transportcommissie. Hij is benoemd tot coördinator van de EVP-Europarlementsleden in deze commissie.



Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu heeft **Ab van Ravestein** benoemd tot algemeen directeur van de RDW. Hij volgt Johan Hakkenberg op die met pensioen gaat. Van Ravestein (1954) studeerde econometrie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Sinds 1983 was hij werkzaam bij het ministerie van Economische Zaken en bekleedde hier verschillende functies als algemeen directeur van de EVD en van Agentschap NL.



Werner Van Dessel is bij Wallenius Wilhelmsen Logistics benoemd als vice president en 'Head of Emerging markets - MPA Atlantic East'. Van Dessel werkt al twaalf jaar voor WWL. In zijn nieuwe functie wordt hij verantwoordelijk voor heel Afrika, het Midden-Oosten, Rusland, de GOS-landen en de landen rond de Middellandse Zee.

Bent u iemand? www.nieuwsbladtransport.nl/service/personalia

HANDBOEK MODAL SHIFT

WEGEN NAAR **INTERMODAAL** VERVOER

Intermodaal vervoer heeft de toekomst. Alle grote verladers en logistiek dienstverleners verschuiven complete ladingstromen van weg naar shortsea, binnenvaart en spoor. De praktijk bewijst dat intermodaal vaak lonend is, direct of indirect. Het Handboek Modal Shift biedt een actueel overzicht van het maken van de overstap van asfalt naar spoor en/of water.

€24,⁵⁰ | 128 pagina's
ISBN 9789490415181

BESTEL NU www.ntpublishers.nl/webshop



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

Managing director
michel.schuuring@ntpublishers.nl

Publishing manager
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

Hoofredacteur
peter.wierenga@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie print
job de kruiff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie online
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

Redactie
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
lert.van.harskamp@nieuwsbladtransport.nl
lijnvvaart
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart en offshore

Vormgeving
nourdin kouch
edward ouwerkerk
studio@ntpublishers.nl

Manager operations
frank.van.hal@ntpublishers.nl

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

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

jaarabonnement incl. NT e-mail €485,-
excl. NT e-mail €420,-
incl. NT e-mail €263,-
excl. NT e-mail €225,-
half jaarabonnement incl. NT e-mail €155,-
excl. NT e-mail €129,50
kwartaalabonnement

introductieabonnement incl. NT e-mail €15,-
Prijzen zijn exclusief btw.
Annulering: schriftelijk een maand voor aanvang van de nieuwe abonnementsperiode.

Traffic
traffic@ntpublishers.nl

Office management
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05

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

Druk
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2014 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, 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.



Ecocombi wordt groen



De Duitse Groenen lijken hun weerstand tegen de 'Lang-LKW' op te geven. De voorzitter van de Heinrich Böll-stichting, het wetenschappelijk bureau van Bündnis 90/die Grünen, vindt dat eerlijk moet worden gekeken naar de milieuvoordelen van de ecocombi. We moeten niet alleen maar tegen de 'Gigaliner' zijn omdat die lading zou afsnoepen van het spoorvervoer. Dat spoorvervoer zou zelf maar eens wat efficiënter moeten werken, vindt Ralf Fücks.

Het is vloeken in de groene kerk. De Duitse milieubeweging heeft de 'Monstertruck' in de ban gedaan omdat hij slecht zou zijn voor de verkeersveiligheid en de concurrentiepositie van het wegvervoer tegenover die van het spoorvervoer zou versterken. Dat laatste is volgens deze beweging rechtstreeks in strijd met het milieubelang, aangezien de trein veel schoner zou zijn en bovendien, zoals we allemaal wel weten, in de kleinste achterafstraat kan komen.

Dat is ook het standpunt van de 'Allianz pro Schiene', de Duitse spoorlobby. Deze gelooft er niets van dat ecocombi's het intermodale vervoer zelfs vooruit zouden kunnen brengen. Nee, omdat de ecocombi kostenbesparend en relatief schoon is in vergelijking met 'gewone' vrachtauto's, moeten we hier een gevaarlijke belager van het railvervoer in zien. Het is dus maar beter het wegvervoer gewoon zijn oude vervuilende gang te laten gaan.

Maar Ralf Fücks, voorzitter van de groene Duitse denktank, vindt die bewering veel te simpel. Hij wil dat meer deelstaten in zijn land gaan meedoen aan de proef met de ecocombi, die daar nu wordt gehouden. Ook de regering van Noordrijn-Westfalen, waarin zijn partij naast de SPD zitting heeft, zou haar knopen nog eens moeten tellen.

Zou die deelstaat voor de ecocombi opengaan, ooit zal het wel zover komen, dan kunnen ook veel meer Nederlandse en Belgische vervoerders met hun langere combinaties Duitsland in. Maar voor dromerij is het nog te vroeg. Ongetwijfeld wordt Fücks teruggefloten door zijn partijbestuur. Hij heeft voor zijn beurt gesproken of zijn beweringen zijn uit hun verband gerukt. We kennen dat allemaal wel.

Toch is er weer iets in beweging gekomen in de Europese discussie over de ecocombi. Volhouden, Fücks, ook in het milieubelang.



FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

QUOTE VAN DE WEEK

Valsspelers moeten gestraft worden en eerlijk spel beloond met levensvatbare transportopdrachten.

Edwin Atema, bestuurder van FNV Bondgenoten, reageert op het Volkskrant-nieuws dat Ikea goedkope Slowaakse chauffeurs inzet.



COLUMN

St. Louis is terug

HISTORIE Kist van Charles Lindbergh naar Parijs gevlogen

FOTO AIRFRANCE-KLM



Kom d'r in!

Hoe een bejaarde kist opnieuw de Atlantische Oceaan oversteekt.

Het vluchtje duurde nu maar 8 uur voor de Spirit of St. Louis, van de Verenigde Staten naar Parijs, waar het vliegveld Le Bourget zijn honderdste verjaardag viert. En die acht uur waren ook nog eens veilig, warm en droog aan boord van een Air France-KLM vrachtvliegtuig (nu die er nog zijn...).

Dat is nog eens andere koek dan in 1927, toen het vliegtuig samen met zijn piloot Charles Lindbergh de Atlantische Oceaan overstak. Liefst 33 uur duurde het toen, maar goed, dat was dan ook de eerste solovlucht

over de grote plas (er waren enkele teams voorgegaan, niemand had het voor hem alleen aangedurfd). Het maakte zowel de Spirit of St. Louis als Lindbergh beroemd. Diezelfde Lindbergh heeft nog veel meer betekend voor de luchtvaart, bijvoorbeeld de ontdekking van polaire vliegroutes om maar wat te noemen, plus vliegtechnieken op grote hoogte, de verkorting van de vliegtijd en de vermindering van het brandstofverbruik.

Interbellum

Zoals een bekende online encyclopedie vermeldt. 'Zijn vernieuwingen legden de basis voor het moderne intercontinentale luchtverkeer.'

Gek genoeg (al zijn er wel eens gek-

kere dingen gebeurd) was de avonturier tijdens het interbellum een aanhanger van het isolationisme: laat Amerika zich maar lekker afzijdig houden van al het geweld en gedoe in de wereld.

Daarnaast toonde Lindbergh – die ook nog een soort voorloper van het kunsthart uitvond! – zich tamelijk gecharmeerd van het nationaal-socialisme, reden voor president Roosevelt om zijn aanmelding voor het leger ná Pearl Harbor (het einde van zijn isolationisme) te weigeren. Dat gegeven inspireerde later weer schrijver Philip Roth voor diens roman *The plot against America* uit 2004. Tja. De wereld is klein.

PETER WIERENGA

SCHELDEVERDRAG

Vriendelijk verzoek: verjaag je mee de laatste Hollanders uit Lillo?

Soms ploft er iets bijzonders in de postbus van Marge. Zoals bovenstaand verzoek.

Dit jaar is het precies 175 jaar geleden dat het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van 1839 werd ondertekend, lezen we. Pas toen – bijna tien jaar na de Belgische onafhankelijkheid – evacueerde het Nederlandse leger het strategisch belangrijke fort van Lillo, waarmee de Nederlandse Republiek de Schelde meer dan twee eeuwen potdicht had gehouden voor de internationale scheepvaart. Op 10 augustus brengt Lillo Waterdorp die tijd weer tot leven met 'oorlogstaferelen, een verdragsceremonie, een officiële vlagwissel en de aftocht van de Hollanders'. Volgens de organisatie een 'onvergetelijke familie-uitstap'. Dank voor de uitnodiging, we komen ons graag laten wegzagen! | PW

FOTO WERELDERGOED VLAANDEREN



NT Nieuwsblad Transport

4 weken voor slechts €15



www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Bel 010 280 10 16

of mail customerdesk@ntpublishers.nl