

## MEGASTAKING

Havens Westkust likken hun wonden

18



## TERNEUZEN

Project van vijf miljard

8

## DOSSIER

PostNL profiteert van pharma-regels



10



# Nieuwsblad Transport



## DUURZAAMHEID

De Rooy Transport rijdt op biogas

2

WEEK 10 / 4-10 MAART 2015 / JAARGANG 28

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

## Krachtenbundeling in douanewereld

### FUSIE

De douanediensverleners Gaston Schul en Compass zijn samengegaan. Compass is onderdeel geworden van Gaston Schul, waardoor een organisatie is ontstaan met 200 medewerkers en twintig vestigingen. De twee bedrijven, die nu dus een eenheid vormen, zijn actief in Nederland, België en Duitsland. De Benelux is vooral het werkkterrein van Gaston Schul. Volgens de directies van beide familiebedrijven bestaan er al een jaar of drie zeer goede contacten en is er al eens eerder nagedacht over een krachtenbundeling.

## MOL bestelt zes recordschepen

# 20.150

teu tellen de zes schepen die Mitsui O.S.K Lines heeft besteld. De Japanse rederij koopt vier van de schepen zelf, de overige twee worden middels een charterdeal ingeschakeld. De schepen krijgen een lengte van 400 meter, een breedte van 58,8 meter en zullen volledig beladen een diepgang van 16 meter hebben. Ze komen in 2017 in de vaart en zullen dienst doen op de route tussen Azië en Europa.

## DOSSIER

vrijdag 20 maart

## Offshore

Adverteren?  
Bel: 010 280 10 25

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

# Mansveld ziet niets in verruimen vrachtbeleid

**SCHIPHOL** Geen compensatie verlies Martinair met extra vrachtluchten buitenlandse carriers



Mansveld gaat niet in op het verzoek van de verladers om buitenlandse vrachtvervoerders extra luchtvaartrechten toe te kennen op Schiphol.

### JOHN VERSLEIJEN

Staatssecretaris Wilma Mansveld (luchtvaart) zal geen extra vrachtluchten toekennen aan buitenlandse maatschappijen op Schiphol nu KLM en Martinair de vrachtvloot sterk afbouwen.

Dat schrijft de PvdA-bewindsvrouw in een brief aan de Tweede Kamer over de gevolgen van de KLM-plannen voor de internationale vrachtpositie van Schiphol.

De verladersvereniging EVO had in het voorjaar van 2014 al aangedrongen op meer buitenlandse toegang op de belangrijke vrachtcorridors van Schiphol nu de nationale carrier de vrachtvloot afbouwt van negen naar drie freighters. De belangenor-

ganisatie wees daarbij op het bestaande 'restrictieve luchtvaartbeleid' van de overheid ten faveure van KLM en dochter Martinair. Dat zou er voor zorgen dat er op een aantal belangrijke vrachtroutes nu al te weinig capaciteit is voor de Nederlandse ladingaanbieders en de verladers steeds meer zijn aangewezen op buitenlandse luchthavens. Met de krimpplannen bij KLM en Martinair zou dat capaciteitsprobleem alleen maar groter worden. De staatssecretaris zegt in de brief 'begrip' te hebben voor de zorgen uit de verladerswereld, maar wijst er tevens op dat 'het nog niet duidelijk is wat straks precies het effect zal zijn' van de afbouw van de vrachtvloot bij KLM-dochter Martinair. Onder meer kan zij niet

goed inschatten 'wat precies de compenserende werking van meer bellyvracht zal zijn' voor het besluit van de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep. Daarnaast wijst zij er op dat de 'exacte vormgeving van de plannen voor de uitfasering' van de vrachtliegtuigen nog niet duidelijk is. Ook is volgens Mansveld niet helder hoe de overgebleven drie freighters straks door de luchtvaartgroep worden ingezet. De staatssecretaris heeft vorig jaar onder druk van de EVO en de Tweede Kamer een speciaal onderzoek laten verrichten naar de mondiale vrachtpositie van Schiphol in de kwaliteit van de zogeheten vrachtcorridors. Dat onderzoek van luchtvrachtanalist Seabury heeft volgens Mansveld 'geen direct antwoord'

gegeven op de prangende vraag welk effect de reorganisatie van de vrachtvloot heeft op de internationale vrachtpositie van Schiphol.

### Bedreigingen

Seabury concludeert wel dat er grote risico's kleven aan de afbouw van de vrachtcapaciteit bij de KLM-groep voor de marktpositie van Schiphol. Specifiek worden daarbij de routes op Latijns-Amerika, de VS en in mindere mate Afrika genoemd. Mansveld geeft toe dat Seabury een aantal 'bedreigingen' heeft gesignaleerd, maar zij wil die 'komend jaar serieus volgen en verkennen'. EVO zegt in een reactie de brief eerst nader te willen bestuderen.

ZIE VERDER PAGINA 4 ►

## COMMENTAAR

ROB MACKOR  
redactie@nieuwsbladtransport.nl



## Pijnlijk conflict om cao

De nieuwe containerterminal Rotterdam World Gateway (RWG) op de Maasvlakte is verwikkeld in een hooglopend conflict met FNV Havens en CNV Vakmensen. Inzet is de eis van de vakbonden om een cao af te sluiten voor de ongeveer 150 werknemers van het bedrijf, dat overigens nog in de opstartfase zit en nog geen containers op commerciële basis overslaat. Dat conflict dateert bepaald niet van vandaag of gisteren. De vakbonden proberen al een jaar of twee aan tafel te komen bij RWG, dat die boot steeds zorgvuldig heeft afgehouden.

Dat wil zeggen tot vorige week, toen onder druk van een 'voorultimatum' en de boycot tegen een binnenschip dat containers op de nieuwe terminal had geladen, uiteindelijk dan toch een ontmoeting plaatsvond. Op voorhand was duidelijk dat de kans op succes niet groot was, aangezien partijen het vooraf al niet eens waren over de inzet ervan. De bonden wilden een handtekening van directeur Lugthart onder een verklaring, die als basis voor cao-overleg zou dienen. RWG zelf wilde 'de dialoog aangaan over de concurrentie op arbeidsvoorwaarden'. Dat er niet getekend zou worden, was evident.

Daarmee lijkt de confrontatie in een nieuwe fase terecht te komen. De bonden dreigen nu met werkonderbrekingen, en kortere of langere stakingsacties. De vraag daarbij is of RWG-werknemers daarvoor zijn te porren, aangezien er maar weinig werknemers bij een van de betrokken bonden zijn aangesloten. En Lugthart heeft van meet af aan gezegd dat zijn werknemers geen behoefte hebben aan een cao en dat de arbeidsvoorwaarden de vergelijking met bestaande cao's moeiteloos kunnen doorstaan.

Misschien dat er daarom ook bedreigd wordt met 'het gebruik van alle overige middelen die ons ter beschikking staan om ons doel te bereiken'. Het wordt interessant om te merken wat daarmee bedoeld wordt. Poortblokkades, nieuwe boycotacties? Dat valt af te wachten, maar duidelijk is wel dat de bonden zich realiseren dat ze zich daarmee juridisch op glad ijs begeven. Als niet-RWG-werknemers over zouden gaan tot een poortblokkade, zou het bedrijf hen ongetwijfeld stante pede voor de rechter dagen. Anderzijds waarschuwen de bonden het bedrijf alvast maar met een gang naar de rechter als die met 'onderkruipers' acties zou proberen te breken.

Het valt te hopen dat het zo ver niet hoeft te komen en dat partijen toch op korte termijn tot een oplossing weten te komen, desnoods onder leiding van een bemiddelaar. Want eigenlijk is het nogal pijnlijk dat de ontwikkeling en het opzetten van een van de modernste containerterminals ter wereld op deze manier wordt gefrustreerd. Het zou een stuk beter voor alle betrokkenen als iedereen zijn energie zou gebruiken om een succes te maken van deze 'containerterminal 3.0'. Laten we hopen dat dat inzicht doorbreekt.

## INTERVIEW PETER DE ROOY, DIRECTEUR DE ROOY TRANSPORT GROUP

## 'Duurzaamheid scoort'

MELS DEES

De Rooy Transport Group in 't Goy, bij Houten, organiseerde de bijeenkomst **Duurzaam Durven Doen, over duurzaam ondernemen in een transportbedrijf**. 'De transportsector gaat om!'

**Echte duurzaamheid is toch afhankelijk van de rechtersvoet van de chauffeur?**

Helemaal waar. Daarom startten we met Greendriver. Chauffeurs rijden daarbij samen met een coach, die hen een zuiniger manier van rijden bijbrengt. We monitoren nauwkeurig per chauffeur hoe zuinig er gereden wordt met de vrachtwagens.

**Monitoring en een coach passen niet echt bij het vrije karakter van het chauffeursvak.**

Aanvankelijk gingen inderdaad de hakken in het zand, maar ook de chauffeurs zien nu echt resultaten en zijn zich bewust van het positieve effect van zuinig rijden. Dat vertaalt zich namelijk niet alleen in lagere brandstofkosten, maar ook in een sterke afname van het aantal schadegevallen. Er wordt geconcentreerder gereden. Daarnaast heeft het altijd een positief effect als personeel persoonlijke aandacht krijgt. Het ziekteverzuim is sterk gedaald sinds we met het Greendriver-project begonnen.

**Duurzaamheid levert dus geld op.**

We hebben de beste jaren uit ons bestaan achter ons. Ten eerste zijn de kosten per kilometer aanzienlijk gedaald door zuiniger en duurzamer rijden. 12 procent minder brandstof, dat is 150.000 euro. Als de prijs die klanten voor vervoer betalen niet stijgt, en dat doet-ie voorlopig niet, dan zullen de kosten omhoog moeten. Dat lukt. Daarnaast zien we dat er klanten zijn, zoals Gardena, Husqvarna en Interface,



die juist voor ons kiezen vanwege het duurzame karakter van onze bedrijfsvoering. Veel grote ondernemingen hebben een duurzame manier van werken, maar willen ook het laatste onderdeel van de keten verduurzamen. Dat kan als ze met ons samenwerken.

**Hoe sterk het coachen en begeleiden van chauffeurs ook is: het is eerder een vorm van achterstallig onderhoud dan een innovatie.**

Daarom doen we nog veel meer. Zo rijden een aantal van onze vrachtwagens op gas én hebben we inmiddels een elektrisch aangedreven voertuig in het wagenpark.

**Wat zijn de voor- en nadelen van elektrisch rijden in de praktijk?**

We zien eigenlijk alleen voordelen. De techniek is duidelijk minder stotingsgevoelig dan dieselmotoren, je hebt er minder onderhoud aan. Het bereik is 200 tot 250 kilometer, wat voldoende is voor stadsdistributie en vervoer in de regio.

**Maar als die stroom dan met steenkool wordt opgewekt...**

Het dak van ons distributiecentrum ligt vol met zonnecellen, we zijn in die zin zelfvoorzienend.

**De transportsector gaat op korte termijn over op echt duurzaam ondernemen?**

De sector moet om, maar de transitie gaat voornamelijk langzaam. Als het niet naar diesel ruikt kan het niet goed zijn, is voor velen het adagium. Daar moeten we vanaf.

**Naast de elektrische wagen ruikt ook de rest van uw wagenpark steeds minder naar diesel.**

We zijn overgegaan op gas, wat ook weer een belangrijke stap is naar een duurzamer wagenpark. De CO<sub>2</sub>-uitstoot is 80% lager dan bij diesel. Eerst waren chauffeurs bang zonder gas langs de weg stil te staan, maar dat gebeurt niet. We hebben ons eigen gas-tankstation voor de deur. Om zo duurzaam mogelijk te opereren rijden we op groen gas.

**Jullie hebben een eigen groengas-tankinstallatie?**

Nee, we tanken normaal gas en kopen voor die hoeveelheid tickets waarmee een gasproducent in Brabant bio-gas levert aan het net. Tweederde van het gas gebruiken we in het bedrijf, de rest verkopen we aan de pomp.

**Flinke investeringen voor een transportbedrijf, en dat in crisistijd...**

We kijken vooruit. Het zijn investeringen die niet op korte termijn worden terugverdiend. Dat is ook een helder signaal naar onze klanten, we zitten hier voor de lange termijn. Onze onderneming is niet blijven steken in de overleefmodus. Het is daarnaast geen *window dressing* wat we doen, het is echt. Per vervoerde pallet hebben we een reductie van 48 procent CO<sub>2</sub>-uitstoot gerealiseerd. Dat is fors.

**Goed, maar dan echt onderaan de streep: wat levert het allemaal op? Eeuwige roem.**

## Moving business forward!



Enjoy the reliability of world-class professionalism and service by China Airlines Cargo.

Tel. + 352 34 83 63-1  
or please consult our website  
www.china-airlines.com

CHINA AIRLINES CARGO

## FOR YOUR BULK AND PROJECT CARGO

**Agora Shipping & Trading B.V.**

(as agents for Shortsea Express Lines)



Possibilities all Baltic Sea ports

Mail: sales@agora-shipping.com  
Tel.: +31-10-4167063

# Bottleneck Betuweroute

**DUITSLAND** Spoorvervoer krijgt pas in 2022 weer ruimte om te groeien

ROB MACKOR

Het spoortraject Emmerich-Oberhausen bleek al in 2013 de bottleneck voor het vervoer over de Betuweroute. Dat zal de komende zes jaar niet anders zijn.

Vanaf maandag 20 april is tien weken lang slechts één van de twee sporen in Duitsland beschikbaar. Eind dit jaar geldt dat voor nog eens zeven weken. Het zijn de eerste grote stremmingen ten behoeve van de aanleg van het derde spoor op het traject dat ook intensief bereden wordt door nationale en internationale (ICE) passagierstreinen.

Die krijgen veelal voorrang, waardoor goederentreinen moeten uitwijken. In Nederland is de Brabantroute, via Breda en Venlo, de belangrijkste omleidingsroute. Vanaf 20 april worden voor het eerst door de week goederentreinen omgeleid. Dan zal moeten blijken of de maatregelen, waarover staatssecretaris Mansveld afspraken heeft gemaakt met ProRail en de vervoerders, genoeg soelaas bieden om de stremmingen het hoofd te bieden. Woordvoerder Jelle Rebbers van DB Schenker Rail zegt daar 'vertrouwen' in te hebben, maar ook dat er nog veel moet gebeuren 'om de aorta van het Nederlandse goederenvervoer veilig te stellen.' De vervoerder gaat tijdens de stremming bekijken of de gemaakte afspraken effectief zijn. Rebbers heeft de indruk dat ProRail genoeg reserve in de omleidingsplannen heeft ingebouwd om het treinverkeer indien nodig bij te kunnen sturen.

Behalve de twee langdurige stremmingen zijn er dit jaar nog acht afsluitingen gepland. In zes gevallen gaat het spoor een weekend lang in beide richtingen dicht. Volgend jaar tussen medio april en medio oktober geldt dat zelfs voor 27 weekends



De Betuweroute, hier in de buurt van Emmerich, krijgt een derde spoor. Tijdens de aanleg is geregeld maar één spoor bruikbaar.

en is door de week één spoor gestremd. In 2017, waarin de bouw van het derde spoor daadwerkelijk van start moet gaan, zijn er vooral stremmingen in één richting verspreid over het jaar.

Vorbereidingen zorgden in 2013

treinen x afgelegde afstand) op het 'gemengde net' met 4% toenam, daalde dat op de Betuweroute juist met 4%.

Het was overigens de eerste keer dat ProRail met totaalcijfers specifiek voor het goederenvervoer

weten dat de cijfers over 2014 'in de loop van dit jaar beschikbaar komen'.

Directeur Ad Toet van brancheorganisatie KNV vindt dat die cijfers veel sneller beschikbaar moeten zijn. 'In principe is alles op 1 januari bekend en moet er binnen een paar weken na de jaarwisseling een overzicht kunnen liggen.' Hij vindt het belangrijk 'om de vinger aan de pols te houden' zodat er sneller op ontwikkelingen ingespeeld kan worden.

Te verwachten valt dat het aantal treinen op de Betuweroute de komende zes jaar eerder omlaag dan omhoog zal gaan als gevolg van de stremmingen aan Duitse kant. Volgens de huidige planning is die in 2022 klaar en ontstaat er eindelijk weer ruimte voor groei op de Betuweroute.

De cijfers van ProRail zouden veel sneller beschikbaar moeten zijn.

echter al voor een daling van het aantal treinen op de Betuweroute. Dit blijkt uit cijfers van ProRail, die Mansveld onlangs naar de Tweede Kamer stuurde. Terwijl het aantal goederentreinkilometers (aantal

kwam. Mansveld voldeed daarmee aan een motie van Kamerlid Betty de Boer (VVD), die meer duidelijkheid wilde over de volumeontwikkelingen en de kwaliteit van goederenvervoer. Mansveld liet daarbij

KLM CARGO

## Gräber gaat divisie door crisis loodsen

JOHN VERSLEIJEN

Bram Gräber (1965) gaat tijdelijk de zwaar verliesgevende vrachtdivisie van Air France-KLM leiden.

KLM onderstreept dat de benoeming 'voor de komende maanden is tot een nader besluit wordt genomen'. Gräber volgt Erik Varwijk op, die deze maand vertrok na nog geen twee jaar leiding te hebben gegeven aan de vrachtdivisie. In die tijd leed de divisie een verlies van 414 miljoen euro.

De nieuwe topman is geen onbekende in de vrachtsector. Hij maakte tussen 1995 tot 2006 carrière bij de vrachtdivisie en werd gezien als een van de kandidaten voor de top-

functie bij het vrachtbedrijf. Gräber heeft dan ook een goede kennis van luchtvrachtmarkt. Een expertise die zijn voorgangers, oud-minister Camiel Eurlings en Varwijk, misten.

Wind

Gräber zal zijn nieuwe post bij de vrachtdivisie combineren met zijn huidige functie bij Transavia-Air France-KLM. Tegenover *De Telegraaf* laat hij weten vast te houden aan het bestaande reorganisatieplan waarbij zes van de negen vrachtvliegtuigen moeten verdwijnen. Volgens voorzitter Steven Verhagen van de pilotenvakbond VNV biedt Gräber daarmee weinig nieuws in het vastgelopen overleg met de bonden. 'Hier hebben we niets aan. Niks frisse wind.'

CONTAINERTERMINAL

## RWG en vakbonden op ramkoers om cao

De nieuwe containerterminal Rotterdam World Gateway op de Maasvlakte ligt op ramkoers met de vakbonden FNV Havens en CNV Vakmensen.

Die hebben een ultimatum uitgebracht, dat op woensdag 4 maart afloopt. Als de terminal voor die tijd niet laat weten bereid te zijn om een cao af te sluiten, volgen er acties, dreigen de bonden. Dat kunnen werkonderbrekingen of langere stakingen zijn, die het bedrijf, maar ook de klanten en de aandeelhouders 'erg veel last kunnen bezorgen', laten ze in een uitgebreide brief aan directeur Ronald Lugthart weten.

Het ultimatum volgt op een mislukt overleg vorige week tussen de par-

tijen, dat onder druk van boycotacties tot stand was gekomen. RWG zegt daarin te hebben laten weten 'niet op voorhand afwijzend' te staan tegenover een cao voor een groep van 72 operationele werknemers. De bonden bestrijden dat dan weer.

Lugthart stelt dat de ongeveer 150 werknemers van RWG geen behoefte hebben aan een cao en dat de individuele arbeidsovereenkomsten 'de toets der kritiek met andere terminals glansrijk kunnen doorstaan'. De bonden stellen dat het afsluiten van cao's met erkende vakbonden niet alleen in Rotterdam maar in heel Europa de norm is. Ze dreigen met juridische stappen als RWG het 'onderkruipersverbod' schendt. **RM**

KORT

### België zag bedrijvigheid instorten

WEGVERVOER

De bedrijvigheid in het Belgische wegvervoer is in het laatste kwartaal met 6,4% afgenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Dat blijkt uit een conjunctuurenquête die het Instituut voor Transport en Logistiek België (ITLB) heeft uitgevoerd onder beroepsgoederenvervoerders over de weg. De bedrijvigheid in het internationale wegtransport liep zelfs 7,2% terug. Volgens veel vervoerders zijn opdrachtgevers op zoek naar bodemprijzen.

### Vraag naar trucks trekt aan in EU

WEGVERVOER

De verkoop van bedrijfswagens is vorige maand in Europa weer gegroeid na een terugval in december. Dat maakte de Europese brancheorganisatie ACEA bekend. In de 28 lidstaten van de EU werden 142.596 bestelwagens, bussen en lichte vrachtwagens verkocht; 7,6% meer dan een jaar eerder. In Nederland steeg de verkoop met 18%, tot 7.725 bedrijfswagens.

### Geodis schrapt bijnamen

LOGISTIEK

Geodis, de logistieke dochter van de Franse spoorwegen, gaat alle verschillende merknamen waaronder het bedrijf opereert vervangen door één naam: Geodis. Daarmee vervallen achtervoeg-



sels zoals Calberson, Wilson, BM, Logistics en Supply Chain Optimization. Het bedrijf wil bij zijn klanten als een eenheid overkomen. Geodis is nu onder verschillende namen actief in 120 landen.

### Voltooiing Antwerpse ring later van start

INFRASTRUCTUUR

De start van de voltooiing van de ring rond Antwerpen wordt met een jaar uitgesteld. De werkzaamheden om aan de westkant van de stad een nieuw traject aan te leggen, gaan nu naar verwachting van start in 2017. Het rondmaken van de ring rond Antwerpen moet het fileleed oplossen. Het Oosterweeltracé zal in vijf fasen worden uitgevoerd. Aan het project hangt een prijskaartje van circa 3 miljard euro.

# moevers

transport en logistiek op de plank

Speciaal geselecteerd



## Internationaal ondernemen

De Nederlandse goederen-uitvoer bedraagt zo'n 70% van het totaal bruto binnenlands product. We kunnen dus wel stellen dat export enorm belangrijk is.

Het boek Exporteren doe je zo geeft handvatten hoe hiermee om te gaan.

€34,45

Bij iedere bestelling via Moevers ontvangt u gratis het Transport en Logistiek woordenboek t.w.v. € 24,50.

(ZOLANG DE VOORRAAD STREKT)



## Europees Douanerecht

Declarant, beëdigd jurist of student: wie zich bezighoudt met douanezaken moet zelfstandig de wetgeving kunnen raadplegen. Deze bundel bevat het Europees Douanerecht.

€52,50



## Ins&Outs of Export

From the first offer to storage and the final delivery: on the basis of clear examples, practical experience and a clear layout, the export business is explained from A to Z.

€34,45



## Operations management

Hét praktijkboek voor studenten en stagiaires, maar ook voor professionals. Organisatievorm, productarchitectuur en het logistieke concept worden uitvoerig besproken.

€44,95



## Basisboek Transportmodaliteiten

Zonder goederenvervoer kan onze samenleving niet functioneren. In dit basisboek wordt een overzicht gegeven van de modaliteiten: per spoor, weg, lucht en over water.

€33,92



## Land uit Zee

Tussen 2008 en 2013 legden Boskalis en Van Oord Maasvlakte 2 aan door 210 miljoen kuub zand te verplaatsen. De prachtige reportages in dit boek laten zien hoe dat ging.

€29,95



## Handboek Modal Shift

De praktijk bewijst dat intermodaal transport vaak lonend is, direct of indirect. Deze tweede, geheel herziene editie van het handboek Modal Shift helpt een keuze te maken.

€24,50

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


Het schrappen van de MD11F's heeft vooral gevolgen voor de Latijns-Amerikaanse vrachtcapaciteit van Schiphol. Foto: Martinair Cargo

# Vracht levert 16% in

## SANERING KLM

 Vooral capaciteit op VS en Latijns-Amerika in het geding

JOHN VERSLEIJEN

Het verdwijnen van de vijf MD11F's bij Martinair en de geleidelijke afbouw van de veertien B747-400 combi's van KLM vanaf 2016 hebben vooral grote gevolgen voor de positie van Schiphol op de vrachtmarkt van en naar de VS en Latijns-Amerika.

Dat blijkt uit het marktonderzoek dat luchtvrachtanalist Seabury in opdracht van staatssecretaris Wilma Mansveld heeft uitgevoerd naar de consequenties van de exitplannen van KLM uit een groot deel van de maindeckmarkt.

De luchtvrachtanalist heeft tussen augustus en oktober van vorig jaar het inkomende en uitgaande vrachtvolume gemeten op Schiphol en op welk type vliegtuig deze vracht is

vervoerd. Daaruit blijkt dat de vijf MD11F's van Martinair, die op de nominatie staan te worden geschrapt, nu 45% van de inkomende vrachtcapaciteit leveren van en naar Latijns-Amerika. Voor de uitgaande luchtvrachtstromen ligt dat aandeel zelfs een fractie hoger met 46%.

Het afscheid van de B747-combi, goed voor een vrachtcapaciteit van veertig ton, zal vooral gevoeld worden op de luchtvrachtmarkt van en naar de VS. De combi's hebben daar nu een capaciteitsaandeel van 23% bij de importstromen van Schiphol. Voor de export is dat aandeel zelfs 27%. Daarnaast leveren de combi's, die tussen 2016 en 2020 moeten verdwijnen, op de routes van en naar het Verre Oosten nog een vijfde van de vrachtruimte. KLM heeft met de B747-400ERF's ook nog een grote marktpositie op de Afrikaanse

routes, hoofdzakelijk op de bloemenmarkt Kenia met 31% (import) en 45% (export).

## Bellyvracht

De totale vrachtcapaciteit van KLM op de MD11, B747-400F's en de combivloot was goed voor rond de 23% van de totaal aangeboden vrachtruimte op de luchthaven. Daarvan verdwijnt in totaal rond de 16% door de geplande sanering, blijkt uit de cijfers van Seabury. Daarnaast vereisen bepaalde markten zoals offshore en dierenvervoer grote consolidaties, maar ook het bloemenvervoer en de high-techmarkt maindeck-capaciteit, en is vrachtruimte op passagiersvliegtuigen (bellyvracht) geen alternatief, stelt Seabury. Dat segment wordt geschat op 5 tot 10% van de markt.

## SCHIPHOL

# Bonden willen dat Mansveld bij Martinair ingrijpt tegen afbouw

FNV Bondgenoten stuurt samen met de andere bonden, waaronder VNV en CNV, deze week een brandbrief aan staatssecretaris Wilma Mansveld (luchtvaart) over de dreigende afbouw van de vrachtvloot van Martinair.

Dat zegt bestuurder Jan van den Brink van FNV Bondgenoten. Hij vreest niet alleen voor een groot banenverlies bij Martinair, maar is bang dat de krimp ook gevolgen gaat hebben voor de rest van de vrachtsector op Schiphol. 'Er wordt nu alleen gekeken naar de vrachtvloot van Martinair, maar binnenkort wordt ook de gehele combivloot van de KLM uitgefaseerd', stelt van den Brink. De vrachtcapaciteit van die vloot is ongeveer net

zo groot als die van de huidige acht vrachtvliegtuigen van Martinair samen, stelt hij.

Volgens Van den Brink is het tijd dat de staatssecretaris ingrijpt, 'want hier staat meer op het spel'. Het gaat volgens hem om de toekomst van de mainportpositie van Schiphol op vrachtgebied.

## Voorwaarde

De ondernemingsraad (OR) van KLM is intussen onder grote druk van de directie akkoord gegaan met de saneringsplannen bij Martinair, zegt Van den Brink. Hij wijst er op dat aan dit positief advies wel de harde voorwaarde is verbonden dat de KLM-directie 'op feitelijke gronden aannemelijk maakt' dat het terugbrengen van de vrachtvloot naar

drie B747-400ERF's plus een reservetoestel beter uitpakt dan het alternatieve plan van de OR van Martinair. Dat gaat uit van het behoud van zes vrachtvliegtuigen.

De ondernemingsraad van Martinair, die een negatief advies heeft afgegeven, wil naast de drie B747-400ERF's ook nog eens drie oude B747-400BCF van Martinair, die al uit de vloot zijn genomen, weer in de operationele vloot opnemen.

Volgens Van den Brink slaat de OR van KLM met de aanvullende eis aan de KLM-directie een brug naar de collega's van Martinair. 'Het advies van de OR van KLM is nu positief, maar als je de voorwaarde leest, is het meer een nee, tenszij.' Het lijkt hem zaak dat de twee ondernemingsraden samen optrekken. **JV**

# 25.000 teu? Voorlopig niet

**LIJNVAART** Mitsui O.S.K. Lines gaat als eerste over de 20.000 teu-grens

TOBIAS PIEFFERS

Mitsui O.S.K. Lines (MOL) gaat zes schepen van 20.150 teu inzetten. De rederij is daarmee de eerste die de 20.000 teu-grens passeert.

Opnieuw heeft Rotterdam een grootste containerschip ter wereld mogen ontvangen, ditmaal de 19.224 teu grote MSC Oscar, die deze week is aangekomen. De titel heeft door het hoge tempo waarin de schepen elkaar aflossen een deel van zijn prestige verloren, maar het lijkt erop dat de MSC Oscar hem tot in 2017 mag dragen. Dan komen de schepen van MOL in de vaart.

De rederij bestelt vier van de schepen zelf, bij Samsung Heavy Industries, voor een bedrag van 619,6 miljoen dollar. De overige twee worden gecharterd van Shoei Kisen Kaisha, een Japanse scheepseigenaar die de schepen laat bouwen bij zusterbedrijf Imabari Shipbuilding. De schepen zullen qua afmetingen niet verschillen van de 18.000 teu schepen, ze meten 400 bij 58 meter en bij volledige belading steken ze 16 meter diep. Ze worden alle zes op routes tussen Azië en Europa ingezet.

Dat rederijen die actief zijn op deze routes, massaal megaschepen kopen, blijkt uit de orderboeken. Naast de bestelling van MOL zijn 95 schepen van 14.000 teu en groter in bestelling bij de scheepswerven. Hiervan zijn 39 stuks 18.000 teu of groter.

Onderzoeksbureau Drewry verbaast zich over het aantal megaschepen in bestelling. Volgens de analisten kunnen alleen reders en eigenaren met een gezonde begroting zich de aanschaf permitteren. Evergreen Marine is de reder met de meeste schepen in bestelling, hoewel deze geen eigenaar van de schepen is. In januari werd bekend dat de Taiwanese rederij achter een be-



De Tomoko, het kleine zusje van 's werelds nieuwe recordhouder die deze week Rotterdam aandoet. Foto: Wikipedia

stelling van elf schepen van 18.000 teu zit, die de rederij gaat charteren van Shoei Kisen Kaisha. MSC heeft 18 schepen in bestelling, ook allemaal middels charterdeals. UASC, Maersk Line, China Shipping en COSCON en CMA CGM gedeelte-

E's in bestelling. En daar blijft het niet bij. De rederij gaat de komende vier jaar 3 miljard dollar investeren in nieuwe schepen, heeft ceo Søren Skou gezegd. Een deel van die vloot krijgt eenzelfde capaciteit als de huidige, 18.270 teu. Een ander deel

georganiseerd door de Journal of Commerce (JOC). 'Wij vervoeren wekelijks 55.000 containers van Azië naar Noord-Europa. Dat zouden we dan met twee schepen kunnen afhandelen, dat is geen competitief product. Je moet vijf of zes afvaarten per week kunnen aanbieden. Wij denken met 18.000 teu de optimale balans tussen economisch voordeel en flexibiliteit te hebben.' Volgens JOC wees hij daarbij ook op de toegankelijkheid en productiviteit van havens. Sinds de gemiddelde scheepsgrootte in 2007 is verdubbeld tot 13.000 teu, spenderen schepen op een loop tussen Azië en Europa in plaats van 12 dagen 18 dagen in de havens, zegt Skou. De MSC Oscar zal zich daarom nog lang in de toplaag van containerschepen moeten rekenen. Wel krijgt het schip er vijf zusjes bij.

Met schepen van 25.000 teu kunnen we niet genoeg afvaarten bieden.

lijk schaffen de schepen wel zelf aan. Van deze rederijen heeft UASC de grootste order uitstaan, zes schepen van 18.800 teu en acht van 14.500 teu. Maersk Line heeft nog vijf Triple-

wordt hooguit iets groter. 'Schepen van 25.000 teu zijn technisch mogelijk, maar met de marktgroei die we nu zien verwacht ik niet dat deze er snel komen', zei Skou tijdens de Trans-Pacific Maritime conferentie

## WEG- EN SPOORVERVOER

### Fehmarnbelttunnel opnieuw uitgesteld

FOLKERT NICOLAI

De Fehmarnbelttunnel tussen Noord-Duitsland en het zuiden van Denemarken is niet voor 2021 klaar. Vermoedelijk wordt het nog later.

Beide landen wilden oorspronkelijk nog dit jaar met de aanleg van deze 17,6 kilometer lange tunnel voor weg- en spoorvervoer tussen Puttgarden en Rødby beginnen. Maar er zijn nog heel veel vragen open, met name rondom de financiering van het project, dat zeker zes miljard euro gaat kosten. Eén van die vragen is welk deel van de kosten de Europese Commissie wil overnemen. De Duitse bondsverkeersminister,

Alexander Dobrindt, houdt het er nu op dat de tunnel niet vóór 2024 zal zijn aangelegd. Zijn Deense collega, Magnus Heinicke, aan wie Dobrindt onlangs een bezoek bracht, denkt dat het na 2021 wordt.

De problemen liggen vooral aan Duitse kant. Dit land moet op eigen grond zorgen voor een geschikte ontsluiting van de tunnel. Daarmee is waarschijnlijk een hoger bedrag gemoeid dan eerder was geraamd. Ook zijn er nog vragen van planologische aard. In Denemarken, dat de kosten van de tunnel van vijf miljard euro geheel voor zijn rekening neemt, is de bouwwetgeving nog niet van kracht. Hierover moet komend voorjaar het parlement, de Folketing, zijn oordeel nog vellen.

## LUCHTVRACHT

### Brussel weet Yangtze en Kelowna te strikken

JOHN VERSLEIJEN

De Chinese vrachtmaatschappij Yangtze River Express en het Canadese Kelowna Flightcraft beginnen dit voorjaar met vrachtluchten op de luchthaven van Brussel.

Dat deelt de directie van Brussels Airport mee. Yangtze River Express zal vanaf 29 maart drie keer in de week een tussenstop maken op Brussels Airport op de nieuwe route Shanghai - Chicago - München - Shanghai. De nieuwe dienst zal volgens de Belgische luchthaven rond de 15.000 ton aan extra vrachtvolume per jaar opleveren. Yangtze River maakt nu voor zijn Europese tussenstops gebruik van Schiphol

en het Duitse Hahn. De verwachting is dat een van deze luchthavens vanaf het nieuwe seizoen minder vrachtluchten zal ontvangen van de Chinese luchtvaartmaatschappij. Gezien de keuze van München zal dat waarschijnlijk Hahn zijn.

#### Nieuwkomer

De Canadese vrachtmaatschappij Kelowna Flightcraft wil in mei vier vrachtluchten per week beginnen tussen Toronto en Brussels Airport. Voor deze vrachtdienst wordt gebruikgemaakt van twee rond de veertig jaar oude DC-10F's. Kelowna Flightcraft is een nieuwkomer op de trans-Atlantische vrachtmarkt. Het bedrijf is nu actief voor de Canadese Post en de koerier Purolator op de Canadese expresmarkt.

## KORT

### Nederland grootste maritieme vervoerder

#### SCHEEPVAART

Nederland is met afstand de grootste maritieme vrachtvervoerder van Europa. Rotterdam, Antwerpen en Hamburg behielden hun positie als grootste havens. Dat blijkt uit cijfers over het jaar 2013 van het Europese statistische bureau Eurostat over de vrachtafhandeling in de havens van de Europese Unie, IJsland, Noorwegen, Montenegro en Turkije. Nederlandse havens hebben in 2013 548 miljoen ton goederen afgehandeld, 14,8% van het totaal in de EU.

### VW zou truckdivisie willen verzelfstandigen

#### WEGVERVOER

Volkswagen is van plan zijn vrachtautodivisie in een afzonderlijke houdstermaatschappij onder te brengen en los te maken van de divisie die personenwagens produceert. De merken MAN, Scania en de divisie Volkswagen-bedrijfsvoertuigen zouden worden samengevoegd en verzelfstandigd. De topman van VW-bedrijfsvoertuigen, Andreas Renschler, heeft dit gezegd, meldt het Duitse Handelsblatt.

### DFDS zet grootste schip in op Rotterdam

#### RO/RO

DFDS gaat zijn grootste schip, de 'Ficaria Seaways', inzetten op de route tussen Immingham en Rotterdam. Volgens de rederij is de vraag naar capaciteit op routes naar het Verenigd Koninkrijk



erg hoog. Eerder zette DFDS al een derde schip in op de route tussen Rotterdam en Engeland. De 'Ficaria Seaways' heeft capaciteit voor 307 trailers en zal drie keer per week de terminal in Rotterdam aandoen.

### Hester Duursema topvrouw bij ESO

#### BINNENVAART

Hester Duursema (32) is benoemd tot secretaris-generaal van de European Skippers' Organisation (ESO). Ze volgt Henk van der Velde (68) op, die de organisatie jarenlang geleid heeft. Duursema, directeur van de Nederlandse binnenvaartclub BLN, was al lid van de bestuursraad. Ze streeft ernaar de huidige afhankelijke positie van de binnenvaart om te zetten in een positie van kracht.

## MINIMUMLOON

**Duitsland zet mes in rompslomp bedrijven**

FOLKERT NICOLAI

De Duitse regering wil nog voor Pasen, dus 5 april aanstaande, alle klachten over bureaucratie in samenhang met het minimumloon inventariseren en met maatregelen komen om die tegen te gaan.

Na Pasen moeten dan besluiten worden genomen over de terugdringing van die bureaucratie, die vooral kleine bedrijven op hoge kosten zou jagen. Zeer waarschijnlijk wordt het mes gezet in de documentatieplicht voor werkgevers. Die moeten nu zeer nauwkeurig bijhouden op welke tijden een werknemer in Duitsland voor deze werkgever arbeid verricht.

Al spoedig na de invoering van het Duitse minimumloon van 8,50 euro bruto per uur kwam het tot klachten van onder meer het bedrijfsleven over de vele papieren rompslomp die dat 'Mindestlohn' met zich meebrengt. Minister Andrea Nahles van arbeid kwam hier in die zin al aan tegemoet dat de verplichting om de werktijden van personeel in Duitsland precies bij te houden ging gelden tot een hoogte van het salaris van dat personeel van maximaal 3000 euro per maand. Eerder was voor een nog hoger maandsalaris gekozen. Maar Nahles liet zich overreden door de vaststelling dat wie het minimumloon verdient, in een maand tijd onmogelijk aan zo'n relatief hoog salaris kon komen.

**Controle**

Voor buitenlandse vervoerders en binnenvaartoperators, wier personeel slechts in transit door Duitsland rijdt of vaart, kwam er een vrijstelling van de minimumloonplicht. Bovendien werd de controle op de naleving van de Mindestlohn-wetgeving door de douane opgeschort. Dat gebeurde eerst tot eind januari,

maar inmiddels is van werkelijke controle eigenlijk nog steeds geen sprake.

Dat heeft de kritiek van bedrijven en politici op de bureaucratie rondom het minimumloon niet doen verstommen. Al spoedig werd op topniveau in regeringspartijen geageerd tegen de onmogelijke verplichtingen die de wet voor het bedrijfsleven meebrengt. Zo drong de voorzitter van coalitiepartij CSU, Horst Seehofer, er eind januari al op aan de minimumloonwet volledig op de schop te nemen. Seehofer wil onder meer dat bedrijven voortaan niet aansprakelijk zijn voor de minimumloonbetaling door voor hen werkzame onderaannemers. Van de kant van coalitiepartner CDU pleitte Rainer Haseloff, minister-president van Saksen-Anhalt, voor een verdere verlaging van de documentatieplicht tot een maandsalaris van bruto 1900 euro.

**Arbeidsplaatsen**

De MKB-commissie van deze twee partijen heeft vastgesteld dat veel, vooral kleinere bedrijven, meer moeite hebben met de bureaucratische verplichtingen als gevolg van het minimumloon dan met dat minimumloon zelf. Volgens sommige onderzoekers komen daar als gevolg van die administratieve rompslomp zelfs arbeidsplaatsen in gevaar.

Overigens heeft de coalitiepartner van CDU/CSU, de SPD, zich steeds verzet tegen een al te gemakkelijke versoepeling van de bureaucratie, uit vrees dat dan het kind (het minimumloon) met het badwater van de regels zou worden weggespoeld. Bondskanselier Angela Merkel heeft zich nu persoonlijk met het dossier bemoeid en wil een snelle oplossing. Tot dan valt niet te verwachten dat op de naleving van het Mindestlohn scherp wordt toegezien.

**Groeivertraging wereld****BALTIC DRY INDEX** Maersk Line voorziet 'afkoeling', containeroverslagindex

FOLKERT NICOLAI

De groei van de wereldhandel dreigt dit jaar flink af te nemen. Daarmee zou een pijler wegvallen onder de huidige economische groei in Europa.

Is het feestje alweer voorbij? Søren Skou, topman van Maersk Line, suggereerde het onlangs tegenover de *Financial Times*. Hij voorziet een flinke 'afkoeling' van de wereldhandel, als gevolg van de matige gang van zaken in landen als China, Brazilië en Rusland. De tijd dat deze landen golden als 'aanjagers' van de wereldconomie is volgens Skou voorbij.

Volgens de Maersk-topman groeide de vraag naar containers vorig jaar en het jaar daarvoor met 4%. Voor dit jaar houdt Skou het op 3%, of misschien iets meer. Voordat de financiële crisis losbarstte, in 2007, nam de wereldwijde containermarkt in een gemiddeld jaar zomaar 10% toe, maar ook dat is voorbij. De groei zal voortaan ongeveer gelijk opgaan met die van de wereldconomie.

In de praktijk is de vertraging van de groei van de wereldhandel al een beetje zichtbaar. De jongste containeroverslagindex van het Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung en het Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik liet in december een overigens bijzonder beperkte daling zien naar 123,1 punten. RWI en ISL baseeren hun index op gegevens van 75 van de grootste containerhavens in de wereld, die samen goed zijn voor 60% van alle in zeehavens overgeslagen containers.

De twee instituten begonnen met hun index in 2007, op een stand van 100. Tot het eind van 2008 zou de index geleidelijk oplopen tot 105, om scherp te dalen tot een laagste



Maersk-topman Søren Skou verwacht minder van China, Rusland en Brazilië. Foto: Wikimedia

stand van iets meer dan 70 op het hoogtepunt van de crisis. In latere jaren was er een duidelijk herstel, geleidelijk oplopend tot de recente stand van 123. Maar het tempo waarin de index klimt, is in de loop der jaren wel iets afgenomen. De onderzoekers verwachten dat dit blijvend is.

**Baltic Dry**

Een belangrijke graadmeter voor de economische stand van zaken in de wereld is de Baltic Dry Index (BDI). Deze geeft de ontwikkeling weer van de (charter)prijs van scheepscapaciteit voor het vervoer van bulkgoederen. Deze index geeft fei-

telijk weer hoe groot de vraag is naar capaciteit om uiteenlopende bulkproducten – van ijzererts en kolen tot graan – over de wereldzeeën te vervoeren. Staat de BDI laag, dan is er kennelijk weinig vraag naar capaciteit. Dat is meteen weer een aanduiding dat het met de mondiale conjunctuur niet zo best gesteld is. Welnu, deze BDI, die is gebaseerd op langlopende contracten die in de diverse markten voor bulkgoederen door ervaren handelspartners worden afgesloten, staat momenteel zeer laag. De index bereikte in 2008 nog een record van meer dan 11.000 punten, waarna een razendsnelle daling inzette tot onder de 1.000. In

**WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)**

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

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

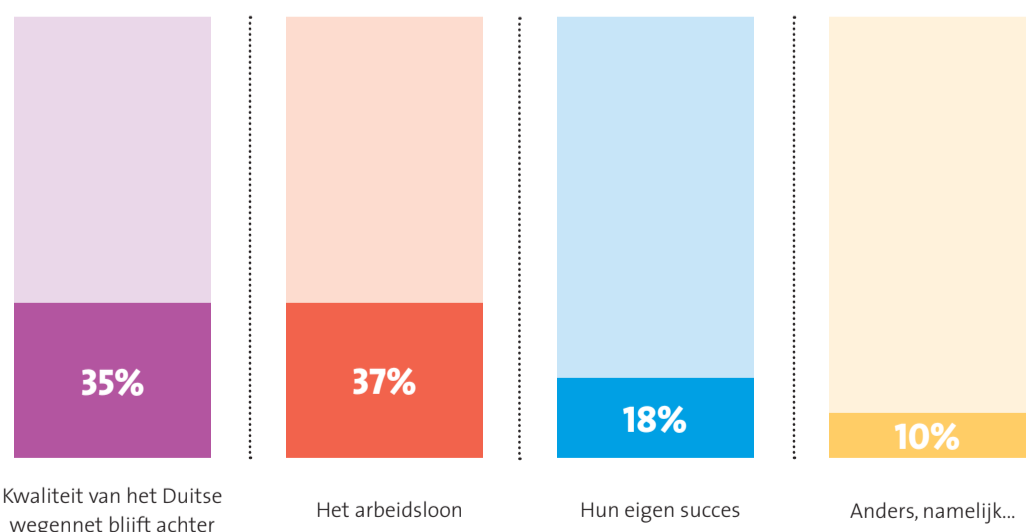


BOEKINGSAGENT VOOR



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

Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency

**POLL**Op [www.nieuwsbladtransport.nl](http://www.nieuwsbladtransport.nl) stemden 57 mensen op de stelling van 24 februari**WAT IS DE GROOTSTE VALKUIL VAN HET SUCCESVOLLE DUITSLAND?****NIEUWE POLL** MOL bestelt weer grotere schepen: 20.150 teu!Reageer ook! [nieuwsbladtransport.nl/poll](http://nieuwsbladtransport.nl/poll)

# Wereldhandel verwacht

wijst op lagere groei, droge-bulkindex staat al jaren op onweer



latere jaren liet de index wel enig herstel zien, onder meer dank zij de aanhoudende hausse in China, maar de standen van voor de crisis wer-

zit daar nog een flink stuk onder. De conclusie zou kunnen zijn dat de vooruitzichten voor de wereldhandel zeer gematigd zijn. Je moet

## Overcapaciteit in scheepvaart maakt prognoses over wereldhandel moeilijk.

den in de verste verte niet meer gehaald. Het 200-daags gemiddelde van de index slingert de laatste vier jaar rond de 1.000; de actuele stand

daarbij altijd in gedachten houden dat meer en meer van die bulkclading in de loop der tijden in containers is verdwenen. Maar nog steeds gelden

de soms wilde uitslagen van de Baltic Dry als een signaal dat er iets aan de hand is.

De Duitse krant *die Welt* legde de index onlangs naast die van de DAX, de Duitse aandelenbeurs. Sinds 2009 liepen deze indices min of meer gelijk op. Trok de wereldhandel blijkens de BDI wat aan, dan liepen ook de aandelenkoersen zoals gemeten door de DAX op. Van een echte correlatie is natuurlijk geen sprake, hoewel de internationale beurshandel zeker met argusogen naar de ontwikkeling van de 'Baltic' kijkt.

De BDI heeft enkele keren een duidelijk voorspellende waarde gehad. Sinds de invoering in 1987 'voorzag' de index de aandelen crisis van datzelfde jaar. Eind jaren negentig duidde een forse daling van de index op het dreigende knappen van de zeepbel van de New Economy. Ook de financiële crisis van 2008 blijkt door de index 'voorspeld' te zijn. Maar *die Welt* troost haar lezers: de index zat er zeker even vaak naast.

Deze keer, met een Baltic-index op recordlaagte, is het toch oppassen geblazen. Lopen BDI en DAX dus meestal gelijk op, op dit ogenblik staat de DAX veel hoger. Feitelijk is het gat tussen beide indices nooit zo groot geweest. Dat belooft niet veel goeds als we bedenken dat de laatste keer dat dit gebeurde, de crisis op uitbreken stond.

Deskundigen wijzen erop dat de enorme overcapaciteit in de gehele wereldscheepvaart de Baltic Dry Index momenteel structureel laag houdt. Pas als die overcapaciteit is opgeruimd, kan deze index zijn werk als 'vroeg indicator' van de mondiale conjunctuur weer doen. Maar de afbrokkelende groei in een land als China, waar de particuliere consumptie nog amper toeneemt, is wel een teken aan de wand.

## WEGVERVOER

# Werkgevers hekelen Belgische trucktol

**De werkgevers in België hebben weinig goede woorden over voor de komende kilometerheffing. Die doet niets tegen files en zadel wegvervoerders alleen maar op met hogere lasten.**

'Een kilometerheffing die enkel gericht is op trucks is geen doeltreffend instrument om de verkeersopstoppingen op onze wegen tegen te gaan', zegt het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO). Daarvoor is een heffing nodig voor alle wegverkeer. 'Sinds jaren onderstrepen werkgevers- en transportorganisaties het belang van het invoeren van een kilometerheffing die past in een algemene mobiliteitspolitiek met gegarandeerde effecten op de congestie en die toegepast wordt op alle voertuigen.'

### Staatsinkomsten

Van enige mobiliteitspolitiek is bij deze heffing, waartoe de drie gewesten nu in beginsel hebben besloten, volgens het VBO geen sprake. 'De kilometerheffing zal meer gericht zijn op het verhogen van de inkomsten van de Staat', luidt het oordeel. De kilometerheffing zoals die er nu ligt houdt ook geen rekening met de Europese visie op transport, aldus

de organisatie. Er komen drie verschillende belastingen op het wegvervoer, in elk gewest een enigszins ander systeem, boven op de in België en elders in Europa al bestaande heffingen en belastingen op het wegvervoer.

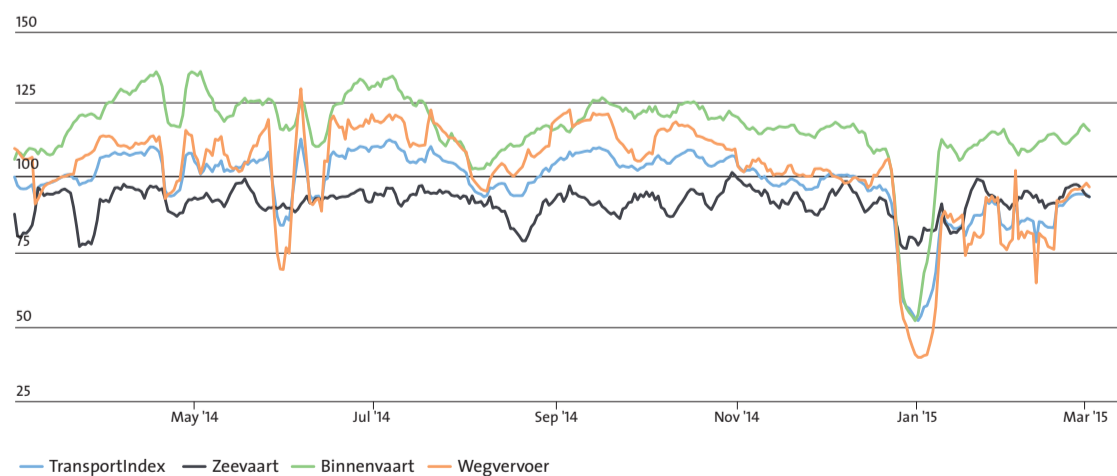
Het VBO vraagt zich af wat de nieuwe Belgische 'Viapass-kilometerheffing' voor effecten op de prijzen van goederen zal hebben. Het laat zich denken dat de heffing relatief zwaar zal doorwerken in de prijs van volumineuze, relatief goedkope producten. Het VBO noemt hier als voorbeelden bouwmaterialen en sommige voedingswaren. Maar in de aan de heffing gewijde studies wordt aan het effect op de productprijzen geen aandacht besteed.

De organisatie hekelt het feit dat de drie gewesten elk kiezen voor hun eigen systeem. Zo wil het Brussels hoofdstedelijk gewest de heffing op alle wegen laten gelden, terwijl andere gewesten vooral de grote doorgaande wegen op het oog hebben. 'Er is geen enkele coördinatiegarantie inzake het soort wegen of de hoogte van de tarieven.'

De hoogte van die tarieven zal naar verwachting op 24 maart aanstaande bekend worden. Het gemiddelde wordt geschat op 12,5 eurocent. **FN**



## BEDRIJVIGHEID IN WEGVERVOER VALT WAT TEGEN



De bedrijvigheid in het wegvervoer lijkt momenteel iets achter te blijven bij die van een jaar geleden. De deelindex wegvervoer steeg de afgelopen twee weken weliswaar bijna twintig punten, maar kwam begin deze week uit op 96,87, bijna tien volle punten lager dan begin maart vorig jaar. De andere deelindices, voor zeescheepvaart en binnenvaart, liggen juist ruim boven de waarden van een jaar terug. De zeevaartindex kwam begin deze week uit op 93,64. Precies twaalf maanden geleden was de stand 81,63. Dat was overigens een momentopname, want in de weken erna zou deze index zich vrij snel herstellen naar het gebruikelijke niveau van in de 90 punten. De binnenvaartindex ligt met 115,56 acht punten boven het peil van maart 2014.

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](http://www.transportindex.nl)

## LUCHTVRACHT

# Sector sombert al na tegenvallende maand

JOHN VERSLEIJEN

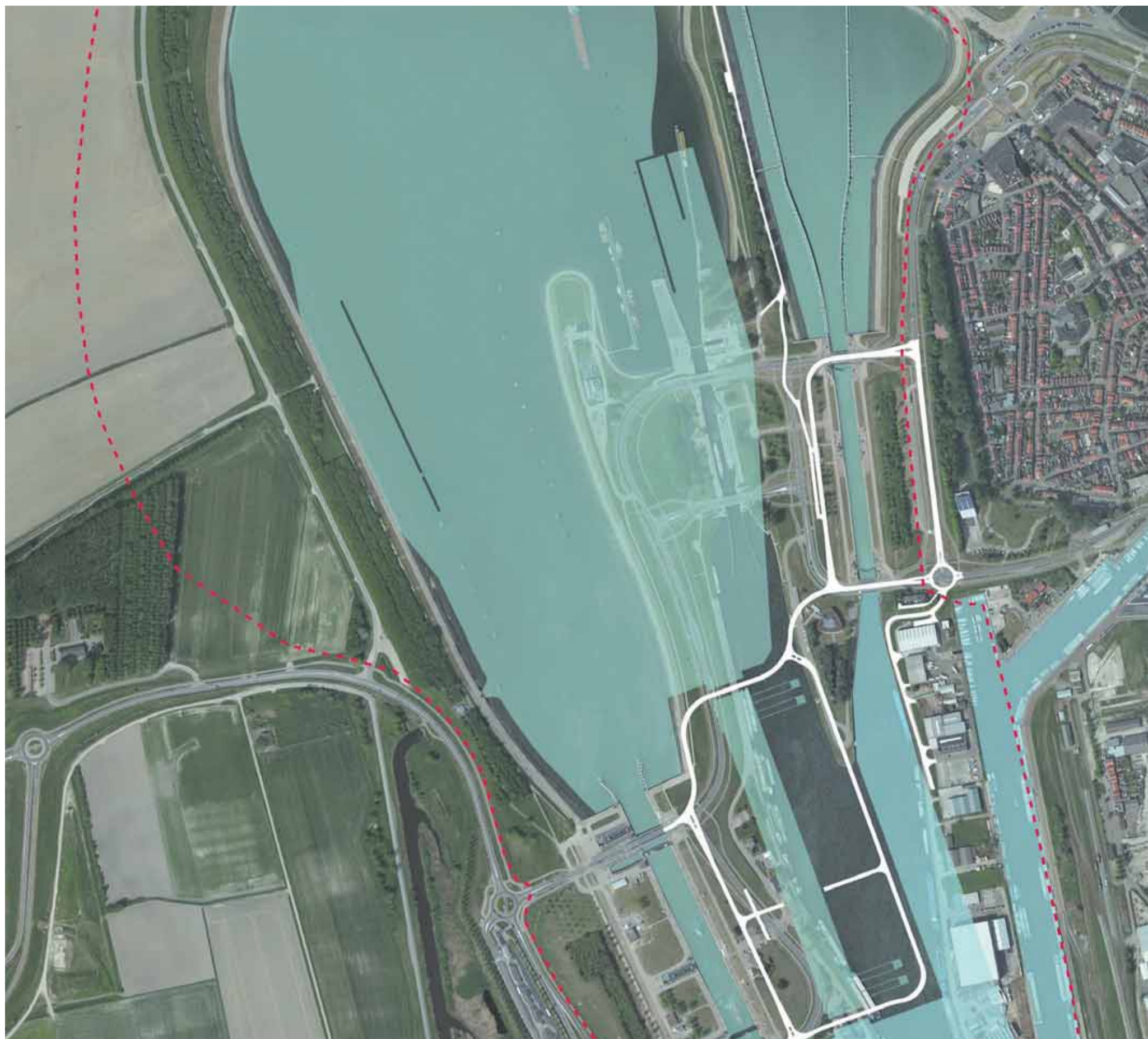
**De luchtvrachtbranche is 2015 teleurstellend begonnen. Het vervoer nam in januari met 3,2% veel minder sterk toe dan in 2014. Daarnaast daalde de gemiddelde opbrengst per kilo met 11%.**

Ook de vooruitzichten voor de komende maanden zijn somber, meldt luchtvaartorganisatie IATA bij de presentatie van de maandcijfers over januari. Volgens de belangenorganisatie waren de luchtvaartmaatschappijen onvoldoende voorbereid op de zwakkere vraag uit de markt. Zo nam de vrachtcapaciteit in januari met 4,1% toe en zaten vliegtuigen gemiddeld minder vol. 'Januari was een teleurstellend be-

gin van het jaar voor de luchtvracht en het is moeilijk om optimistisch te zijn over de rest van het jaar, gezien de economische tegenwind in Europa en groeiende zorgen over de Chinese economie', aldus de IATA.

### Olieprijs

Volgens analist WorldACD valt het allemaal wel mee. De consultant schrijft tweederde van de dalende opbrengsten van 11% in de luchtvracht toe aan de afname van de olieprijs en de daaraan gekoppelde brandstofkosten. Daarnaast had de stijgende dollarkoers een negatief effect op de inkomsten in andere valuta's en liggen de prijzen in januari traditioneel een stuk lager (3 tot 4%). 'Het is eigenlijk business as usual', aldus WorldACD.



# Europees geld als katalysator

ROB MACKOR

De kans op (veel) geld uit Brussel heeft voor een doorbraak gezorgd in het Vlaams/Nederlandse besluit om de nieuwe zeesluis in Terneuzen te bouwen.

De rode stippellijn is de grens van het projectgebied. De wit getekende 'doorzichtige' gebieden worden afgegraven, het donkergrijze deel in het midden is nieuw land. In wit het nieuwe wegenplan.

Foto: Nieuwe Sluis Terneuzen



**D**ecennialang heeft de Gentse haven-gemeenschap ervoor geknokt en vier weken geleden was het dan zover. Onder massale belangstelling van vooral de Belgische pers zetten de Nederlandse minister Melanie Schultz en haar Vlaamse ambtsgenoot Ben Weyts hun handtekening onder een verdrag over de bouw van een Nieuwe Sluis (verder te noemen nieuwe sluis) in Terneuzen aan de ingang van het kanaal tussen de Westerschelde en de haven van Gent. Het Havenbedrijf aldaar reageerde in een persbericht 'uiterst opgetogen' op dit 'historische moment'.

Als het goed is kunnen de eerste schepen er over zes jaar door. Het huidige sluisencomplex, dat drie sluis-kolken omvat, zal dan volledig op de schop zijn genomen, een operatie waaraan Vlaanderen en Nederland waarschijnlijk ruim 900 miljoen euro zullen uitgeven. Maar opmerkelijk genoeg maakt die operatie de Vlaamse haven niet toegankelijk voor dieper stekende schepen dan nu het geval is.

De nieuwe sluis wordt met 16,44 meter weliswaar zo'n tweeënhalf meter dieper dan de huidige Westsluis, die nu gebruikt wordt voor de zeescheepvaart. Maar het kanaal erachter naar Gent is daar niet op berekend. Het zou uitgediept en daardoor ook verbreed moeten worden, wat betekent dat ook de bruggen over het kanaal vervangen moeten worden. Grootste bottleneck is echter de Zelzatatunnel onder het kanaal door, die de maximale diepgang van de zeescheepvaart van en naar Gent beperkt tot 12,50 meter.

#### Te duur

In het verdrag over de nieuwe sluis hebben Nederland en Vlaanderen weliswaar afspraken gemaakt over een verdeling van de kosten van een kanaalverbreding en -verdieping, maar het project staat in Vlaanderen op geen enkele manier op de politieke agenda. Het is onbekend wat de kosten van de totale operatie zouden zijn; waarnemers schatten die in dezelfde orde van grootte als het sluisproject.

'Om de nieuwe sluis en het kanaal in één project onder te brengen zou te duur worden voor Vlaanderen', weet de van Rijkswaterstaat afkomstige Eric Marteijs, projectdirecteur van het sluisproject. 'Ze hebben ervoor gekozen om eerst de sluis aan te leggen in de verwachting dat de aanpassing van het kanaal daardoor onvermijdelijk wordt.' Volgens hem zit de winst in de huidige omstandigheden vooral in de 'robuustheid': 'We hebben straks meer capaciteit, waardoor de wachttijden, waar vooral de binnenvaart nu last van heeft, veel minder worden. En met drie grote sluisen ben je veel minder kwetsbaar als er eens een kapotgaat.'

Hij licht het project toe op een 'Marktinformatiedag' in Terneuzen, waar zo'n 130 vertegenwoordigers van aannemers op af zijn gekomen, geïnteresseerd als ze zijn in deze kluit van een kleine miljard euro. Notitieblokjes worden ijverig vol gepend, maar Marteijs tempert al te hooggespannen verwachtingen: 'Sober en doelmatig wordt het uitgangspunt' bij de aanbesteding van het contract.

Dat overigens veel meer zal omvatten dan een enorme betonnen bak met dito deuren. Technisch manager Peter Meesen van het projectteam zegt het zo: 'Eigenlijk blijft niets op dezelfde plek. Wat nu water is, wordt grond en wat grond is, wordt water.' Dat komt doordat de nieuwe waterbak in het hart van het huidige complex wordt gebouwd, waar nu de uit 1910 daterende Middel-sluis ligt. Gebouwd voor zeegaande stoomschepen schut de nog door koningin Wilhelmina geopende sluis-kolk al decennialang alleen nog binnenschepen. De antieke sluis wordt over een paar jaar gesloopt, wat aardig overeen komt met de indertijd geplande levensduur van honderd jaar.

Op de recent vrijgegeven projecttekening is goed te zien hoe het hele gebied in het hart van het complex strakgetrokken wordt. De havendammen aan de ingang worden aangepast, er komen nieuwe wachtplaatsen voor wachtende schepen en een speciale haven voor de sleepboten, complete landtongen worden afgegraven en het wegenplan gaat grondig op de schop, inclusief de bouw van nieuwe bruggen over de nieuwe sluis-kolk. Dat zal zo uitgediept worden dat het wegverkeer nooit voor een geopende sluis hoeft te wachten, net zoals nu het geval is overigens.

#### Contract

De klus zal worden aanbesteed in de vorm van een Design and Build-contract, ofwel D&B. De projectorganisatie wilde eigenlijk aanbesteden via een DBFM-contract, dat ook de financiering en het onderhoud gedurende een bepaalde periode omvat, maar heeft

daar op aandrang van Vlaanderen van afgezien, weet contractmanager Frederic van Hoorebeeke. Dat heeft een puur budgettaire reden: D&B is goedkoper dan DBFM.

Daar staat tegenover dat het risico op tegenvallers bij D&B voor het overgrote deel bij de opdrachtgever ligt, in dit geval dus de Vlaamse overheid, terwijl DBFM de risico's juist vrijwel geheel bij de aannemer legt. Hoeveel verschil dat kan maken, bleek bij het zogenoemde MaVa-project, de opwaardering en verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein ten zuiden van Rotterdam, dat in de vorm van een DBFM-contract was gegoten. Door verkeerde inschattingen van dat ongeveer anderhalf miljard euro grote project deden zich tegenvallers van vele tientallen miljoenen voor, die volledig voor rekening van de aannemers kwamen.

Los van de kans op kostenoverschrijdingen, is de financiële uitkomst van het project voor Vlaanderen sowieso ongewis, want afhankelijk van Europese subsidie. De verdragspartijen hebben gezamenlijk een aanvraag ingediend voor een bijdrage uit de subsidieport Connecting Europe Facility (de opvolger van TEN-T), waarvoor dit jaar zo'n elf miljard euro beschikbaar komt. Maar het is dringen geblazen in Brussel: in totaal zijn er waarschijnlijk zo'n duizend aanvragen ingediend, ten behoeve van een veelvoud van het beschikbare budget.

Maar volgens Van Hoorebeeke zijn er uit Brussel 'hele goede signalen' ontvangen dat de sluis in de prijzen gaat vallen. Dat is ook niet zo gek: grensoverschrijdende samenwerkingen doen het sowieso goed bij de Europese beoordelaars en bovendien maakt het sluiscomplex ook deel uit van de Rotterdam-Parijs corridor, die in Brussel hoog op de agenda staat. Belangrijkste onderdeel daarvan is het kanaal Seine - Nord Europe, waarvan de kansen de laatste tijd flink gestegen lijken te zijn.

#### Project van vijf miljard

'Het dreigt ernaar uit te zien dat de verbinding Seine - Nord Europe toch doorgaat', vat Marteijs het sentiment samen. Ten bewijze daarvan hebben Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk inmiddels eveneens een gezamenlijke CEF-aanvraag ingediend voor dit project, waarvan de totale investering kan oplopen tot vijf miljard euro. Dat voorziet onder meer in de aanleg van een ruim honderd kilometer lang kanaal tussen het Schelde- en het Seinebekken. De nieuwe sluis in Terneuzen wordt gezien als de toegangspoort tot deze corridor.

Dat neemt niet weg dat de hoogte van het subsidiebedrag een onzekere zaak is; die zal ergens tussen de 20% en 40% liggen. Uit het eerder genoemde persbericht van de haven van Gent, dat 15% van de Vlaamse bijdrage voor zijn rekening neemt, valt te destilleren dat Vlaanderen rekent op 130 tot 292 CEF-miljoenen. Daarmee zou de rekening voor Vlaanderen tussen de 473 en 635 miljoen euro uitkomen, afgezien van eventuele tegenvallers. Dat geldt natuurlijk ook voor meevallers: als de winnaar van de aanbesteding het voor minder dan de geraamde 920 miljoen doet, is het voordeel voor Vlaanderen.

Marteijs omschrijft de Europese subsidiepot overigens als een 'blessing in disguise' omdat die het sluis-project in een stroomversnelling heeft gebracht. De aanvragen voor de elf miljard grote 'call' van dit jaar moesten uiterlijk op 26 februari binnen zijn. Hij maakt er geen geheim van dat in de weken daarvoor alles op alles is gezet om tijdig een 'volwassen' dossier op de Brusselse burelen te doen ploffen. 'We hebben dat twee dagen voor de deadline ingediend om eventuele technische problemen voor te zijn, die zich trouwens ook hebben voorgedaan. Nu is het afwachten, pas tegen het eind van het jaar krijgen we uitsluitsel. Dat wordt dus een hele spannende periode.'

## Kerncijfers

### AFMETINGEN NIEUWE SLUIS (METER)

Lengte sluis-kolk (tussen de deuren)	402
Maximale scheepslengte	366
Breedte sluis-kolk	55
Maximale scheepsbreedte	52

Diepte sluis-kolk	16,44
Maximale diepgang getij-onafhankelijk	12,50

### RAMING AANLEGKOSTEN (MILJOEN EURO)

Totaal	920
Bijdrage Nederland	155
Bijdrage Havenbedrijf Gent	71-95
Europese subsidie	130-292

Kostenraming onderhoud (dertig jaar)	75
--------------------------------------	----

### HUIDIGE WESTSLUIS (METER)

Lengte	290
Breedte	40

### SCHEEPVAARTVERKEER VIA HUIDIGE SLUIZENCOMPLEX 2013

Zeevaart	9.150
Binnenvaart	53.500

### SCHEEPVAARTVERKEER VERWACHT IN 2040

Zeevaart	17.500
Binnenvaart	70.000

### TIJDLIJN

2005 - 2009  
2012

2014 - 2016

5 februari 2015

2015  
2016  
2017  
2021

Verkenningfase  
Principebesluit Nederland en Vlaanderen tot bouw nieuwe sluis, start Planuitwerkingsfase  
Overbruggingsfase (grondaankoop, bouwrijp maken)  
Nederland en Vlaanderen sluiten verdrag Nieuwe Sluis  
Einde plan uitwerkingsfase  
Selectie aannemer  
Start bouw sluis  
Eerste schip door nieuwe sluis



Nieuwe Europese regelgeving heeft consequenties voor het transport en de opslag van farmaceutische producten. In dit dossier schetsen we een aantal ondernemers dat met succes opereert in dit bijzondere segment.

Illustratie: Nourdin Kouch



# PostNL vaart wel bij pharmaregels

We always  
find a way

At IJS Global we go the extra mile. With our tailor-made solutions we solve the most complex logistic challenges. We think in options and possibilities. If there is a way, we'll find it. That is IJS Global. Challenge us.



IJS GLOBAL

## IGZ

‘De Inspectie heeft het afgelopen jaar op basis van een risicogestuurde selectie bij groothandelsvergunninghouders actief geïnspecteerd op de implementatie en naleving van het nieuwe EU-GDP-richtsnoer. We zien grote onderlinge verschillen. Dit strekt zich uit tot nog niets met het richtsnoer hebben gedaan, tot al een heel eind goed op weg zijn met de implementatie ervan. Wat de inspectie opvalt is dat de implementatie en naleving van de GDP-eisen met betrekking tot het vervoer nogal eens onvoldoende zijn. Dit geldt zowel voor de organisatie van het (al of niet uitbestede) vervoer als voor de vervoerscondities. Vanwege de vele vragen over de interpretatie van de (vervoers)eisen in de EU-GDP-richtlijn heeft de Inspectie in een FAQ op haar website antwoorden op veelgestelde vragen (o.a. vervoer) opgenomen, zo laat een woordvoerder van IGZ weten. De Inspectie controleert de verzenders die beschikken over een groothandelsvergunning. Wanneer een verzender geneesmiddelen 72 uur of langer structu-

reel op één locatie opslaat, dan moet degene die deze opslaglocatie exploiteert beschikken over een groothandelsvergunning. Verzenders die uitsluitend geneesmiddelen vervoeren hoeven niet te beschikken over een groothandelsvergunning. ‘Het vervoer door deze verzenders valt onder de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever (vergunninghouder) die zijn verzender dient te kwalificeren en te contracteren. Het regelmatig uitvoeren van audits door de opdrachtgever bij zijn verzender(s), waarbij getoetst wordt of de GDP-vervoerseisen voldoende worden nageleefd, is een eis in het EU-GDP-richtsnoer. De Inspectie toetst dit bij de opdrachtgevers (vergunninghouder).’

Over de verhalen dat de Nederlandse IGZ de richtlijn soepeler of anders interpreteert dan bijvoorbeeld de Belgische collega's: ‘De Inspectie interpreteert het GDP-richtsnoer zoals dit volgens haar bedoeld is. De bedoeling is dat lidstaten op dezelfde manier met het GDP-richtsnoer omgaan.’

MALINI WITLOX

## De regels rond opslag en vervoer van medicijnen werden in 2013 een stuk strenger. PostNL zag daarin vooral kansen en heeft er dan ook flink van geprofiteerd.

**H**et aanvragen van een GDP-licentie voor geneesmiddelenopslag, het apart opslaan van te vernietigen medicijnen en het verplicht scheiden van medicijnen, bestemd voor landen buiten de EU van medicijnen voor EU-landen. Fabrikanten, farmaceutische groothandels en logistiek dienstverleners kregen twee jaar geleden behoorlijk wat over zich heen gestort toen de nieuwe GDP-richtlijn van kracht werd.

De nieuwe GDP (Good Distribution Practices) vervangt de oude richtlijn uit 1994. Het gaat om een door de Europese Commissie ingevoerd systeem voor kwaliteitswaarborg, waarin eisen zijn opgenomen met betrekking tot aankoop, ontvangst, opslag en export van medicatie. Sinds januari 2014 controleert de Inspectie voor Gezondheidszorg (IGZ) actief of bedrijven in Nederland zich aan de regels houden. Temperatuurcontrole is hierbij essentieel. Het nieuwe GDP-richtsnoer geeft alleen aan dat geneesmiddelen binnen de vastgestelde grenswaarden worden gehouden, zoals die zijn beschreven door fabrikanten of op de buitenverpakking. Grofweg komt dit neer op drie temperatuurzones. Freezer condities (minus achttien graden), ‘refrigerated’ condities (twee tot acht graden) en ‘controlled room temperature’ condities (15 tot 25°C). De bijsluiters van de fabrikant is bepalend voor de manier waarop de medicijnen moeten worden opgeslagen. De regels gelden vanaf de verzending bij de fabrikant tot aan de ontvangst in de apotheek. Het transport van apotheek naar patiënt is niet binnen de GDP geregeld.

‘De nieuwe GDP-richtlijnen hebben ons vooral nieuwe kansen geboden. Door de verscherpte regelgeving ontstond de behoefte aan een temperatuurgecontroleerd netwerk’, aldus Huub Zijlstra, business development manager bij PostNL Pharma & Care. Deze divisie van PostNL werd speciaal opgericht vanwege de nieuwe richtlijnen. Zo werden in de Benelux 46 bakwagens, vijf trekkers, zeven aanhangers en zeven opleggers met geconditioneerde transportruimte en temperatuurloggers aangekocht om de geneesmiddelen in te vervoeren. Daarnaast werden de hubs voorzien van temperatuurborging (door temperatuurmapping) en werd de bestaande ISO-structuur uitgebreid met specifieke processen en analyses voor de nieuwe regelgeving. Zijlstra: ‘IGZ controleert ons niet, maar de verzender. De IGZ controleert dus onze klanten. De klant bepaalt zelf voor welke oplossing hij kiest. Men kan producten versturen via onze reguliere, niet geconditioneerde pakketdienst of via een temperatuurgecontroleerd netwerk. IGZ beoordeelt tijdens de inspectie of onze klant tijdens zowel warehousing als transport voldoet aan de richtlijnen.’

De GDP-regels hebben PostNL het afgelopen jaar veel

nieuwe klanten opgeleverd. Er werden ook drie hubs ingericht; in de regio Utrecht, in Zuid-Holland en eentje in België. Volgens een eerste versie van het nieuwe GDP-richtsnoer moest PostNL een aparte GDP-licentie hebben, omdat de medicijnen tijdens het weekend langer dan 24 uur in de opslag staan. Uiteindelijk is de tijdsbepaling in deze regel gesneuveld, onder zware druk van de Europese logistieke branche. Volgens de uiteindelijke richtlijn is voor medicijnen in transit geen licentie nodig. Wel moet met loggers de temperatuur in de opslag gemonitord worden.

Zijlstra: ‘De temperatuur in de voertuigen is niet altijd constant, omdat de deur open en dicht gaat. We maken met de klant afspraken wanneer men wil worden geïmformeerd over de afwijkingen tijdens het distributieproces. Hoewel de richtlijnen vanuit Europa zijn opgelegd, bepaalt ieder land zelf hoe het dit richtsnoer interpreteert. Zo is in de Belgische wetgeving geregeld dat de GDP-richtlijn ook van toepassing is op veterinaire geneesmiddelen, in Nederland zijn medicijnen voor dieren nog uitgesloten van de regels.’

Een van Nederlands grootste apotheekketens, Mediq Apotheken Nederland, heeft vanwege de nieuwe regels het hele wagenpark aan moeten passen, zowel de trucks als de bussen. Over de zone van 15-25 graden zegt Philip Admiraal, manager transport: ‘Acht maanden van het jaar is het de uitdaging om te verwarmen en vier maanden om te koelen. Er zijn wel wat dagen dat de buitentemperatuur precies aansluit bij de gewenste temperatuur, maar dat zijn uitzonderingen, zeker omdat we ook ‘s nachts veel rijden. We loggen alles, alle geïsoleer-

een upgrade gegeven.’

Omdat Mediq al ISO 9001-gecertificeerd was en die ISO-normen voor een deel overlappen met het kwaliteitsonderdeel van de nieuwe GDP-richtlijn, hoefde Mediq niet veel te veranderen om het GDP-certificaat te krijgen. Belangrijk onderdeel binnen de GDP is personeel en de opleiding hiervan. ‘We hadden in de afgelopen jaren aan een zogenoemd C-register gewerkt, waar we de bekwaamheid van ons personeel en hun scholing in vastleggen. Dat kwam nu goed van pas.’

### NIEUWE REGELS IN HET KORT

Het GDP-richtsnoer is gebaseerd op de EU-wetgeving (Directive) en van toepassing op groothandelaars en fabrikanten van humane geneesmiddelen en onderzoeksgeneesmiddelen en is officieel vanaf 8 september 2013 in alle EU-landen van kracht. Het richtsnoer geldt tot de deur van een instelling. Het was op EU-niveau juridisch niet mogelijk om de regels van toepassing te verklaren voor de hele distributieketen, van fabrikant tot patiënt. Wel hebben ziekenhuisapothekers en openbare apothekers beroepsnormen (NAN en ZAS) met overeenkomsten met de GDP.

Farmaceutische bedrijven die een groothandelsvergunning en/of een fabrikantenvergunning hebben, worden vanaf januari 2014 volgens de nieuwe richtlijnen geïnspecteerd. Bij een positief resultaat (naleving GDP) krijgen bedrijven met een groothandelaarvergunning een GDP-certificaat. Bij de controles van IGZ heeft ze eerst bedrijven met meer activiteiten en meer risico's ingepland, kleinere bedrijven komen dus pas later aan de beurt. Het GDP-certificaat is maximaal vijf jaar geldig. Er kunnen redenen zijn om een GDP-certificaat met een kortere geldigheidsduur af te geven.

Het is niet verplicht om geneesmiddelen altijd geconditioneerd te vervoeren. Als er risico's zijn op temperatuur over- en onderschrijdingen, dan is het aan de groothandelaar/fabrikant zodanige maatregelen te nemen dat de temperatuur van de geneesmiddelen tijdens het vervoer binnen de aangegeven temperatuurgrenzen vermeld op de buitenverpakking van het geneesmiddel of conform de instructies van de fabrikant, blijft. Met een temperatuurlogger(s) kan worden gecontroleerd en worden aangetoond of het vervoer binnen aanvaardbare temperatuurgrenzen heeft plaatsgevonden. Geneesmiddelen kunnen samen met Healthcare producten (voedingssupplementen, medische hulpmiddelen) worden opgeslagen. Opslag samen met producten, zoals sterk geurende producten, die de kwaliteit kunnen beïnvloeden, is niet toegestaan. Dit geldt ook voor de opslag samen met producten uit een andere branche waar mindere opslageisen gelden en waarvoor minder hoge eisen aan de distributie en het personeel worden gesteld.

Te vernietigen geneesmiddelen moeten fysiek apart worden opgeslagen; dat geldt ook voor een robotgestuurd magazijn. De opslag mag in hetzelfde magazijn zijn, mits de plaatsen voldoende zijn afgescheiden en als zodanig zijn gemarkeerd.



## Acht maanden in het jaar moeten we verwarmen, vier maanden koelen.

de bakwagens zijn voorzien van sensoren en de temperatuur wordt gelinkt aan de ritten. Dat wordt teruggekoppeld naar ons Transport Management Systeem. We kunnen alles uitlezen, van de temperatuur in de depots tot de temperatuur waarop het bij de apotheek wordt afgeleverd.’

In een klimaatkamer deden de engineers in opdracht van Mediq verschillende tests om te zien of de laadruimte op temperatuur bleef. Ook krijgen de chauffeurs training over de nieuwe richtlijnen om te voorkomen dat ze de deuren te lang open laten staan.

De taak om te voldoen aan de GDP-licentie werd bij Mediq Apotheken Nederland afgehandeld door de afdeling Quality Assurance. Directeur Peter Verheggen van die afdeling geeft aan dat in alle vestigingen temperatuur-mappings zijn gedaan, waarbij de cold en hotspots inzichtelijk werden gemaakt. ‘Overigens valt 95% van de medicijnen binnen de hoogste temperatuurzone, er zijn relatief weinig medicijnen die gekoeld of bevroren moeten worden vervoerd. IGZ had geen op- of aanmerkingen over de inrichting van ons warehouse of onze manier van loggen. We hadden al een gesloten netwerk in eigen beheer. We hebben wel ons monitoringsysteem

**GDP**  
**INFORMATION**  
**MANAGEMENT**  
**LABELLING**  
**QUALITY**  
**TECHNOLOGY**  
**ISO**  
**TEMPERATURE**  
**POSTPONEMENT**  
**AEO SAFETY**  
**GMP**  
**KITTING**

GEODIS Logistics operates a fully equipped, 55,000m2 Pharma / Healthcare platform in Venlo, The Netherlands.

For further information, please contact:

GEODIS Logistics Netherlands BV  
 Columbusweg 16  
 5928 LC Venlo  
 The Netherlands

Email: [Sales.nl@geodis.com](mailto:Sales.nl@geodis.com)  
 Phone: +31 77 3894447



# DE ENIGE TRANSPORTEUR WAAR U GEEN HOOFDPIJN VAN KRIJGT

Nouwens is dé specialist op het gebied van het vervoer van farmaceutische goederen. Wij weten als geen ander wat van ons wordt verwacht op het gebied van temperatuur-bewaking, veiligheid en kwaliteit. Nouwens is in het bezit van GDP-, TAPA TSR1- en ISO9001 certificeringen. Niet voor niets werken wij voor vele gerenommeerde farmaceutische verladers.

[WWW.NOUWENS.COM](http://WWW.NOUWENS.COM)



**Nouwens**  
 Transport Breda

Personeel in vervoer, warehousing, export, offshore, finance en ict:  [vacatures.nieuwsbladtransport.nl](http://vacatures.nieuwsbladtransport.nl)

## Excellence for your Healthcare Supply Chain



Carrying over 1,25 million pallets of pharmaceuticals per annum, Yusen Logistics' specialist Pharmaceutical Superhighway provides solutions to the highly complex supply chain requirements of the healthcare industry.

Our fully GDP compliant Pharma hubs in the Antwerp port area and at Amsterdam Schiphol Airport offering high security, temperature controlled storage and international freight forwarding guarantee you peace of mind in your Healthcare Supply Chain.

Contact us; our dedicated pharma teams are ready to meet your logistics challenges.

Yusen Logistics Benelux, Amsterdam branch  
 Schiphol Zuidoost, The Netherlands  
 Tel.: +31 (0)88 5522200

Yusen Logistics Benelux, Antwerp Branch  
 Melsele, Belgium  
 Tel.: +32 (0)3 5706911



[info@bnl.yusen-logistics.com](mailto:info@bnl.yusen-logistics.com)  
[www.eur.yusen-logistics.com](http://www.eur.yusen-logistics.com)



# ‘Temperatuur dicteert vaak keuze luchthavens’

JOHN VERSLEIJEN

‘Goed luisteren’ en een ‘aangeboren nieuwsgierigheid’ voor wat de veeleisende klant in de farmaceutische industrie wil. Het zijn enkele kenmerken waarmee expediteur IJS Global een onderscheid wil maken in de snelgroeiende logistieke markt rond gezondheidszorg.



IJS Global heeft al vijf luchthavens in het West-Europese netwerk en ziet Luik als optie voor een zesde.

Foto's: IJS Global



Naomi Landman, directeur bij IJS Global.

**D**irecteur Naomi Landman (commercial development) van IJS Global is het gezicht van deze nieuwe ambitie op farmaceutisch gebied bij de Nederlandse expediteur. Het gaat daarbij om de tijdelijke opslag en het vershippen van hoogwaardige medicijnen, zalfjes, pillen, virusvaccins maar ook bloedplasma.

Niet dat die expertise niet al in huis was bij IJS Global, onderstreept Landman, die na Copex Air en een korte carrière bij de Rabobank ruim zeven jaar werkzaam is voor IJS Global. ‘We beschikken binnen het bedrijf al over een grote ervaring in de pharma, maar hebben die nu verder geformaliseerd en tevens meer structuur gegeven.’ Daarnaast heeft het bedrijf de afgelopen tijd sterk ingezet op de training en opleiding van het personeel. ‘We zijn als expediteur natuurlijk een zogeheten ‘asset light’-organisatie. Dat betekent dat we niet het verschil kunnen maken met de allernieuwste truck. We moeten het hebben van onze mensen.’

Nieuwe managers in dit segment haalt het bedrijf ook het liefst uit de farmaceutische industrie zelf en niet uit de logistiek, zegt Landman. Ook dat geeft het expeditiebedrijf in de farma-logistiek, waar het onderscheid soms in het detail zit, een kleine voorsprong op de concurrentie, vindt zij. Landman wijst verder op het belang van partnerships met de klanten. ‘We willen graag wat van onze klanten leren en onze opgebouwde ervaringen delen.’

Naast opleidingen, nieuw personeel en kwaliteitsmanagement zet IJS Global verder in op meer IT en gespecialiseerde opslagfaciliteiten. Zo heeft het bedrijf op Schiphol, waar het onder meer ook de opslag verricht voor Artsen zonder Grenzen, 6.000 vierkante meter ter beschikking. Daarnaast heeft IJS Global op Schiphol een zogeheten groothandelsvergunning voor opslag en transport van temperatuurgevoelige farmaceutische producten uitgegeven door het ministerie van VWS. ‘Dat hebben maar enkele expediteurs in Nederland’, claimt Landman.

## Flexibiliteit

De expediteur beschikt verder op Frankfurt Airport over een gespecialiseerde loodsruimte van 1.000 vierkante meter. ‘We kunnen daar bijvoorbeeld tussen twee en acht graden koelen. De ruimte is ook voorzien van een vrachscanner en net als op Schiphol kan er op de Duitse luchthaven verpakkingsmateriaal op een bepaalde voorgeschreven temperatuur worden gebracht.

Recent zijn er door de expediteur ook filialen geopend op de luchthavens van Luxemburg en Zürich voor de afhandeling van farmaceutische producten. In het Groot-hertogdom wordt gebruikgemaakt van nieuwe koelruimte van Luxair, die direct aan het vrachtplatform ligt. ‘Daardoor worden de goederen nauwelijks blootgesteld aan temperatuurschommelingen’, zegt Landman. IJS Global heeft verder recent onderzoek verricht bij een grote klant naar het logistiek wensenpakket voor het luchttransport. ‘Daarbij kwam flexibiliteit binnen het netwerk als het allerbelangrijkste element naar voren voor de verlader. De ladingsaanbieder wil niet afhankelijk zijn van een luchthaven voor het verzenden van healthcare-producten. Het bedrijf kijkt naar de temperatuur ter plekke en wil dan kunnen kiezen tussen verschillende luchthavens afhankelijk van de buitentemperatuur en het aanbod aan diensten. Indien het bijvoorbeeld ergens hard vriest, wil het bedrijf kunnen uitwijken naar een andere luchthaven, waar de buitentemperatuur een minder groot risico vormt voor de kwaliteit van het product. Zo nauw luistert het. Wij hebben nu bijvoorbeeld voor meerdere klanten op basis van dat onderzoek in kaart gebracht wat per seizoen de buitentemperatuur is op verschillende Europese luchthavens en hebben daar ons netwerk op afgestemd.’

## Stressfactor

Met Schiphol, Frankfurt Airport, Londen Heathrow, Luxemburg en Zürich zijn er voorlopig vijf luchthavens in West-Europa opgenomen in het netwerk van IJS Glo-

bal. Een verder uitbouw is nog niet gepland, maar Landman kan zich voor de toekomst wel een extra filiaal op de luchthaven van Luik voorstellen. ‘Het is een mogelijke optie, maar niets is nog definitief’, voegt zij er aan toe. Logistiek is volgens Landman vaak een stressfactor bij de klanten. Dat wordt wel eens vergeten. Het is aan ons om die stress zo veel mogelijk weg te nemen door bijvoorbeeld te zorgen voor een goede controle op de juiste temperatuur tijdens het vervoer. Zo worden door IJS Global speciale dataloggers in de zending aangebracht en wordt gewerkt met Real Time Monitoring en gps-systemen. ‘Eventuele temperatuurschommelingen worden zo snel gedetecteerd en wij kunnen eventueel ingrijpen indien een zending per ongeluk bij een afhandelaar in de verkeerde temperatuurzone terecht is gekomen’, zegt de manager. Daarnaast kan de klant via het arsenaal aan controlemechanismen meekijken wat er met de zending precies gebeurt.

De komst van een nieuwe generatie reefercontainers maakt de containervaart ook steeds interessanter voor de farmaceutische verladers. Landman spreekt van een ‘duidelijke trend’ richting ocean freight. ‘Dat komt niet alleen door de prijsdruk, maar ook doordat enkele rederijen de laatste jaren hebben geïnvesteerd in een kwalitatief goede geconditioneerde transportketen.



## Pharma-drones in Afrika

Drones kunnen bij spoedleveranties van bijvoorbeeld bloedplasma een belangrijke rol gaan vervullen in Afrika, zegt directeur Naomi Landman van IJS Global. Het Nederlands expeditiebedrijf is partner in het zogeheten Red Line Consortium met het Zwitserse federale instituut voor technologie, EPFL, en Antaris Solutions uit Amersfoort, een leverancier van online oplossingen in de koelketen. Doel van het project is om speciale vrachtdrones te ontwikkelen op routes in Afrika voor onder meer medische noodgevallen. In sommige delen van Afrika ontbreekt vaak de infrastructuur om bepaalde

farma-producten op tijd op de plaats van bestemming te krijgen. Soms zijn vliegtuigen geen alternatief, omdat er niet kan worden geland. De drones bieden dan uitkomst. Landman verwacht dat 5 tot 10% van het huidige transport uiteindelijk met drones zou kunnen worden afgewikkeld. Daarbij verwacht het Consortium vooral dat de drones kunnen worden ingezet tussen steden met de levensreddende lading, maar dat de laatste kilometers nog steeds conventioneel zal worden ingevuld. De eerste drones worden verwacht te vliegen in 2016.



# PharmaSolutions van **Thermo King** **Transportkoeling**, een totaalpakket exclusief voor de farmaceutische industrie

Een stabiele en beveiligde temperatuurbeheerste omgeving is essentieel voor het transport van farmaceutische producten. Ze mogen immers hun werkzaamheid niet verliezen. Thermo King Transportkoeling speelt met het nieuwe complete PharmaSolutions aanbod in op de behoeften en verwachtingen van de farmaceutische industrie.

Farmaceutische bedrijven zijn in grote mate afhankelijk van beheerst en bedrijfszeker transport van farmaceutische producten wanneer deze binnen de distributieketen van eigenaar verwisselen. De herziene Richtlijnen van de Europese Commissie inzake Goede Distributie Praktijken (GDP - Good Distribution Practices) voor medicinale producten voor gebruik door de mens, onderstrepen het belang van kwaliteitszorg binnen de toeleveringsketen. In deze richtlijnen krijgen alle bij de distributie betrokken partners een rol en verantwoordelijkheden toegewezen.

Met PharmaSolutions kunnen farmaceutische fabrikanten en transporteurs terecht op één adres - een vertrouwde specialist en een betrokken partner die samen met hen problemen op het gebied van distributie en naleving aanpakt. PharmaSolutions kan bogen op bijna 80 jaar Thermo Kingexpertise en biedt knowhow van de toepassing en een scala aan diensten aan, van certificering en kwalificering van apparatuur voor transportkoe-



ling tot verificatie van distributieprocessen, wagenparkbeheer en training.

De expertise op het gebied van systeemtoepassingen, die de basis voor PharmaSolutions vormt, komt terug in de installatie van koelapparatuur en richtlijnen voor gebruik die elke partner op het gebied van farmaceutisch transport hoort te kennen. Farmaceutische transporteurs kunnen vertrouwen op het uitgebreide dealernetwerk van Thermo King voor hulp bij de installatie en het gebruik van koelapparatuur voor wegtransport.

De volgende specialistische diensten worden in het kader van PharmaSolutions verleend:

- **Certificering:** een reeks strenge functie- en prestatietesten waar-

onder het maken van een warmtekaart voor vrachtwagens en opleggers tussen -32°C en +60°C ten behoeve van de validatie van apparatuur voor transportkoeling in een beheerste omgeving. Deze diensten worden verzorgd door het Ingersoll Rand Engineering and Technology Center (IRETC) in Praag, Tsjechië. Dit onderzoek- en ontwikkelingslaboratorium is conform ISO 9001: 2000, ISO 14001 en ISO 18000 geaccrediteerd en erkend voor ATP-certificering.

- **Kwalificering:** aan de hand van gedocumenteerd bewijs aantonen dat de koelwagen in staat is de inwendige temperaturen binnen gespecificeerd bereik te handhaven tijdens standaardbedrijfsmodi. De validatietesten die worden uitgevoerd, worden ge-

documenteerd en goedgekeurd door 'Qualified Persons' (QP - gekwalificeerde personen).

- **24/7 bewaking van wagenpark:** volledig beheer van een koelwagenpark om de efficiëntie van het farmaceutische distributienetwerk te verbeteren en proactieve meting van belangrijke parameters mogelijk te maken zodat indien nodig tijdig kan worden gereageerd.

- **Training:** PharmaSolutions-specialisten verzorgen training met het oog op een goede naleving binnen de distributieketen. Chauffeurs, wagenparkbeheerders en distributiemanagers krijgen meer kennis van GDP-richtlijnen en andere vlakken die een hoog risico voor de productkwaliteit vormen.

- **Advies:** PharmaSolutions biedt op feiten en normen gebaseerde ondersteuning zoals audits voor het bepalen en kwalificeren van temperaturen tijdens distributie. Ook kan hulp worden geboden bij het vaststellen van standaard bedrijfsprocedures (SOP) om farmaceutische processen voor kwaliteitszorg te verbeteren.

Farmaceutische industrieën en transporteurs kunnen gebruikmaken van afzonderlijke diensten uit dit brede programma of diensten combineren in de vorm van een PharmaKare-servicecontract dat op hun behoeften wordt afgestemd.

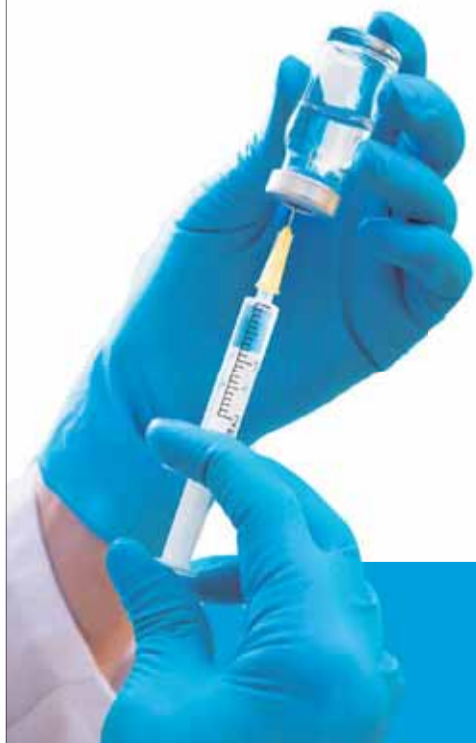
Door middel van PharmaSolutions biedt Thermo King totale ondersteuning aan farmaceutische ondernemingen en hun distributiepartners zodat de operationele risico's kunnen worden beperkt en kan worden voldaan aan de regelgeving met als ultiem doel handhaving van de productkwaliteit en -integriteit.



## THERMO KING

### Transportkoeling

Voor vragen, meer informatie of een afspraak met één van onze accountmanagers kunt u ons bereiken op telefoonnummer: 010 - 2100666 of email: [info@thermoking.nl](mailto:info@thermoking.nl).



# Nouwens Transport bouwt warehouse voor pharma

MELS DEES

Strengere Europese wetgeving voor de omgang met farmaceutische producten maakt dat niet elke transporteur meer aan de eisen kan voldoen. Nouwens Transport in Breda maakt pharma juist tot een van zijn specialisaties.



O nlangs is de Europese regelgeving in de pharma-industrie aangescherpt en moet het op de juiste temperatuur vervoeren van medische goederen van begin tot eind gewaarborgd zijn. 'Slechts een gekoelde vrachtwagen hebben voldoet simpelweg niet meer', verklaart directeur Dennis Nouwens van Nouwens Transport. Het vervoer van farmaceutische goederen vraagt sowieso om extra aandacht. Vooral op het gebied van temperatuurcontrole, GDP en hygiëne worden hoge eisen gesteld. 'Daarnaast is echter ook gespecialiseerde op- en overslag nodig.' Om die reden begon Nouwens afgelopen maand met de bouw van een specialistisch warehouse voor de pharma-industrie. Het warehouse, dat in juli van dit jaar klaar moet zijn, krijgt twee verschillende temperatuurzones en heeft in totaal 1.500 palletplaatsen. De schei-

ding tussen de beide temperatuurzones is flexibel. Nouwens richt zich vooral op het transporteren en opslaan van farmaceutische producten in het stadium tussen fabrikant en groothandel en oriënteert zich met name internationaal. De onderneming bouwt het nieuwe warehouse op risico. 'We hebben vertrouwen in de marktpotentie van dit specialisme.'

Bij de opzet van het warehouse zet Nouwens Transport in op een verregaande ICT-integratie. 'We brengen de software die het transportbedrijf gebruikt en de software voor het warehouse bij elkaar, zodat zendingen continu gemonitord kunnen worden en de planning eenduidig is. Klanten kunnen de output dan weer koppelen aan hun ERP-oplossing.

Daarnaast kunnen klanten via onder meer een app hun zendingen volgen en de temperatuur checken. 'Overal in de keten zorgen we voor meetpunten die de condities monitoren', aldus Nouwens.

## Yusen Logistics: 1,25 miljoen pallets

Yusen Logistics verwacht in 2015 meer dan 1,25 miljoen pallets met farmaceutische producten te laten vervoeren in Europa. Per pallet wordt ongeveer 250 kilo aan medische producten getransporteerd.

Yusen richt zich daarbij op de zogenoemde primary leveranties in de pharma-keten. Dit betreft de opslag en het vervoer van grondstoffen naar de fabriek, en producten van fabriek naar groothandel. Op het secundaire transport, naar apotheek of eindgebruiker, richt de onderneming zich minder sterk.

Yusen Logistics verwerkt transportstromen uit zowel zeevracht, via de havens van Antwerpen en Rotterdam, als luchtvracht via Schiphol. Vooral op de luchthaven wordt nu uitgebreid, onder meer met een eigen warehouse bij de eigen vestiging van Yusen. Dit warehouse zal in twee temperatuurzones voorzien: 15-25 graden en 2-8 graden. 'Die laatste zone wordt gebruikt voor vaccins en medicatie voor diabetici', vertelt Stefan Durt, Sales Manager Contract Logistics Benelux. Het is met name dit gekoelde transport dat via de lucht plaatsvindt.

Yusen Logistics transporteert overigens niet zelf maar werkt samen met een netwerk aan carriers, die temperatuurgecontroleerd de distributie verzorgen. Daarbij worden ook vrachtwagens ingezet die beide temperatuurzones kunnen aanbieden. 'Die wagens rijden dan wel dedicated voor ons', maakt Durt duidelijk. 'Ze vervoeren geen producten van derden in combinatie met onze lading.'

Durt verwacht dit jaar verder te groeien in de Oost-Europese markt, maar ziet ook uitdagingen, met name als het gaat om transport naar Rusland. 'Samenwerken met de Russische douane blijft ingewikkeld.'

**Passie  
voor  
Transport**

**UC Logistics & Forwarding BV**

Portsmuiden 88, 1046 AM, Amsterdam

The Netherlands

T +31-20-4803800



[www.uc-logisticsforwarding.com](http://www.uc-logisticsforwarding.com)  
[planning@uc-logisticsforwarding.com](mailto:planning@uc-logisticsforwarding.com)

Luchtvracht transport, Geconditioneerd transport, Hoogwaardige goederen transport, Zeecontainer vervoer, Confectie vervoer, Special services.

# Logistiek heeft prima jaar achter de rug

**JAARCIJFERS** Vooral forse groei in VS

FOLKERT NICOLAI

**De meeste grote bedrijven in de logistieke dienstverlening hebben een prima jaar achter de rug, zo blijkt uit de stroom jaarcijfers die de laatste weken op gang is gekomen. Het zat eindelijk eens mee, met forse economische groei in de Verenigde Staten en een aarzeland herstel in Europa. Ook de lagere olieprijs had een gunstige invloed op de resultaten.**

Norbert Dentressangle voerde de omzet vorig jaar met 18,8% op, tot 4,669 miljard euro. Een belangrijk deel van die omzetgroei was echter te danken aan de overname, in de loop van vorig jaar, van het Amerikaanse Jacobson, dat voor vier maanden in de cijfers van de Franse logistieke dienstverlener meetelde. De autonome omzetgroei, dus zonder Jacobson, kwam niettemin uit op 4,1%.

De Fransen verhoogden het resultaat voor rente, belastingen en afschrijvingen met 18,6 tot 167,9 miljoen euro. De nettowinst kwam uit op 75,9 miljoen euro, 8% meer dan in het vorige boekjaar. Ook hier was de stijging weer voor een deel aan de acquisitie van Jacobson te danken. Via deze overname versterkte Norbert Dentressangle (ND) zich aanzienlijk in de Noord-Amerikaanse markt voor contractlogistiek, waarin ND nu naar eigen zeggen de vierde speler in de VS is.

Jacobson draagt meteen goed bij aan de financiële resultaten van ND. De zogeheten Ebita-marge, die het resultaat voor rente, belastingen en amortisaties uitgedrukt als percen-

tage van de omzet, kwam uit op 3,6%. Zonder Jacobson zou dit 3,1% zijn geweest. Verder zorgt het overgenomen bedrijf ervoor dat ND voor zijn omzet steeds minder afhankelijk wordt van de eigen Franse markt. Die is nu nog maar goed voor 36% van de omzet, het Verenigd Koninkrijk is dat inmiddels al voor 29% en de VS komen nu op de derde plaats. Op plaats vier vinden we Spanje, waar ook fors omzet is bijgekocht, met een aandeel van 12%. De divisie logistiek, waaronder contractlogistiek en de inrichting van logistieke ketens, zag de omzet

voer met de moeizame economische gang van zaken in het eigen Frankrijk.

De kleine, maar snelgroeiende divisie zee- en luchtvrachtextpeditie voerde de omzet met 42,2% op tot 206 miljoen euro, onder meer door acquisities. Het resultaat steeg van 1,3 naar 3,5 miljoen euro. De brutowinstmarge bleef met 1,7% lager dan bij andere concernonderdelen. Door de overname van Jacobson, waarvoor een bedrag van ruim 700 miljoen dollar op tafel werd gelegd, nam de nettoschuldenlast toe van 465 miljoen naar ruim één miljard

de Noordzee en het Kanaal en profiteerde verder van enkele acquisities. Dit jaar wil bestuursvoorzitter Niels Smedegaard zich vooral richten op een verbetering van de tevredenheid van klanten en verhoging van de efficiëntie en de winst. Voor dit jaar verwacht DFDS verdere groei, zij het minder sterk dan vorig jaar. Er wordt gemikt op een omzetgroei van 3 à 5% en een bedrijfsresultaat van 236 tot 251 miljoen dollar.

**Vopak**

Tankopslagbedrijf Vopak sloot 2014 boven verwachting af, met een bedrijfsresultaat voor rente, belasting en afschrijvingen van 762,8 miljoen euro. Dat kwam ruim boven de prognose die het bedrijf bij de presentatie van de derdekwaartaalcijfers uitsprak. Vopak hield het toen op een resultaat van meer dan 740 miljoen euro. De omzet steeg 2% tot ruim 1,3 miljard euro. De nettowinst daalde echter van 312 naar 294 miljoen euro. Dat komt door enkele afwaarderingen die Vopak halverwege vorig jaar al aankondigde.

Vopak voerde de wereldwijde opslagcapaciteit vorig jaar met 3,3 miljoen kubieke meter op tot 33,8 miljoen kubieke meter. Er werd nieuwe capaciteit toegevoegd op de terminals in Vlaardingen en Europoort, alsmede op drie plaatsen in China. In het Maleisische Pengerang werden de eerste en tweede fase in gebruik genomen van een nieuwe terminal voor de opslag van olieproducten. Met dit Maleisische project komt de opslagcapaciteit van Vopak tegen 2019 uit op 39,7 miljoen kubieke meter.

DFDS verwacht dit jaar weer groei, maar minder sterk dan in 2014.

20,9% stijgen tot 2,359 miljard euro. Zonder de overname van Jacobson zou de stijging 'slechts' 5,7% hebben bedragen. Het resultaat voor rente, belastingen en bijzondere posten steeg bij deze divisie van 87,4 naar 105 miljoen euro. De Ebita-marge kwam uit op 4,5%.

De andere grote divisie, transport, kende een omzetgroei met 8,7% (2,6% zonder Jacobson) tot 2,188 miljard euro. Die omzetgroei schrijft ND vooral toe aan de zich dynamisch ontwikkelende markt voor palletdistributie. Het bedrijfsresultaat ging van 53 naar 59 miljoen euro en de brutowinstmarge van 2,6 naar 2,7%. ND kampt in het landver-

euro. Daardoor stijgen ook de rentelasten fors. ND zegt overigens keurig binnen de met de banken gemaakte afspraken te blijven over de omvang van de schulden in vergelijking met de bezittingen van de onderneming.

**DFDS**

De Deense ferryrederij DFDS voerde afgelopen jaar zowel omzet als winst fors op. De omzet steeg 6% naar 1,95 miljard dollar en het operationele resultaat 18% tot 218 miljoen dollar. Dat kwam overeen met de eerder dit jaar al door de reder uitgesproken verwachtingen. Het bedrijf deed het goed op onder meer

## Expediteurs scoren op alle fronten goed

**De grote expediteurs hebben in 2014 uitstekende resultaten behaald. Zowel de markt voor zeevracht als die voor luchtvracht liet wereldwijd een flinke groei zien, waarvan bedrijven als Kuehne + Nagel en Expeditors ruimschoots profiteerden.**

Kuehne + Nagel voerde vorig jaar de omzet met 1,9% op tot 17,5 miljard Zwitserse frank, wat in euro's van nu op 16,22 miljard euro uitkomt. Het bedrijfsresultaat voor rente, belastingen en bijzondere posten steeg 4,5% naar omgerekend 930 miljoen euro. De nettowinst klonk zelfs 6,1% tot 597 miljoen euro.

De Zwitserse logistieke dienstverlener en expediteur verwerft zijn aandeelhouders met een extra dividend van 3 frank boven op de normale dividenduitkering, die wordt verhoogd naar 4 frank. Over 2013 werd 5,85 frank aan dividend uitgekeerd. Dat komt over 2014 dus op in totaal

zeven frank. Daarbij kan nog worden aangetekend dat de frank in een jaar, in vergelijking met onder meer de euro, flink in waarde is gestegen. Kuehne + Nagel zou zonder die appreciatie van de Zwitserse munt de resultaten nog verder hebben verbeterd. Zou de waarde van de frank constant zijn gebleven, dan zou de omzet met 5,1% zijn gestegen, het bedrijfsresultaat 7,8% en de nettowinst zelfs 9,7%.

Het concern deed het vorig jaar op alle fronten goed, ook in het landvervoer, waar een 'turnaround' plaatsvond. Daar werd het programma Road2Profit uitgevoerd, een combinatie van kostenbesparingen, centralere aansturing van de inkoop en toespitsing op goede klanten. Dat leidde tot een resultaatverbetering bij het landvervoer van 38 miljoen frank.

De andere divisies, zee- en luchtvracht, draaiden naar wens. In de zeevracht werd 3,8 miljoen teu aan

containers verwerkt, 7% meer dan een jaar eerder. De hele markt groeide met 4%, schat Kuehne + Nagel, dus de Zwitsers wisten hun marktaandeel te vergroten. Om de marges niet te bederven hield het concern

Kuehne + Nagel hield zich verre van de felle prijsconcurrentie.

zich verre van de felle prijsconcurrentie op het vaargebied tussen Azië en Europa. Het concentreerde zich liever op nichemarkten, zoals vervoer met reefercontainers en containervervoer van groupagelading.

De luchtvrachtdivisie deed het volgens concern-topman Detlef Trefzger 'voortreffelijk'. Er werden 5,3% meer tonnen luchtvracht verwerkt bij een algemene marktgroei van 3 à 4%. Het resultaat ging 7,2% omhoog. In de contractlogistiek steeg het resultaat zelfs 7,7%.

De Amerikaanse expediteur Expeditors voerde de nettowinst vorig jaar met 8% op tot 376 miljoen dollar. Het bedrijfsresultaat steeg 7,7% tot bijna 594 miljoen dollar en de netto-omzet met 5,2% tot bijna twee miljard dollar. Vooral het vierde kwartaal was goed, met een winstgroei van bijna 20% op 99,3 miljoen dollar. Het bedrijfsresultaat klonk 18% naar 157,8 miljoen dollar. In de luchtvracht behaalde Expeditors een omzetgroei van 6% op een totaal van 677 miljoen dollar. De zeevrachtextpeditie voerde de omzet 5,7% op tot 561 miljoen dollar. De omzet uit douaneactiviteiten steeg 4,5% tot 842 miljoen dollar.






 @NTNL

Staatssecretaris Mansveld vindt milieuzones een lokale aangelegenheid.

**@Marco\_Wiesehahn**

Graffiti in de #deurganckdoksloop @portofantwerp. Uniek schouwspel, door iedereen te bewonderen op 7&8 maart. [pic.twitter.com/GYtB6WLF56](http://pic.twitter.com/GYtB6WLF56) **@annikdirkx**

Verdere realisatie kanaal Seine Schelde goed nieuws vr #havengent: vanaf 2025 kunnen grotere barges tot in Parijs **@HavenGent**

Workshop De btw regels voor transportondernemingen op #BTW-congres 2015 (3 juni 2015) <http://goo.gl/OKx87C> **@Douanecongres**

Sleepdiensten en bootslieden in de Zeeuwse havens **@Zeelandseaports** Afl 2: <http://youtu.be/sJ8lbnBZGo> **@MarcoBosOZ**

Truckparking steeds vaker kampeertrein <http://fb.me/7o3W0EIG8> **@jaclei**

Voormalig havenwethouder @baljeu is uw dagvoorzitter tijdens #Havencongres Rotterdam <http://ow.ly/1gCzZ> **@HavenMP**


Heb je een succesvol mobiliteitsproject? Doe dan mee aan de fotochallenge! Kijk op <http://beterbenutten.nl/fotochallenge> **@VO\_Rotterdam**

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

 HTTP://

**nieuwsbladtransport.nl**  
Deze week onder andere:

- 'Maersk verkoopt bedrijfstukken'
- APM Terminals zegt vertrouwen in drie topmanagers op
- Voltooiing Antwerpse ring later van start
- MOL bestelt zes schepen van 20.150 teu
- Nieuwe schepen Maersk groter dan Triple-E
- Engelse sleepbootkapitein cel in om dood bemaningslid

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

## RAAD &amp; RECHT

EPKE SPIJKERMAN, ADVOCaat  
www.boekel.com

## Werken tijdens ziekte

De kantonrechter te Maastricht heeft onlangs de arbeidsovereenkomst van een zieke werknemer ontbonden, omdat die tijdens ziekte werkzaamheden verrichtte bij een concurrent.

De werknemer is sinds 1 oktober 2007 in dienst bij Toyota Landgraaf B.V. Hij is werkzaam als 1e monteur. Op 14 november 2012 heeft de werknemer zich ziek gemeld naar aanleiding van een auto-ongeval. Met ingang van 12 november 2014 is aan hem een loongereleerde WGA-uitkering toegekend.

Begin oktober 2014 hebben collega's van de werknemer aan hun werkgever gemeld dat ze hadden gehoord dat de werknemer aan het werk was bij een ander garagebedrijf. Naar aanleiding hiervan heeft de werkgever een recherchebureau opdracht gegeven dit te onderzoeken. Het bureau heeft geconstateerd dat de werknemer inderdaad werkzaamheden (sleutelen) uitvoerde bij het andere garagebedrijf. De werkgever verzoekt vervolgens om ontbinding van de arbeidsovereenkomst zonder toekenning van een ontslagvergoeding. Volgens de werkgever had de werknemer het sleutelen bij de werkgever en de arboarts moeten melden. Door dit niet te doen is het vertrouwen van de werkgever in de werknemer onherstelbaar en duurzaam geschaad, aldus de werkgever.

De werknemer heeft zich verweerd en aangevoerd dat hij inderdaad op het garagebedrijf aanwezig is geweest, maar dat hij geen montagewerkzaamheden heeft verricht. Naar zijn zeggen liep hij daar gewoon de hele dag rond, hetgeen voor hem arbeidstherapeutisch werkte.

De kantonrechter is van mening dat de werkgever niet in strijd met het goed werkgeverschap heeft gehandeld door een recherchebureau in te schakelen om de situatie eerst te laten onderzoeken. De door werkgever gevolgde procedure getuigt van zorgvuldigheid, nu hij de werknemer niet heeft aangesproken naar aanleiding van uitlatingen 'van horen zeggen', maar deze uitlatingen eerst heeft laten checken. Voorts mocht van de werknemer worden verwacht dat, zodra hij meermaals dagen verbleef bij het garagebedrijf en hij daar enige activiteiten ontpleoide (al dan niet 'voor zichzelf'), hij dit direct zou meedelen aan zowel de werkgever als de bedrijfsarts. De werknemer heeft hierover gezwegen en dus relevante informatie achtergehouden.

Van een arbeidsongeschikte medewerker mag worden verwacht dat hij alles in het werk stelt om (zo snel mogelijk) terug te keren in zijn eigen functie en daar past het gedrag van de werknemer niet in. Voldoende aannemelijk is geworden dat werknemer tijdens zijn arbeidsongeschiktheid en in strijd met zijn arbeidsovereenkomst concurrerende werkzaamheden bij een ander garagebedrijf heeft uitgevoerd. De werknemer heeft zijn verplichtingen uit de arbeidsovereenkomst dusdanig ernstig geschonden, dat van de werkgever niet langer kan worden gevergd het dienstverband te laten voortduren. Daarom ontbindt de rechter de overeenkomst zonder toekenning van een vergoeding.

## Ergste havenconflict

RECONSTRUCTIE Schade voor economie VS bedraagt vele miljarden

GERT VAN HASKAMP

Het arbeidsconflict dat havens aan de Amerikaanse westkust maandenlang heeft geteisterd is het ergste in de recente geschiedenis. De schade loopt in de miljarden en de economische schade is op sommige plaatsen misschien wel onherstelbaar. Een reconstructie.

Januari 2014, de havens aan de Amerikaanse westkust komen na de kerstdip weer snel op gang. Voor zowel de dokwerkers als de havenbedrijven belooft dit een mooi jaar te worden. De Amerikaanse economie trekt aan, het vrachtvolume op de Amerikaanse terminals kan dit jaar mogelijk met 7,5% groeien. Los Angeles en Long Beach durven voor 2014 zelfs voorzichtig te dromen van een volumerecord. De helft van de zeevracht en zelfs 70% van alle import uit Azië komt via de westkust de VS binnen. Kortom, ten opzichte van de grote diepzeehavens in het kwakkelende Europa zitten deze havens op rozen.

Er moet in 2014 nog wel een hinderenis worden genomen, waarschuwen de machtige vakbond International Longshore and Warehouse Union (ILWU) en de werkgevers in de Pacific Maritime Association (PMA). Op 1 juli loopt de zesjarige collectieve arbeidsovereenkomst van de 23.000 havenarbeiders in de 29 havens aan de Amerikaanse westkust af. ILWU-president Robert McElrath en PMA-voorzitter James McKenn geven beiden aan dat het waarschijnlijk pittige onderhandelingen worden, maar dat ze er niet uitkomen is schier ondenkbaar.

## Obamacare

McKenn zou zelfs het liefst al direct aan de onderhandelingstafel plaatsnemen, om snel tot overeenstemming te komen met de werknemers. Daar voelt vakbondsleider McElrath echter niet zoveel voor. Hoog op de agenda van het overleg staan namelijk de kosten van gezondheidszorg. Daar kan volgens hem niet over onderhandeld worden zolang de politiek nog niet uitonderhandeld is over Obamacare, de verplichte zorgverzekering voor alle Amerikanen. Die zet het hele zorgstelsel op zijn kop met grote financiële gevolgen voor de burger, dus ook de havenarbeider aan de westkust. McElrath en McKenn zijn het daarom eens dat het beter is de gesprekken pas in mei te beginnen. Als de politiek dan weet hoe de Obama-



De vakbond aan de Amerikaanse westkust heeft fanatieke aanhangers. Foto: Reuters

care geregeld wordt, is het een stuk makkelijker onderhandelen.

Tegenstellingen in de Amerikaanse politiek verhinderen echter overeenstemming over het nieuwe zorgstelsel. PMA en ILWU besluiten in mei dan toch maar om tafel te gaan, want de cao loopt over anderhalve maand af. Eigenlijk blijkt al bij de eerste sessie dat verder onderhandelen zinloos is, zolang de partijen niet weten hoe het nieuwe zorgstelsel eruit gaat zien. De gesprekken worden een paar dagen opgeschort, waarna de vakbond met het voorstel komt een arbeidsovereenkomst van twee in plaats van zes jaar te sluiten. 'Immers, we weten niet wat er gebeurt met het zorgstelsel', stelt vakbondsleider McElrath. 'Als Obamacare er nu ongewijzigd door komt, weten we niet wat daarmee gebeurt als er in 2017 een nieuwe Amerikaanse president zit van misschien wel Republikeinse huize.'

De gesprekken dreigen helemaal vast te lopen. Werkgevers voelen er niets voor om over twee jaar weer aan de onderhandelingstafel te

moeten voor een alomvattende collectieve arbeidsovereenkomst voor 23.000 werknemers. Daarnaast blijken niet alleen op zorgkosten, maar ook op het gebied van automatisering, banenpools en pensioenen de verschillen tussen de onderhandelaars eerder groter dan kleiner te worden. De sfeer tussen ILWU en PMA wordt almaar slechter en stakingsdreiging hangt in de lucht.

Halverwege juni tonen de eerste klanten hun ongerustheid. Voorzitter Peter Freidmann van de agrarische transportorganisatie AgTC spoort de partijen aan om door te gaan met het overleg en toch vooral de havens niet stil te leggen. Met de oogsttijd voor veel gewassen voor de boeg, moet hij er niet aan denken dat de havens stil komen te liggen. Het zou de export van granen, katoen, maïs, maar ook melk en vlees volledig lam leggen.

Freidmann krijgt eind juni bijval van Matthew Shay, voorzitter van 's werelds grootste detailhandelclub, de NRF. Hij waarschuwt voor de economische gevolgen. 'Elke dag

## AGENDA

## CONGRES MARKETING IN TRANSPORT &amp; LOGISTIEK

18 MAART

Het complete marketingbeleid staat op het programma. De nadruk ligt op het actief aan de slag gaan met uw eigen beleid.

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

## EVO ZEEVRACHTCONGRES

20 MAART

Onderwerpen die aan bod komen, zijn duurzame logistiek, de maritieme beleidsagenda van de Europese Commissie, achterlandlogistiek en duurzaamheidsinitiatieven in de logistieke keten.

• [evo.nl](http://evo.nl)

## INSPIRATIESESSIE DIGITALISERING TRANSPORT &amp; LOGISTIEK

26 MAART

Maak kennis met het project Papierloos Transport en krijg inzicht in de risico's en kansen van papierloos transport. Gratis bijeenkomst in Capelle aan den IJssel.

• [mazars.nl](http://mazars.nl)

## CONGRES DINALOG

1 APRIL

Tijdens het congres 'Mapping the Future of Logistics' worden de resultaten van projecten gepresenteerd. Ga in gesprek over de laatste trends, best practices en de nieuwste ontwikkelingen in de sector.

• [dinalog.nl](http://dinalog.nl)

## LOGISTICS CAREER DAY

2 APRIL

De Fontys Hogeschool Techniek en Logistiek (Vervoersacademie) in Venlo bestaat 35 jaar en organiseert de eerste carrière dag in Nederland die zich richt op de toekomst van de logistieke sector.

• [venlo-logistics-career-day.com](http://venlo-logistics-career-day.com)

# van de laatste tijd



dat de haven stil ligt, zal dat de internationale handel schaden en consumentenprijzen laten stijgen.' De retailvoorman baseert zich op cijfers van economen van de University of Maryland. Die hebben berekend dat een staking van vijf dagen aan de hele westkust de

meer een conceptakkoord te hebben over de zorgkosten, een belangrijke mijlpaal. Dat akkoord houdt echter nauwelijks stand, omdat de partijen op de overige punten niet bij elkaar in de buurt komen. De sfeer aan de onderhandelingstafel en op de kades wordt grimmiger.

Elke dag dat de haven stil ligt, zal dat de internationale handel schaden en consumentenprijzen laten stijgen.

Amerikaanse economie 9,4 miljard dollar kost. Tien dagen staken kost 21,2 miljard dollar (0,12% van het BBP) en 20 dagen 49,9 miljard dollar (0,29% van het BBP) Ondertussen verlengen PMA en ILWU de looptijd van de bestaande cao en blijken zij in augustus min of

Havenarbeiders bereiden hun eerste acties voor. Daarnaast kampen grote havens aan de westkust vanaf oktober met congestie, waardoor steeds meer schepen voor de kust moeten wachten voor zij de havens in mogen varen. De productiviteit op de terminals daalt door de ar-

beidsonrust en congestieproblemen met wel 60%. De betrouwbaarheid van de scheepvaart daalt naar een dieptepunt. Door de late afhandeling weten nauwelijks vier op de tien schepen op de westkust volgens het schema te varen, blijkt uit reliability-onderzoeken van het Britse maritieme databureau Drewry. Ook de zoveelste oproep van rederijen spoort de onderhandelende partijen niet aan om water bij de wijn te doen. In februari besluiten zelfs de werkgevers om de haven vier dagen stil te leggen tijdens Lincolns Birthday, een nationale feestdag en vakantieweekend. De werkgevers vinden de verplichte vakantietoelage van 50% veel te hoog, dus besluiten zij de terminals maar te sluiten en al het personeel vrij te geven.

## Alternatieven

Ondertussen zoeken vervoerders en verladere alle alternatieven. Zo worden schepen van 2.000 tot 2.500 teu gehuurd om de VS via de westkust te bereiken. De bescheiden Canadese haven van Vancouver ziet een boost in zijn vrachtvolume. Anderen ruilen de scheepvaart in voor de veel duurere luchtvaart. Zo kiest het Japanse automerk Honda het vliegtuig om onderdelen bij zijn Amerikaanse fabrieken te krijgen. De Japanse rederij Nanjing kondigt aan vanaf maart afscheid te nemen van de haven van Portland, waarmee Portland direct 80% van zijn containervolume kwijtraakt. Uiteindelijk duurt het tot eind februari, na negen maanden onderhandelen, dat de PMA en de ILWU een vijfjarig akkoord hebben bereikt. Details zijn nog niet bekend, omdat de vakbondsleden hun goedkeuring nog moeten geven.

Duidelijk is wel dat met het klaren van het arbeidsconflict de havens aan de westkust nog lang niet op volle toeren kunnen draaien. Volgens Alphaliner kan dat nog maanden duren, omdat veel vervoerders alweer termijncontracten hebben afgesloten via andere transportmogelijkheden. Wat de schade uiteindelijk is, is moeilijk te zeggen. Voor Nederland is de schade beperkt. Verladereorganisatie EVO gaat uit van enkele tonnen. Voor de Amerikaanse economie is de schade groot en op sommige plekken misschien onherstelbaar. Analisten van Deutsche Bank gaan er zelfs van uit dat de perikelen aan de westkust de Amerikaanse economie een hele procent groei kosten.

## COLUMN

FOLKERT NICOLAI  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl



## Groen licht? Gevaar

Toen ik maandagmiddag ons huis naderde, diende zich het onderwerp van dit stukje als vanzelf aan. Bij het kruispunt, vanwaar het nog honderd meter lopen is naar de voordeur, hadden zich een politieauto en een ziekenwagen verzameld. De omstanders zagen hoe een ambulancebroeder een laken over de baar schikte. Het bleek mee te vallen. Het gezicht van het meisje op de baar werd zichtbaar. Ze leek me een jaar of twintig. Ze had een rode vlek op de linkerwang en was zo te zien bij kennis. Wat haar verder mankeerde, kon ik uiteraard niet vaststellen.

Het kruispunt is levensgevaarlijk voor wie, als nette burger, de verkeersregels in acht neemt. De voetganger die groen licht krijgt en dus de oversteek waagt, moet altijd vrezen te worden overreden door een auto die eveneens groen licht heeft en meent het gaspedaal eens diep te kunnen intrappen om ongestoord de bocht te maken.

Ik heb in de kwarteeuw dat we bij dit kruispunt wonen zeker vijf keer de naweeën van zulke ongevallen mogen waarnemen, ongerekend de keren dat de aangeredene al naar het ziekenhuis was overgebracht, de eventuele fiets in kreukels in de politieauto was verdwenen, de boel was opgeruimd.

Het probleem op dit type kruispunten, waar ongelijksoortige verkeersdeelnemers, die in verschillende richtingen willen, gelijktijdig groen licht krijgen, is de combinatie van de moderne verkeersdeelnemer en het verkeerslicht zelf. De gehaaste automobilist, die net naar de Gamma is geweest en het gekochte zo snel mogelijk wil monteren of installeren, die net de kinderen uit de opvang heeft gehaald, die net de achterbak heeft volgeladen met chips, pils, cola en plofkoppen – die wil onmiddellijk naar huis en meent dat een groen verkeerslicht het alleenrecht op de weg geeft.

De argeloze voetganger verwacht dat het, als het licht op groen springt, volkomen veilig is de rijbaan te betreden. Dit is een ernstig, potentieel dodelijk, misverstand. De weggebruiker van vandaag is verslaafd aan die toch zo gehate verkeerslichten en nog maar zeer rudimentair op de hoogte van hoe het vroeger moest. Groen is tegenwoordig gas, groen is lopen, groen is fietsen. Groen is helaas ook maar al te vaak: boem, doing, au. En voetgangers, opgelet: rood is vaak uw veiligste optie.

## Niet op kantoor? Lees NT online.

Vrijblijvend 2 maanden op proef.

PRINT + ONLINE

€50

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



## COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam  
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam  
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05  
[nieuwsbladtransport.nl](http://nieuwsbladtransport.nl)

**MANAGING DIRECTOR**  
michel.schuuring@ntpublishers.nl

**PUBLISHING MANAGER**  
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

**HOOFDREDACTEUR**  
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

**EINDREDACTIE PRINT**  
job de kruiff  
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

**EINDREDACTIE ONLINE**  
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

**REDACTIE**  
redactie@nieuwsbladtransport.nl  
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl  
havens, maritiem en spoor  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl  
wegvervoer, binnenvaart en economie  
john.versteijen@nieuwsbladtransport.nl  
luchtvracht en expeditie  
gert.van.harskamp@nieuwsbladtransport.nl  
lijnvaart  
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**  
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op [www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren](http://www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren). Of neem contact op met onze klantenservice:

010 280 10 16, Fax: 010 280 10 05,  
customerdesk@ntpublishers.nl

**TRAFFIC**  
traffic@ntpublishers.nl

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

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

**DRUK**  
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2015 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

**mvw**  
media voor vak  
& wetenschap

Hello Tomorrow



# Alle wegen lopen via Dubai

Emirates SkyCentral (DWC), dat van Dubai's toonaangevende positie in de wereld als logistiek en luchtvaartcentrum profiteert, vormt een boeiende mogelijkheid voor uw bedrijf om grotere hoogten te bereiken en zijn horizon te verruimen

Verruim uw horizon op  
[skycargo-hub.com](http://skycargo-hub.com)