



‘Doek alle inlandterminals op’

DUURZAAMHEID Centrale regie staat effectief bestrijden van leegrijden in de weg

EDO BEERDA

Schade als gevolg van leegrijden is te voorkomen: door ‘container-matching’. Koppelen van heen- en terugvervoer wordt pas écht een succes als inlandterminals worden opgedoekt en vervangen door enkele grote transferia, zegt ‘matchmaker’ Rob de Vogel van RFM.

Zijn eigen bedrijf Rotterdam Freight Management (RFM) is er al bijna vijftien jaar mee bezig. Het kantoor in Rotterdam staat voortdurend in contact met een aantal vaste transporteurs en inlandterminals. Zijn er nog lege trucks onderweg of lege containers beschikbaar in het achterland? RFM kijkt of ze, via een bescheiden omweg, nog een lading van elders mee terug kunnen nemen. Op die manier haalt het bedrijf dagelijks gemiddeld zo’n dertig transporten van de weg. ‘Maar dat zouden er veel meer kunnen zijn’, zegt De Vogel. ‘Helaas ontbreekt het aan een gestructureerde aanpak bij het tegengaan van leegtransport. En dat is raar, gezien alle onnodige

files, milieubelasting en kosten.’ In het ideale geval brengt een transporteur vanaf de plaats van lossen een volle container mee terug. Helaas komt het maar zelden voor dat op de plaats van lossen weer een zelfde type container van dezelfde rederij nodig is voor export. RFM promoot daarom dat transporteurs een stukje omrijden. Terwijl De Vogel het uitlegt, gaat de telefoon. Een vervoerder meldt dat een chauffeur op de terugweg uit Antwerpen een container met bestemming Rotterdam kan laden in Roosendaal. ‘Kijk, dat betekent dus dat er niet nog een chauffeur de weg op hoeft. Dat spaart 150 wegekilometers uit’, rekent de RFM-directeur voor. ‘Aangezien je 1 euro per kilometer uitspaart aan brandstof, chauffeurssalaris en afschrijving op de vrachtauto, verdien je dus 150 euro.’ Die steekt RFM niet alleen in eigen zak, het bedrijf heeft er een ‘refund’ systeem voor bedacht. Dat levert de verlader een korting van enkele tientallen procenten op. De vervoerder profiteert ook, want zijn truck rijdt niet zonder lading rond. Iedereen tevreden dus. Hoe is het

dan mogelijk dat nog steeds 30 tot 50% van alle vrachtwagens zonder lading terugkeert? Doordat sleutelpartijen hun eigenbelang vooropstellen, stelt De Vogel. En door het ontbreken van centrale regie, bijvoorbeeld door het Havenbedrijf Rotterdam. Dat formuleerde ooit een visie met drie grootschalige regionale containertransferia. ‘Maar die is vervolgens helaas niet uitgevoerd’, zegt De Vogel. ‘Alleen kleinschalige

RFM recent kreeg voor een haalbaarheidsstudie naar de bouw van een webportal om vraag en aanbod bijeen te brengen. Maar een echte klapper vergt ingrijpende maatregelen, denkt De Vogel.

Bierbrouwer

In zijn tijd als logistiek manager export bij Heineken, waar hij tot 2006 werkte, zag hij al dat de bierbrouwer jaarlijks tienduizenden

IKEA er een heeft in Oosterhout, Ricoh in Bergen op Zoom, Sony in Tilburg en Hema in Utrecht. ‘Iedere grote verlader heeft zijn eigen oplossinkje. Verspreid over Nederland zijn er wel een stuk of veertig inlandterminals. Wat daarmee moet gebeuren? Doek ze allemaal op en voeg ze samen tot drie centrale transferia’, zegt De Vogel. ‘Als je alle verladers dichterbij elkaar brengt, is het simpeler om matches te maken.’

De Havenvisie 2030 van Havenbedrijf Rotterdam uit 2012 propageert behalve concentratie in drie centrale inlandterminals ook de oprichting van een groot ‘empty depot’. Dit als vervanging van de vele kleine inlanddepots van rederijen. Het zou een einde moeten maken aan de onbalans in containertypes. Ter illustratie: alleen Maersk heeft al 16 inlanddepots, waar alleen containers van Maersk terecht kunnen. Tot op heden kwam van de geopperde ideeën weinig terecht, alleen Alblas-erdam kreeg in 2015 een centraal containertransferium. ‘Maar dat wordt geëxploiteerd als een inland-terminal.’

Provincie Zuid-Holland onderkent het belang van bestrijding leegvervoer.

inlandterminals worden gesubsidieerd. Dat leidt tot versnippering en vertragingen in de afhandeling van binnenvaartschepen op de deepseaterminals in Rotterdam en Antwerpen.’ De provincie Zuid-Holland ziet het belang van bestrijding van leegvervoer wel, getuige de subsidie die

teu’s leeg moest ophalen in empty depots in Rotterdam en Antwerpen. Voor pakweg 30% wist hij retourlading te vinden. Waarom het voor een ander deel niet lukt? Het heeft volgens hem te maken met het feit dat de bierbrouwer inmiddels een eigen inlandterminal heeft in Alphen aan den Rijn. Net zoals



Oprichting van twee nieuwe centrale depots in Amsterdam (nu vijf inlandterminals) en Moerdijk (nu zeven inlandterminals) zou volgens De Vogel niet alleen veel grootschaliger containermatching mogelijk maken. Het kan ook een oplossing

brengen voor de ernstige congestie waarmee grote terminals op de Maasvlakte te maken hebben. Terwijl de schaalvergroting in de zeescheepvaart voortgaat, blijft de achterlandafhandeling achter. Hoog tijd dus voor een ommekeer

in de binnenvaart. 'Welke grote carrier zit er nou op te wachten om drie containertjes met bestemming Meppel over te laden op een binnenvaartscheepje?', zegt De Vogel. 'Een forwarder zal noodgedwongen vrachtauto's naar de Maasvlakte sturen om ze op te halen. En dat zorgt alleen maar voor meer druk op het overbelaste wegennet.'

Anonieme containers

Aan die praktijk zal een einde komen bij concentratie in drie grote transferia, voorspelt hij. 'Je kunt dan op geregelde tijden een groot binnenvaartschip met minimaal honderd tot honderdvijftig 40-voeters laten varen naar één terminal.' Ideaal zou zijn als rederijen allemaal met één soort - anonieme - containers zouden gaan werken. Dozen zouden dan onbeperkt kunnen worden uitgewisseld. Dat gebeurt nooit, verwacht De Vogel. 'Een 'grijze' container voor alle rederijen is onhaalbaar, omdat het beheer van eigen equipment juist iets is waarmee rederijen zich kunnen onderscheiden.' Rederijen willen

volledig zelf kunnen bepalen waar hun materieel naartoe gaat en wanneer.

Cruciaal voor het slagen van een systeem van drie centrale inlandterminals is dat ze worden geleid door onafhankelijke operators, denkt De Vogel. Wie de twee extra benodigde inlandterminals zou moeten oprichten? In het ideale geval Havenbedrijf Rotterdam. 'Maar het Havenbedrijf is hier in de praktijk niet mee bezig. Dat richt zich in de eerste plaats op de grote carriers, die via de havengelden voor de inkomsten zorgen.'

Zonder HbR als grote trekker is het optuigen van nieuwe inlandterminals een lastige onderneming. Want wie gaat zorgen voor de financiering? 'Investeerders zien de potentie van matching niet, omdat ze niet de juiste calculaties gebruiken', zegt De Vogel. 'Als Alblasserdam 50.000 containers overslaat en erin slaagt om er daarvan 20.000 te matchen, levert dat een extra netto winst op van 1,3 miljoen euro. Te verdelen over terminal, importeur en exporteur. Dat is een prima business case.'

@NTNL

Jos Nijhuis, scheidend ceo #Schiphol in nieuwjaars-speech: Magie luchtvaart lijkt verdwenen. Liefde voor luchtvaart glipt door onze vingers. @markduurisma

The Rotterdam Offshore Wind Coalition challenges students to innovate in offshore wind. Watch the @julesdock Maritime Speed Solving Session at @Ampelmann_HQ Read more: <http://bit.ly/2moshZ7> @HavenRotterdam

Heeft er al eens iemand onderzoek gedaan wat het afschaffen van het #justin-time principe in het #transport aan milieuwinst op zou leveren? Daarvoor in de plaats rijden om zo weinig mogelijk CO2 te produceren. #lowcarbon #logistiek @fredje23

Aantal faillissementen in de Belgische transportsector in stijgende lijn. Verleden jaar legden 164 ondernemingen, houder van een transportvergunning, de boeken neer. Stijging met 29% ten opzichte van 2016. @PhilippeDegraef

Havenman van het jaar Pieter @VanOordtp4p verwacht dat de #scheepvaart komend decennium massaal kiest voor #LNG @Tieschellekens

Duurzame initiatieven in de logistiek van het afgelopen jaar <http://bit.ly/2Bnb163> @RVO_Duurzaam

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

HTTP://

nieuwsbladtransport.nl
Deze week onder andere:

- Don Trucking bouwt chauffeurshotel voor verplichte weekendrust
- Belgische transporteurs willen file-uren doorberekenen aan klanten
- Maeslant- en Hartelkering mogelijk dicht
- 'Unifeeder te koop'
- 7000 kilo cocaïne ontdekt tussen bananen
- A4 bij Bergen op Zoom beide richtingen dicht
- Vrachtkverkeer geweerd van kering, brug en dijk



Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl



Rob de Vogel van Rotterdam Freight Management. Foto: RFM

RAAD & RECHT

COR VAN MAURIK, VERZEKERINGSEXPERT
corvanmaurik@brggroep.nl

**Free on Board**

Enige tijd geleden werd mij een casus voorgelegd bij de levering van zaken, waarbij verkoper en de koper hiervan met elkaar contractueel de Incoterm FOB 2010 Rotterdam waren overeengekomen. De Incoterm Free on Board (FOB) is een exclusief maritieme conditie, waarbij het initiatief bij de koper ligt om het zeetransport te regelen. De verkoper daarentegen regelt het voortransport en de belading van de zaken aan boord van in dit geval het zeeschip.

De overgang van kosten en het risico voor schade en verlies van de zaken gaan over van verkoper op koper zodra de zaken zijn geladen aan boord van het door de koper aangewezen en met name genoemde schip in de verschepingshaven. Dit impliceert dat de verkoper risico loopt tijdens het voortransport tot en met de belading van de zaken onder het contract, waarna het risico overgaat op de koper van de zaken.

De zaken komen aan bij het door de koper aangewezen schip te Rotterdam, waarna met de belading hiervan aan boord van dit schip een aanvang wordt gemaakt. Door allerlei omstandigheden lukt het niet dezelfde dag alle lading aan boord te krijgen en wordt besloten om de volgende dag de nog resterende zaken te laden. De andere dag blijkt dat de reeds geladen goederen beschadigd zijn geraakt. De koper van de zaken stelt dat dit nog behoort tot risico van de verkoper, terwijl de verkoper van mening is dat dit het risico van de koper van de zaken is, want deze waren toch al aan boord van het schip geladen!

Elke Incoterm kent een zogenoemde leveringsplicht van de verkoper, zo ook de Incoterm Free on Board. De verkoper heeft in het onderhavige geval hier naar mijn mening niet aan voldaan. Niet alle zaken waren namelijk aan boord van het schip geladen. Aan de leveringsplicht in dit geval is pas voldaan zodra alle zaken aan boord van het aangewezen zeeschip zijn geladen. De schade komt derhalve voor rekening van de verkoper. Het is voor de verkoper maar te hopen dat deze voor het voortransport en de belading een transportverzekering heeft afgesloten.

Een ander aspect is dat de verkoper, in zijn eigen belang, kan aantonen dat hij de zaken overeenkomstig de gemaakte afspraken heeft afgeleverd. In deze zaak kan het geen Bill of Lading zijn, de verkoper als niet-vrachtcontractant heeft daar geen recht. De koper is de contractant met de zeevervoerder en niet de verkoper. Op welke wijze kan de verkoper dan aantonen dat hij de zaken heeft geleverd? Dit kan bijvoorbeeld door een FCR of een Mate's receipt. Dit is een getekende verklaring van de stuurman van het schip dat de zaken aan boord van het schip volgens de door koper hieraan gestelde eisen zijn geladen.

XPO doelwit van web

OVERNAMESTRIJD E-retailers willen distributie op de 'last mile' versterken

FOLKERT NICOLAI

XPO wordt begeerd door The Home Depot. De verkoper van woninginrichting wil zich in de online-handel Amazon van het lijf houden.

Artemis en Diana, onze klassieke jachtgodinnen die eigenlijk dezelfde persoon zijn, hebben haar pijlen weer op de bogen gelegd. De prooi schijnt XPO te zijn, het de laatste jaren sterk gegroeide Amerikaanse logistieke concern. Artemis is in dit geval The Home Depot en achter Diana gaat Amazon.com schuil. Beide, eveneens Amerikaanse, bedrijven zijn naar omzet gemeten nog vele malen groter dan de logistieke reus XPO. Het gaat beide jagende dames om voorwaartse integratie: versterking van hun distributie op 'the last mile', met het oog op de sterk groeiende e-detailhandel.

De Amerikaanse financiële pers kwam eind vorig jaar met het gerucht. The Home Depot, waar je alles voor in en om het huis kunt kopen en desgewenst thuis laten afleveren, zou een bod van omgerekend 17 miljard dollar op tafel leggen om XPO in te leven. Natuurlijk wisten de drie betrokken partijen van niets. The Home Depot zweeg in alle talen, XPO wist zogenaamd ook van niets en Amazon wilde er beslist niet op ingaan.

Toen het bericht zich verspreidde op Wall Street, steeg de koers van het aandeel XPO met een vijfde, wat de beurswaardering van het concern op elf miljard dollar bracht. Een 'knock out'-bod is het kennelijk toch niet. Bestuur en aandeelhouders van XPO voorzien waarschijnlijk een verdere biedingstrijd en wachten eens af of Amazon.com, of misschien een derde partij, met een nog hoger aanbod komt.

Strategisch bod

Analisten in 'The Street' zien het bod van The Home Depot vooral als strategisch: het wil zich Amazon van het lijf houden in het groeiende marktsegment thuisbezorging van online bestelde goederen. Een tegengestelde van Amazon is goed denkbaar, want dit concern is een forse opdrachtgever van XPO. Beide jachtgodinnen zijn naar verluidt vooral uit op het vervoer van zware consumentengoederen (witgoed, bruingoed, meubilair) naar de woning van de eindafnemer. Hoewel XPO zich daarop onder meer toelegt, is het toch de vraag wat The Home Depot of Amazon.com nu

eigenlijk kopen als ze het hele logistieke concern zouden overnemen. XPO boekte in 2005 een omzet van 50 miljoen dollar. Dat is inmiddels een dikke 15 miljard euro geworden.

Die twee bedrijven, samen overgenomen voor ruim 6,5 miljard dollar, brachten een diverse portefeuille aan activiteiten in, maar waren niet bijzonder gespecialiseerd in 'e-

Het lijkt weer een ruig overnamejaar te worden.

De grootste impuls aan die sensationele omzetverhoging leverden in 2015 de overnames van eerst het hoofdzakelijk Europese Norbert Dentressangle en daarna het Amerikaanse Con-Way.

commerce'. Norbert Dentressangle was van origine een, eerst Franse daarna pan-Europese, wegvervoerder die zelf wereldwijd razendsnel ging uitbreiden in bijvoorbeeld zee- en luchtvrachtexpeditie om de on-

**AGENDA**

LOGISTIEKDAG 2018
6 FEBRUARI

Het event waar ruim 200 logistieke directeurs jaarlijks samenkomen. De dag bestaat uit een plenair ochtendprogramma, keus uit vier themacongressen en keus uit drie modaliteitencongressen.
• logistiekdag.nl

FRUIT LOGISTICA
7 T/M 9 FEBRUARI

's Werelds meest toonaangevende beurs voor de agf-handel vindt dit jaar plaats in Berlijn. De beurs biedt talloze impulsen voor iedereen die in de handel in vers fruit en groenten zit.
• fruitlogistica.de

MARITIME & OFFSHORE
CAREER EVENT
28 MAART

De twaalfde editie van deze carrièrebeurs. Vorige keer bezochten ruim 3.500 (young) professionals en studenten het event. Naast de beursvloer is een conferentieprogramma.
• moce.biz

DUITS-NEDERLANDSE
LOGISTIEK CONFERENTIE
10 APRIL

Tijdens de Duits-Nederlandse Logistiek Conferentie worden actuele onderwerpen besproken en ontmoet u meer dan 150 Nederlandse en Duitse logistiek professionals.
• nieuwsbladtransport.nl/events

INFRA EXPO
16 EN 17 MEI

Congres over de infrastructuurverbeteringen, die moeten leiden tot een duurzaam en efficiënt bereik van de havens en industrieën in het gebied Noord-Frankrijk, België en Zeeuws-Vlaanderen.
• informatie.binnenvaart.nl

winkeliers



Illustratie: Barry Hage

derneming een bredere basis te geven.

Geen winstmachine

Con-Way deed eigenlijk niet anders; in Nederland kennen we dit concern vooral van Menzies, de zee- en luchtvrachtexpediteur met Schiphol als hoofdzetel. In het full-truckload-transport van Conway was XPO niet eens zo geïnteresseerd. Deze divisie, met drieduizend trekkers, 7.500 trailers en dertig Noord-Amerikaanse vestigingen, werd in november 2016 verkocht aan het Canadese Transforce, voor omgerekend ruim een half miljard euro.

Daarmee knapte de winst- en verliesrekening van XPO trouwens aardig op. Er werd in 2016 een nettowinst geboekt van 63 miljoen dollar.

In 2015 werd nog een kwart miljard verloren als gevolg van de overnames van Norbert Dentressangle en Con-Way. Vorig jaar gingen de zaken nog meer voor de wind. In het derde kwartaal werd een omzet behaald van 3,89 miljard dollar.

De winst steeg van 13,8 miljoen dollar in hetzelfde kwartaal van 2016 tot 57,5 miljoen dollar in het derde trimester van 2017. De winst per aandeel in heel 2016 van elf naar 44 dollarcent. XPO-topman Bradley Jacobs wierp meteen maar een blik in de verdere toekomst. In 2017 zou de omzet groeien tot 11,2 miljard euro en in 2018 zou de nettowinst omhoog gaan van 92,6 naar 189,3 miljard dollar. Een echte winstmachine is XPO daarmee voor kandidaat-kopers als The Home Depot en

Amazon.com nog niet, maar hun interesse is dan ook vooral van strategische aard.

Juli vorig jaar kondigde Jacobs ook aan 'verscheidene miljarden' dollars los in de achterzak te hebben voor verdere overnames in Europa en voor groei in Azië. Hardnekkige geruchten in Europa zijn hierover onder meer dat XPO een oogje zou hebben op DHL Freight, de dochter van Deutsche Post, en op DB Schenker, de goederendochter van DB Schenker. Beide Duitse concerns ontkennen overigens enige intentie te hebben deze divisies te verkopen.

Distributiecontract

Een acquisitie van XPO door The Home Depot zou meebrengen dat de overnemer zich ook, via zijn logistieke dochter, ontfremt over de distributie van producten van SEB Groupe, de Franse aanbieder van bijvoorbeeld Moulinex, Tefal en Krup, voor onze Europese keukens. Met Groupe SEB sloot XPO (lees in dit geval: het voormalige Norbert Dentressangle), in maart vorig jaar een distributiecontract. In het eigen Amerika is woninginrichter The Home Depot, opgericht in 1978, leverancier van koffiezetters, koelkasten en andere woninginrichting en verder een enorm aanbod aan tablets, parfums, vitamines en andere artikelen die het leven kunnen veraangename.

Een acquisitie van XPO door The Home Depot zou dus, behalve verticale, ook een soort zijdelingse integratie betekenen. Dat zou de mededingingsautoriteiten bij een overname van XPO nog op scherp kunnen zetten. In de Verenigde Staten gebeurde dat eind vorig jaar niet, toen The Home Depot de overname van The Company Store, een uit 1911 daterend bedrijf, afrondde. De nieuwe aanwinst is tegenwoordig een 'online' detailist in woningtextiel, zoals lakens, handdoeken, tafelaankleding, bedden en onderkomens voor huisdieren. Maar ja, The Company Store was wel wat maatjes kleiner dan de overnemer.

Volgens Amerikaanse analisten is The Home Depot, dat 400.000 werknemers telt en een omzet behaalt van ongeveer honderd miljard dollar, wel in staat de benodigde miljarden dollars voor XPO op tafel te krijgen. De vraag zal nu vooral zijn hoe diep de zakken van medebedrijfs als Amazon.com zijn. 2018 lijkt weer een ruig overnamejaar te worden. Het startschot is alvast gelost.

FAILLISSEMENTEN

Van Eenennaam Transport B.V.
Alphen aan de Rijn
Rechtbank Den Haag

Devrim B.V.
Lunteren
Rechtbank Midden-Nederland

Fadello B.V.
Amersfoort
Rechtbank Midden-Nederland

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

Emas Chiyoda Subsea Services
Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

J. Van Roosbroeck-Maes BVBA
Rumst
Rechtbank Antwerpen

Oyten International Transport Company SPRL
Schaerbeek
Rechtbank Brussel

Overland Transport NV
Zonhoven
Rechtbank Hasselt

PERSONALIA



Jan Hendrik Dronkers is sinds 1 januari de nieuwe directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken bij het

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Hij wordt ook loco secretaris-generaal en daarmee de tweede man op het departement. Dat was hij ook al toen dat nog Infrastructuur en Milieu heette. Daarvoor was hij onder meer directeur-generaal Rijkswaterstaat, hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Holland en plaatsvervangend directeur-generaal Mobiliteit bij het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Harmen Stremmer (50) stapt op bij logistiek dienstverlener H&S Group. De Chief Commercial Officer werkte zeven jaar bij H&S. Hij verlaat H&S 'in goed overleg' en wil zijn carrière een nieuwe impuls geven buiten het bedrijf. Stremmer werkte eerder voor TGN | Fritom en DHL. Stremmer wordt als CCO opgevolgd door Timo Hugues (52), sinds 2017 managing director van H&S Logistics Services.



Jantje Schiphorst is sinds 1 januari lid van de raad van commissarissen van Groningen Seaports NV.

Met het recente vertrek van **Marijke van Beek** als commissaris was er een vacature vrijgekomen. Schiphorst (51) is sinds december 2014 CFO van de NDC Mediagroep. Daarvoor werkte ze onder meer bij Friesland Campina en

Shell. Met de voordracht van Jantje Schiphorst is de raad van commissarissen van Groningen Seaports, waarin ook **Dertje Meijer, Herman Roose, Joop Atsma** en **Bert Buggeman** (voorzitter) zitting hebben, weer compleet.



Anne Marie van der Wijst is met ingang van 1 januari benoemd voor een periode van drieënhalf jaar als commissaris

van Nederlands Loodswezen B.V. Zij was CFO en lid raad van bestuur van Transdev Nederland van januari 2013 tot oktober 2017.

Sinds december vorig jaar is **Sjaak de Klein** in dienst bij Nederland Distributieland (NDL/HIDC) als senior manager supply chain solutions Asia. Hij woont al bijna 25 jaar in Zuidoost-Azië en heeft veel logistieke ervaring opgedaan bij TNT en YCH. Vanuit Bangkok zal hij NDL ondersteunen bij de ontwikkeling en opvolging van Aziatische projecten.



Jan Verhoek stopt als directeur bij het Overijsselse transportbedrijf Verhoek Europe. Hij wordt opge-

volgd door de nieuwe generatie van het familiebedrijf. Verhoek stond samen met zijn broers zo'n veertig jaar lang aan het hoofd van de internationale vervoerder. Nu vindt de directeur het tijd dat de nieuwe generatie de leiding over het bedrijf overneemt.



nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



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

MANAGING DIRECTOR
joan.blaas@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolaai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
tom.van.gorp@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvaart en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore
klaartje.jaspers@nieuwsbladtransport.nl
energie

VORMGEVING
edward ouwerkerk en barry hage

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

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

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

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

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

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

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



DE PERSGROEP NEDERLAND

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



COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Historie, Camiel

Jaren geleden namen collega John en steller *dezes* afscheid van Camiel Eurlings, de toen min of meer nog verse verkeersminister. Het interview zat erop, er werden handen geschud en koffiekopjes naar de pantry afgevoerd. John en ik gingen in de Haagse binnenstad, het liep al tegen vijven, nog een biertje drinken en iets eten. 'Aardige vent', merkte ik op. 'Wel een beetje glad', zei John. Ik knikte. Het is altijd handig een Limburger over een Limburger te laten oordelen. Dat is in het geval van ons Camiel wel gebleken.

De vraag is altijd wanneer je een politicus onmaskert en zijn of haar minder aardige kanten blootlegt. Goed, minister Ruud Lubbers reed ooit, ergens rondom het Binnenhof, tegen een paaltje aan, slok whisky te veel op. Dat was na een lange kabinetsvergadering. Kan gebeuren. De oorlogsheld Jan Smallenbroek, oud-minister van Binnenlandse Zaken, knalde, nog iets verder terug in de tijd, waarschijnlijk onder invloed, tegen een geparkeerde auto en nam de vlucht. Niettemin werd Smallenbroek Staatsraad en kon Wim Kan het niet laten het hem toegekende Grootkruis (Smallenbroek, immers) in zijn oudejaarsconference te belichten.

Dat Ria Lubbers zich vaak eenzaam voelde, vernam je pas later, toen Ruud al premier was. Hoe eenzaam zal ze zijn geweest toen onze 'koene keeper' (dixit Dries van Agt vele jaren eerder) zijn handen niet kon afhouden van een aan Ruud ondergeschikte dame bij het Hoge Commissariaat voor de Vluchtelingen van de VN? Geval #MeToo, maar goed, inmiddels afgehandeld en zand erover.

Bij Eurlings voelde je al nattigheid toen hij na zijn ministerschap werd gearachuteerd als topman van KLM in Nederland. Hij viel niet alleen door de lucht, maar zakte ook door het ijs. Toen hij weer boven water kwam, was hij lid van het Internationaal Olympisch Comité, opvolger van onder anderen Anton Geesink en prins Willem-Alexander. Of hij in het IOC zijn werk goed deed, daar heb ik geen oordeel over. Dat hij in zijn privéleven niet altijd de 'smooth operator' was, lijkt me inmiddels wel duidelijk.

'Aardige vent', zei ik tegen John. 'Wel een beetje glad', vond John. We zaten ergens aan het Plein en toostten met onze glazen. Wie schrijft het verhaal, wilden we van elkaar weten. Dat is nog lang niet af, concludeerden we. Verhalen in de krant zijn momentopnamen. De historie haalt ons altijd in.

QUOTE VAN DE WEEK

Nieuwe jonge elementen zijn echt witte raven geworden.

Marc Geerts, directeur van Cornelis Geerts Transport, over de vergrijzing onder chauffeurs.

Zoeken wordt vinden.

Op zoek naar personeel in vervoer, warehousing, export, offshore, finance of ict? Werf niet op de tast, ga voor respons met inhoud.

vacatures.nieuwsbladtransport.nl

Tweedehands brug

BEREIKBAARHEID Wethouder wil hergebruik van brug tegen files



De huidige Spijkensbrug werd opgebouwd uit delen van de gesloopte Moerdijkbrug.

MELS DEES

De VVD staat bekend om haar liefde voor asfalt en snelle auto's. Dat dit het bepleiten van de circulaire economie niet hoeft uit te sluiten bewijst een VVD-wethouder in Nissewaard.

Wethouder Henk de Graad wil op zo kort mogelijke termijn een brug aanleggen bij de kern Spijkenisse (onderdeel van Nissewaard). De uitvalswegen van de stad naar en van de A15 lopen dagelijks helemaal vol. Om het proces te versnellen bepleit de wethouder het gebruiken van een tweedehands brug. 'Dat past in het streven naar een circulaire economie.' Daarnaast verwacht de centrale overheid dat lokale politici meedenken in de

kosten, en een tweedehandsbrug valt beduidend goedkoper uit dan nieuwbouw. De Graad verwacht dat voor een goedkopere brug eerder geld wordt vrijgemaakt door hogere overheden, meldt hij in het AD. Dat uitgerekend in Spijkenisse de roep om het hergebruik van een brug luid wordt, is niet gek. In de jaren zeventig werd de huidige Spijkensbrug ook gebouwd uit delen van de gesloopte Moerdijkbrug. Men heeft er in Nissewaard dus ervaring mee.

Garanties bieden

Het verkeer op Voorne-Putten zit al jaren te springen om een extra weg het eiland op en af. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) doet in verband daarmee al onderzoek naar de extra brug vanaf Voor-

ne-Putten naar de A15. De gemeente Nissewaard wil de komende jaren veel op de haven gerichte bedrijven onderdak bieden. 'Maar dan moeten we wel de garantie kunnen bieden dat die mensen snel in het havengebied kunnen komen en niet door files veel vertraging oplopen', zegt De Graad.

Enthousiast

De vraag is nu natuurlijk wie een oude brug heeft liggen die bij Spijkenisse kan worden hergebruikt. De Graad geeft echter in het AD aan dat hij sinds het uitspreken van zijn suggestie uit alle delen van het land gebruikte bruggen en brugonderdelen aangeboden krijgt. Rijkswaterstaat zou volgens de wethouder ook enthousiast zijn over de oproep die hij deed.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

15 januari 1998

Posttreinen uitgerangeerd

Ze zijn voorlopig letterlijk uitgerangeerd: ongeveer veertig oude posttreinen op het rangeerterrein van Zwolle. Alle treinen die PTT Post vroeger gebruikte om de postzakken mee te vervoeren worden hier verzameld.

Wat er precies met de posttreinen gaat gebeuren is nog onduidelijk. Een aantal slecht onderhouden treinen heeft inmiddels al een enkeltje naar de sloop gekregen. De treinen die nog in goede staat verkeren, blijven voorlopig op het Zwolse rangeerterrein achter. Zeker is dat de PTT ze niet meer nodig heeft. Sinds vorig jaar juni



heeft het postbedrijf de trein definitief ingeruild voor de vrachtwagen, omdat wegvervoer flexibeler en goedkoper is. De posttreinen zijn verkocht aan de Nederlandse Spoorwegen. 'Sommige worden nog steeds gebruikt om materiaal en eigen onderdelen mee te vervoeren', zegt NS-woordvoerder R. Holdert. 'Daar zijn ze uitermate geschikt voor. Ze zijn immers licht en snel.' De spoorwegen zien sowieso nog wel een toekomst voor de voormalige posttreinen, bijvoorbeeld om levensmiddelen, bloembollen en andere goederen over de rails te vervoeren.