

## ■ VERLADER VAN DE WEEK 6

Groenteboer **Bonduelle** regelt zijn supply chain centraal. Van boer tot bord via een dc in België.



## ■ ZAKENPARTNER VAN DE WEEK 8



Nederland ziet business in de enige dictatuur van Europa: **Wit-Rusland**. In april gaat een delegatie daar voelsprietten uitsteken. 'Wij kunnen ze daar goed opleiden.'

## ■ THEMA VAN DE WEEK 9

Diepvries doet het goed. Vers is duur en bederfelijk, daarom kiest de kritische consument vaker voor ingevroren. Dat is ook goed voor het **koelvervoer**.



## ■ GETAL VAN DE WEEK 18

# 3,7

City Cargo, de Amsterdamse **vrachtram**, laat een schuld achter van 3,7 miljoen. Over een doorstart zijn nog steeds gesprekken gaande.

## ■ POLL VAN DE WEEK

>> De 'chauffeurspool' is een briljante zet<<



REAGEER OP: [WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL](http://WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL)

**Verder** in deze editie:

### DEZE WEEK

Dailyfresh: van transporteur naar trader ..... 2  
Werktijdkorting moet soepeler ..... 2  
Mobiliteitscentrum voor chauffeurs ..... 3

### DE MARKT

Autoschepen hebben minder te varen ..... 4

### MIDDELEN EN METHODEN

AMB blijft bouwen op Schiphol ..... 17

### DE MARGE

Piraten kunnen niet tegen herrie ..... 20  
Algen en kinderen slecht voor verkeersborden ..... 20



Eenderde van de Europese investeringen in infrastructuur gaat naar spoorprojecten zoals de Betuwelijn.

# Weinig geld naar waterinfra Europa

## NEA-ONDERZOEK Investeringen per tkm voor spoor duurt

**Slechts 4 procent van de Europese investeringen in infrastructuur gaat naar vervoer over water. Weg en spoor verdelen de andere 96 procent.**

Investeringen in het vrachtvervoer in de Europese Unie zijn per tonkilometer (tkm) het duurst in spoorvervoer en het goedkoopst in maritiem vervoer. Het spoor kostte in 2004 per tonkilometer 25 cent aan investeringen, het wegvervoer 14 cent, de binnenvaart 8 cent en de zeevaart (havens) slechts 3 cent. Tot deze schatting komt het onderzoeksbureau NEA in een eigen studie, die binnenkort officieel wordt vrijgegeven.

**Weg** In absolute zin gaat veruit het grootste deel van de investeringen naar het vervoer over de weg (vracht- en personenvervoer samen), zo is voor de periode 1995-2004 becijferd: 49 miljard euro per jaar, 63 procent van het totaal. Naar spoorvervoer

ging jaarlijks 26 miljard (33 pct), naar de zeehavens twee miljard (3 pct) en de binnenvaart sluit de rij met één miljard, ofwel 1 procent van het totale budget. In totaal werd er in die periode van tien jaar 800 miljard Europees geld in infrastructuur gepompt.

**Calculaties** Het onderzoeksbureau stelt dat het om 'ruwe calculaties' gaat. De onderzoekers constateren dat de binnenvaart ondanks de beperkte toename van de investeringen groeit, dat de investeringen in het wegvervoer de autonome groei van de sector hebben opgevangen en dat de stagnatie in het railvervoer dankzij investeringen is omgeslagen in groei.

NEA-directeur Menno Menist stelt dat het onderzoek geen waardeoordeel inhoudt: 'Het is een inventarisatie, geen pleidooi om in de ene of andere modaliteit meer of minder te investeren.' Dat doet wel Europarlementariër Corien Wortmann-Kool (CDA), die vindt dat er 'veel te weinig' geld naar de binnenvaart gaat.

Zij heeft de Europese Commissie naar aanleiding van het NEA-rapport gevraagd waar het 'ontwikkelplan' voor de binnenvaart blijft. Dit plan, met een overzicht van wenselijke investeringen en de onderhoudstoestand van de Europese vaarwegen, is al twee jaar geleden toegezegd. De Commissie kondigde toen het actieprogramma Naiades aan, dat bedoeld is om de binnenvaart een impuls te geven maar het bijbehorende ontwikkelplan is er nog steeds niet. 'Ik ben blij dat de binnenvaart via Naiades op de agenda is gekomen, maar dat moet nu wel in klinkende munt worden omgezet', vindt Wortmann. Volgens haar is er met relatief kleine investeringen in de binnenvaart veel winst te boeken: 'Een vaarweg uitbaggeren, is een stuk goedkoper dan een nieuwe spoorlijn aanleggen.'

**ROB MACKOR**  
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl

# Sterk jaar havens Amsterdam

**De Zeehavens Amsterdam hebben in 2008 een nog grotere groei doorgemaakt dan vorige maand was voorspeld.**

Begin dit jaar raamde de Amsterdamse havendirecteur Hans Gerson op basis van de beschikbare gegevens de stijging van de goederenoverslag nog op 4 procent naar 90,9 miljoen ton. Die groei blijkt bij de presentatie van de uiteindelijke cijfers met 8,2 procent naar ruim 95 miljoen ton twee keer zo hoog te zijn.

Volgens het hoofdstedelijk havenbedrijf hebben de havens van Velsen-IJmuiden, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam over de maanden november en december van het vorige jaar ondanks de kredietcrisis 'verrassend goed' gedraaid. De havens kenden respectievelijk een groei van 6,2 procent en 6,7 procent.

De cijfers over de laatste twee maanden waren nog niet bekend bij de presentatie begin januari van de overslagcijfers 2008. 'Wij zijn destijds een beetje voorzichtig geweest. Het pakt nu aanzienlijk beter uit. Wij hebben de hoogste groei gerealiseerd van alle

havens in Europa', aldus een woordvoerder van het havenbedrijf Amsterdam.

**Positie** De haven van Amsterdam behaalde zelfs een groei van 11,6 procent.

De hoofdstedelijke haven kwam daarmee over de afgelopen drie jaar uit op een groei van ruim 32 procent. Hiermee verstevigt Amsterdam de positie als vijfde zeehaven van Europa en bedreigt het zelfs de positie van de nummer vier Marseille, dat vorig jaar bleef steken op 96 miljoen ton. | JV