



Aan de reis

Stijgende tankvaarttarieven

De droge-ladingvaart ver-voerde afgelopen week vier miljoen ton lading, 1% minder dan in de voorgaande week. Ter vergelijking: in 2023 en in 2024, toch niet bepaald topjaren, werd in deze periode ruim 400.000 ton meer getransporteerd.

Vooral de hoeveelheid bouwgrondstoffen daalden vorige week, terwijl er meer schuwng kwam in de markt voor agribulk. Er worden ook nog altijd veel kolen verscheept en het containeraanbod bleef met 105.000 teu op hoog niveau. Het totale aantal beladen reizen steeg iets van 2800 naar 2850. Het agribulksegment was vorige week goed voor 450.000 ton, 50.000 ton meer dan in de voorgaande week. Binnenlands was er veel aanbod van veevoeders. Ook in relatie tot het Mittellandkanaal werd veel vervoerd. Het aanbod van landbouwproducten steeg eveneens, met meer aanbod vanaf de Moezel en ook meer transport vanuit het Mittellandkanaalgebied. Daarentegen daalde het aanbod uit Noord-Frankrijk. De markt voor bouwstoffen is nog altijd erg rustig. Er werd 1,2

miljoen ton vervoert, 60.000 ton (5%) minder dan de voorgaande week en bijna 25% minder dan in dezelfde periode vorig jaar.

Tankvaart

Voor de tankvaart was het zowel in de ARA als op de Rijn een vrij succesvolle week. Maar dat wil niet zeggen dat alles soepel verliep. Veel schepen lagen in de wacht in Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht en Vlissingen. Met een sterke vraag naar schepen zijn de tarieven voor gasrijke schepen flink gestegen. In de Rijn staat weinig water voor de tijd van het jaar. Handelaren en importeurs in het binnenland hebben besloten meer schepen te boeken om voldoende product te kunnen inslaan. Ook is de productie van de Shell-raffinaderij in Wesseling gestopt. Mogelijk wordt dit opgevangen door extra import. Dit zou de vraag naar schepen verder kunnen versterken. ARA-schepen zijn intussen de Rijn op gegaan, wat de beschikbaarheid van schepen in de ARA heeft verminderd. Alles wijst op een verdere stijging van de tarieven.

Ladingsoort	Ontwikkeling week-op-week	
Agribulk	↑	Sterke stijging
Steenkolen	↔	Beperkte daling
Erts	↓	Sterke daling
Schroot	↑	Sterke stijging
Metaalproducten	↔	Beperkte stijging
Bouwgrondstoffen	↔	Beperkte daling
Zout	→	Gelijkblijvend
Kunstmest	↑	Sterke stijging
Containers	→	Gelijkblijvend
Totaal	↔	Beperkte daling

Bovenstaande analyse is gebaseerd op de ladingvolumes tussen tussen vrijdag 14 en donderdag 20 maart en wordt vergeleken met dezelfde periode in 2024 en 2023.

ARA-vrachttarieven

Tarief 20 maart 2025	Diesel/gasolie	Benzine
Cross Harbor	€ 1,98	€ 1,45
Rotterdam-Amsterdam/Antwerpen	€ 3,00	€ 2,45
Antwerpen-Amsterdam	€ 4,00	€ 3,50
Vlissingen-Antwerpen	€ 2,98	€ 2,70
Vlissingen-Rotterdam	€ 3,61	€ 3,10
Vlissingen-Amsterdam	€ 4,30	€ 3,83

Rijnvrachttarieven

Tarief 20 maart 2025	Diesel/gasolie	Benzine
Duisburg	€ 11,00	€ 11,55
Dortmund	€ 12,50	€ 13,05
Keulen	€ 14,00	€ 14,55
Frankfurt	€ 22,50	€ 23,30
Karlsruhe	€ 26,00	€ 26,80
Straatsburg	€ 32,00	€ 32,80
Bazel (in Zwfr.)	Zwfr 42,00	Zwfr 43,50

ARA spotvrachttarieven basis 2000-4000 dwt. Rijn spotvrachttarieven basis 2000 dwt of op waterstand laden, tarief voor diesel/gasolie, ex-Rotterdam/Amsterdam



Waterstanden: Deze informatie is afkomstig van research & consultancy manager Lars van Wageningen van tankvaart trendwatcher Insights Global en marketanalist Wouter van der Geest (droge lading).

FAMILIEBEDRIJF Uitbreidingsplannen voor verdubbeling productiecapaciteit

MSP Onions verscheept bijna 200.000 ton uien

Door Vincent Krabbendam

Van de ruim 200.000 ton uien die jaarlijks vanuit de fabriek van MSP Onions hun weg naar afnemers in 84 landen vinden, wordt zeker 90% via de haven van Vlissingen vervoerd. Over vervoer via die haven is directeur Lindert Moerdijk zeer te spreken, net als over het potentieel dat er nog ligt voor zijn bedrijf en andere verladers.

Wat nu MSP Onions is, begon toen de gebroeders Moerdijk zo'n 70 jaar geleden een loonbedrijf voor agrarische dienstverlening oprichtten. Daaruit vloeide het sorteren, verpakken en aan exporteurs verkopen van uien voort. Vijftien jaar geleden ging het bedrijf zelf exporteren. Anno 2025 staat de derde generatie aan het roer en is MSP Onions 'in de uiensector met afstand het meest innovatieve bedrijf van Europa', stelt directeur Moerdijk. De uien die van boeren in de Benelux en Duitsland naar het Zeeuwse Nieuwdorp komen om te worden schoongemaakt, geselecteerd en verpakt, vinden inmiddels hun weg naar 84 landen.

Geautomatiseerde fabriek

Een sleutelrol in het bedrijf wordt vervuld door de volledig geautomatiseerde fabriek sinds 2020 in gebruik is. MSP Onions heeft daarmee ingespeeld op verduurzaming en steeds strengere regelgeving voor uientelers. 'Omdat landbouwers hun gewassen steeds minder mogen bespuiten, is de kwaliteit omlaag gegaan. Dat hebben we opgevangen met onze fabriek, waar zowel het schoonmaken en de selectie als het verpakken en het interne transport helemaal automatisch gaan. Dit geeft ons 99,99% zekerheid over de selectie van de uien en het proces verloopt ook nog eens vrij van afvalstoffen', legt Moerdijk uit. Arbeid is in de uiensector een belangrijke factor in het totale kostenplaatje, maar in de fabriek in Nieuwdorp werken slechts zes mensen. En om dat in perspectief te plaatsen: er gaat jaarlijks meer dan 200.000 ton uien vanuit die fabriek de wereld in. En 90% daarvan gaat in schepen, zowel binnen- als zeevaart. Veelal in samenwerking met rederijen die in Vlissingen



depots hebben waar MSP kan aanleveren en uithalen.

Vlissingen versus Rotterdam

Moerdijk is enthousiast over de mogelijkheden die Vlissingen biedt in vergelijking met de grote zeehavens in de buurt. 'In het hoogseizoen zetten wij soms wel 300 reefercontainers vol uien per week aan boord. Per vrachtwagen kunnen we 10 van die containers per dag naar Vlissingen brengen, maar als we naar Antwerpen of Rotterdam moeten rijden, zijn dat er maar twee per dag. Vervoeren via Vlissingen is voor ons veel beter te managen dan via Rotterdam of Antwerpen, waar het qua wachttijden en organisatie vaak een nachtmerrie is op de terminals. In Vlissingen melden we gewoon een batch aan en als we dat zelf goed doen, weten we ook zeker dat het verder goed wordt geregeld.'

Importcontainers

De producten van MSP Onions gaan dus de hele wereld over, naar landen waar wel behoefte is aan uien, maar waar ze weinig of niet worden geproduceerd. Dat geldt andersom natuurlijk ook voor bijvoorbeeld fruit dat wij hier graag eten en in Midden-Amerika wordt geteeld. Dat gegeven op het gebied van vervoer komt de bedrijfsvoering ten goede, legt Moerdijk uit. 'Fruitcontainers die in Vlissingen worden gelost, worden gevuld met onze uien en gaan daarna snel de zee weer op. Omdat wij als uiensector kunnen inspelen op het overschot aan importcontainers in Nederland, kunnen we ook de tarieven voor onze producten scherp houden.'

Het vervoer van de fabriek in Nieuwdorp naar de haven gaat, net als de aanvoer van de uien, over de weg. En hoewel het meeste transport daarna over water gaat, valt Moerdijk allermint. 'De lijnen zijn kort en er zit nog heel veel potentie in die haven. Ik raad iedereen aan om het vooral eens een keer te proberen. En vraag dan maar aan je chauffeurs wat het beste werkt, Vlissingen of Rotterdam en Antwerpen. Ik ken het antwoord al en het is een wereld van verschil. Ik hoop dat meer rederijen de exportkracht van Vlissingen gaan zien, zodat ze daar importpakketten aan gaan koppelen en er meer rechtstreekse diensten komen. Dat is waar we uiteindelijk voor gaan.'

daar nog wel wat in te winnen. Zo kreeg MSP Onions recent een modaal shift-subsidie toegekend voor vervoer tussen Vlissingen en Rotterdam. 'Wij zijn er voorstander van om zoveel mogelijk per binnenvaart te doen. Deze subsidie helpt ons om dat nog meer te doen. Ook in de gevallen dat wegvervoer een alternatief kan zijn. Doordat wij pakketten en volumes bundelen, bijvoorbeeld door ladingen voor Afrika en Azië op hetzelfde schip te zetten, wordt het voor zo'n rederij nog interessanter om ons te faciliteren', aldus Moerdijk.

Scenario's goed doorrekenen

Er zit wat Moerdijk betreft nog veel meer lading voor de scheepvaart aan te komen. Volgend jaar neemt MSP Onions een nieuwe fabriek in gebruik waarmee de productiecapaciteit wordt verdubbeld. Dat die uien via Vlissingen de wereld over zullen gaan, staat voor Moerdijk wel vast. Sterker nog: hij raadt andere Zeeuwse verladers aan ook eens naar die haven te kijken, en dan wel met realiteitszin. 'Veel verladers maken hun berekeningen op basis van de beste scenario's in Rotterdam en Antwerpen. Als je een container voor 350 euro naar Rotterdam kunt rijden, moet je ook twee of drie wachturen bij de terminal meerekenen. En dan kom je al snel tot de conclusie dat de

”
Er zit nog veel meer lading aan te komen

barge via Vlissingen eigenlijk voor heel Zeeland de betere oplossing is. Bovendien kun je er perfect op plannen. Er is in Vlissingen geen congestie of oponthoud, dus de aanvoer verloopt super. De operationele voordelen zijn enorm. Ik denk dat die door veel partijen enorm worden onderschat.' Bang dat er een dusdanige run op Vlissingen komt dat er alsnog congestie en oponthoud ontstaan, is Moerdijk allermint. 'De lijnen zijn kort en er zit nog heel veel potentie in die haven. Ik raad iedereen aan om het vooral eens een keer te proberen. En vraag dan maar aan je chauffeurs wat het beste werkt, Vlissingen of Rotterdam en Antwerpen. Ik ken het antwoord al en het is een wereld van verschil. Ik hoop dat meer rederijen de exportkracht van Vlissingen gaan zien, zodat ze daar importpakketten aan gaan koppelen en er meer rechtstreekse diensten komen. Dat is waar we uiteindelijk voor gaan.'

In de volledig geautomatiseerde 'factory of the future' kunnen zes mensen jaarlijks meer dan 200.000 ton uien verwerken.

In geautomatiseerde fabriek werken zes mensen



Het korte ritje van Nieuwdorp naar Vlissingen gaat over de weg en daarna gaat zeker 90% van de MSP Onions-uien over het water de wereld in. Foto's MSP



Nieuwe koers

Wie verhuizen er deze week allemaal naar een nieuwe werkgever in de maritieme sector? Zijn er CEO's, commissarissen of andere prominenten die een nieuw visitekaartje moeten laten maken? Ofwel: wie vaart er een nieuwe koers?

Opvolger voor Helen Smit-Rosier bij IJmuider Zee- en Havenmuseum

Na bijna 13 jaar geeft Helen Smit-Rosier haar bestuursfunctie bij het IJmuider Zee- en Havenmuseum over aan Jennifer Halewijn. In de tijd dat Smit-Rosier betrokken was bij het museum zijn er twee momenten waar ze graag even op terugkijkt: 'Mijn hoogtepunt was de lezing van Henk de Velde, een solo-zee en wereldzeiler.

We hadden toen nog geen online reserverings-systeem, dus zo'n lezing was gewoon op vrije inloop. We wisten niet wat ons overkwam, meer dan 100 mensen kwamen op de lezing af. Andersom heb ik het ook gehad, bij een lezing van de Nederlandse Vuurtoren Vereniging. Toen hadden we nog geen social media en moesten onze publiciteit hebben van de lokale kranten, maar deze aankondiging had nooit in een krant gestaan. Zaten we uiteindelijk met negen van mijn vriendinnen in de zaal.' Smit-Rosier heeft altijd met plezier gewerkt aan de publiciteit van de vele tentoonstellingen



en samenwerking met de grote groep vrijwilligers. Haar opvolger Halewijn is een geboren en getogen IJmuiderenaar met al veel ervaring in de publiciteit.

Bij Aon wordt Erwin van Geyte per 1 april aangesteld als de nieuwe director Broking, Marine & Specialties. Van Geyte is geen onbekende bij Aon, hij werkt er al 14 jaar, momenteel nog als Teammanager Broking, Marine Hull en Broking Construction & Engineering. In zijn nieuwe rol past hij goed vanwege zijn diepgaande kennis van de internationale maritieme verzekeringsmarkt, aldus Chief Commercial Risk Officer Jochem Kort.



Nick Potter is de nieuwe President & CEO van AET, een Maleisisch bedrijf met hoofdkantoor in Singapore, gespecialiseerd in het wereldwijd opereren van ruwe olie- en

aardolietankers. De vloot van meer dan 60 schepen omvat onder meer LNG-dual-fuel-schepen. AET biedt maritiem transport aan voor de internationale petroleum-industrie. Potter heeft meer dan 35 jaar ervaring in de maritieme en energiesector, zijn carrière begon ooit op zee als werktuigkundig officier, daarna is hij binnen bedrijven als Shell en BG Group doorgewoerd in verschillende rollen. Het meest recent was hij Head of Shipping and Maritime bij Shell voor Azië, de Stille Ocean en het Midden-Oosten. Vertrekend CEO bij AET, Zahid Osman, droeg symbolisch het leiderschap over aan Potter. Zahid neemt een bredere rol op zich als President & Group CEO bij MISC, een organisatie waar AET nauw mee samenwerkt.

Wilt u ook in deze rubriek of heeft u interessante tips voor deze rubriek? Mail naar redactie@schuttevaer.nl

Duitse zeehavens slaan 274 miljoen ton over

JAARCIJFERS Van de Duitse zeehavens hebben vooral Bremerhaven en Wilhelmshaven in 2024 forse winst geboekt. Ze nemen qua overslagcijfers respectievelijk de tweede en derde plaats in achter Hamburg. In totaal hebben de Duitse zeehavens 274 miljoen ton behandeld (+2,3%) volgens het Federale Bureau voor de Statistiek. Hamburg ging aan de leiding met 97 miljoen ton (-2,6%) en werd gevolgd door Bremerhaven met 42,5 miljoen ton (+8,6%). Wilhelmshaven maakte een bovengemiddeld goed jaar door met een overslag van 34,5 miljoen ton (+15,7%). Met de stijging blijven de havens nog wel achter bij de pre-coronajaren. In 2019 werd 293,5 miljoen ton verwerkt. WAN

Nieuw keurmerk eerlijk werk in cruisesector

WERKNEMERS Vakbond Nautilus International heeft het Fair Cruise Work-keurmerk uitgebracht, dat wordt toegekend aan bedrijven die voldoen aan strikte arbeidsnormen. In de Europese riviercruisevaart werken circa 4000 nautische medewerkers en 10.000 servicemedewerkers, vaak onder Zwitserse arbeidscontracten. Nautilus International ondersteunt hen met juridisch advies en wil de werkomstandigheden structureel verbeteren. Volgens Nautilus is



wettelijke vastlegging op nationaal niveau essentieel. Sinds 2020 onderhandelt de vakbond bijvoorbeeld met de United Waterways Group over collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's). 'De cao zorgt voor concrete normen en creëert een cultuur van transparantie en vertrouwen aan boord', stelt Nautilus. Een lijst met erkende bedrijven en schepen is te vinden op www.faircruisework.org.ro

Dronken schipper loopt vast op IJsselmeer

TANKVAART Een schipper van een met diesel geladen binnenvaart-tanker is op het IJsselmeer aangehouden voor varen onder invloed. De tanker was buiten de vaargeul aan de grond gelopen. Daarop kwam de politie ter plaatse en ging aan boord om te vernemen wat er aan de hand was. Dat werd al snel duidelijk. De 28-jarige schipper uit Oost-Souburg had volgens de politie ruim vijf keer zoveel alcohol op als toegestaan. Hij kreeg een vaarverbod en een boete. Ook moest hij zijn vaarbewijs inleveren. Verder bleek dat het vaartjedenboek onjuist was ingevuld. De politie meldt niet om welk schip het ging. Een vervangende schipper is daarna aan boord van het binnenvaartschip gebracht. Het kon op eigen kracht loskomen en haar reis vervolgen. ANP

