

An aerial photograph of a port facility. In the foreground, there are numerous large white cylindrical oil storage tanks arranged in rows. To the right, a large black oil tanker is docked at a pier. In the background, other ships and industrial structures are visible in the water. The sky is clear and blue.

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



gerlach

the european customs network

Customs Services

Customs Consultancy

Customs Secondment

- Independent top level service
- Own customs declarants throughout Europe
- Highly skilled, widely deployable
- More than 125 years of experience



ANY TIME, ANYWHERE

Gerlach Benelux • Van Heemskerckweg 6 • 5928 LL Venlo, the Netherlands • T +31-(0)77 324 65 10
F +31-(0)77 324 65 59 • E info@nl.gerlachcs.com • www.gerlachcs.com

Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2015
€ 49,- per jaar (excl. BTW 6%)
Losse nummers € 8,95 incl. BTW
Abonnement loopt van 1 jan. t/m 31 dec.
Opzeggen schriftelijk vóór 1 december.

UITGEVERIJ

Drukkerij Kuypers BV

FOTO'S / REDACTIE

Portpictures
Danny Cornelissen
Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE

Jos van Dooren
Celsiusstraat 7
6003 DG Weert
T +31 (0)495 521 621
F +31 (0)495 540 693
E info@seaport-magazine.nl
I www.seaport-magazine.nl

LAY-OUT & DRUKWERK



Celsiusstraat 7
6003 DG Weert
T +31 (0)495 521 621
F +31 (0)495 540 693
I www.drukkerijkuypers.nl

FOTO OMSLAG:

Haven van Antwerpen

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Voor informatie die onvolledig of onjuist is opgenomen aanvaarden redactie en uitgever geen aansprakelijkheid.

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In deze uitgave van Seaport Magazine Transport & Logistiek staat de haven van Antwerpen in de schijnwerpers. De Antwerpse haven zal dit jaar waarschijnlijk de magische grens van 200 miljoen ton goederenbehandeling doorbreken. Een absoluut record. Met name de overslag van natte bulk en de containeroverslag zitten in de lift. In een exclusief interview met de havenkapiteins Rik Verhaegen en Marc Bosseler en scheepsmanager Marc Rom wordt nader ingegaan op allerlei nautische aspecten. Speerpunten van beleid van de Havenkapiteinsdienst zijn het garanderen van de veiligheid van het scheepvaartverkeer en een optimale nautische toegankelijkheid.

In deze editie wordt ook teruggeblikt op de Vlaamse Havenlunch. Volgens commercieel manager Luc Arnouts van het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen, is de 'mobiliteit de grootste uitdaging' voor de toekomst van de op een na grootste haven van Europa. Hij beklemtoonde dat de haven van Antwerpen een sterke verantwoordelijkheid heeft voor het verbeteren van de achterlandverbindingen van de haven.

Een interview met de bevlogen Marijke van den Veerdonk geeft een inkijk in de verpakkingwereld, met tips over besparingen in de logistieke keten. In 2012 werd ze genomineerd voor De Gouden Noot, een verpakkingssinnovatiewedstrijd.

Voorzitter Cees van Liere van Business Over de Schelde gaat nader in op het belang van het grensoverschrijdend zaken doen tussen Zeeland en Vlaanderen. De oud-burgemeester van de voormalige grensgemeenten Putte en Sluis/Aardenburg legt uit dat de grens niet meer is dan een litteken in het landschap.

Ing. Pieter Gommers wordt maandag 20 april 80 jaar. Dat weerhoudt de Zeeuws-Vlaming er niet van om zijn innovatieve activiteiten voor de scheepvaart en de visserij te continueren. Seaport blik in een interview met de technisch tekenaar terug op zijn rijke carrière.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 2-2015

Haven van Antwerpen boekt forse winst.....	2
Veelgevraagde tong kan jaarrond in viskwekerij groeien.....	6
Veiligheid scheepvaartverkeer staat voorop.....	8
Mobiliteit Antwerpse haven blijft grootste uitdaging.....	14
Unieke app 112Pleziervaart.....	16
'Wie out-of-the-box denkt, heeft helemaal geen doos nodig'.....	18
Technisch tekenen als passie.....	22
Martens Transport Oosterhout breidt vloot uit met 2 nieuwe Nooteboom Pendel-c diepladers.....	24
De grens is een litteken in het landschap.....	26
Team TU Delft wil met onderzeeër wereldsnelheidsrecord verbeteren.....	29
Igus start het jaar met een grote investering in glijlagers.....	34
Nieuws op het spoor.....	35
Boekbesprekingen.....	36



Haven van Antwerpen boekt forse winst

Foto's: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

De haven van Antwerpen is de katalysator van economie en werkgelegenheid in de wijde regio. In 2014 waren de bedrijfsopbrengsten van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen 338,4 miljoen euro, de bedrijfskosten 285,4 miljoen euro. Dat staat in de jaarrekening die de raad van bestuur maandag 16 maart heeft vastgesteld. Het boekjaar werd derhalve afgesloten met een winst van 88,7 miljoen euro, tegenover 54,6 miljoen euro winst in 2013. Van de winst wordt 21,3 miljoen euro uitgekeerd als dividend aan de stad Antwerpen, 67,4 miljoen euro wordt toegevoegd aan de reserves.

De positieve cijfers lopen parallel met de toegenomen op- en overslag. De Antwerpse haven heeft vorig jaar een recordaantal van 199.012.082 ton goederen behandeld. Dat is een stijging van 4,3 procent in vergelijking met 2013. Het nieuwe overslagrecord dat eind vorig jaar al werd aangekondigd, wordt met deze cijfers nog verder verbeterd. De recordgroei is gerealiseerd door de overslag van containers (+5,9 procent) en van vloeibaar massagoed (+5,6 procent). De overslag van de droge bulk en het conventionele stukgoed daalde echter met ruim zes respectievelijk twee procent. De behandelde ladingvolumes en totale bruto tonnenmaat van de zeeschepen zijn in 2014 toegenomen, hetgeen een positief effect heeft op de omzetcijfers, versterkt door de tariefaanpassing van 1,2 procent.

Petrochemie

De totale overslag in containers van vloeibaar massagoed vertoont al jaren een stijgende

lijn. In 2014 werd een toename bewerkstelligd van 5,6 procent tot 62.833.647 ton. De overslag van aardoliederivaten steeg met bijna zeven procent tot 46.068.093 ton. De overslag van ruwe aardolie (+6,5 procent tot 4.984.606 ton) en chemicaliën (+1,5 procent tot 11.375.122 ton) nam in 2014 verder toe. De behandeling van droog massagoed daalde met ruim zes procent tot 13.506.321 ton. De overslag van kolen is vorig jaar drastisch gedaald tot 1.417.900 ton, ruim een derde minder in vergelijking met 2013.

De haven van Antwerpen beschikt over het grootste geïntegreerde petrochemische cluster van Europa, waarin nog steeds veel wordt geïnvesteerd. Grote spelers zoals Total, ExxonMobil, BASF en Bayer blijven grote bedragen investeren in het vernieuwen van hun installaties in de haven van Antwerpen. Zeven van de tien grootste petrochemische concerns in de wereld, hebben een vestiging in Antwerpen.



Het containersegment vertoont zowel in tonnen als in aantallen een robuuste groei. Het aantal behandelde containers in TEU nam vorig jaar toe met bijna vijf procent tot 8.977.738 TEU. De totale overslag in bedroeg vorig jaar 108.314.246 ton, een stijging van bijna zes procent. Het ro-ro-verkeer daalde met 2,0 procent tot 4.470.346 ton. Het aantal behandelde auto's nam af met ruim acht procent tot 1.195.161 stuks. Het conventioneel stukgoed daalde met twee procent tot 9.884.522 ton.

Noordzeeterminal

Het Havenbedrijf ging in 2014 onverkort verder met de uitvoering van het investeringsplan dat in 2010 werd goedgekeurd. Zo werd er vorig jaar meer dan tien miljoen euro geïnvesteerd in de verdiepingswerken aan de Noordzeeterminal. Na de voltooiing van de werken, die in september van dit jaar klaar zullen zijn, zal de diepgang van de ligplaatsen aan de terminal 17 meter TAW bedragen, waardoor de grootste containerschepen er probleemloos kunnen aanmeren. In 2014 liepen er 14.009 zeeschepen de haven van Antwerpen aan. Dat is anderhalf procent minder in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar. De bruto tonnenmaat steeg echter met 1,7 procent tot 335.275.551 BRT. Het aantal ulcs (ultra large container ships, +10.000 TEU) klokte vorig jaar af op 266 schepen, 68 meer dan het jaar voordien. De groei blijft zeer uitgesproken in de categorie +13.000 TEU schepen. In 2014 meerden er 82 extra van deze containerreuzen aan in de haven van Antwerpen.

MSC New York

Het gloednieuwe containerschip MSC New York liep eind vorig jaar in de haven van Antwerpen en verbleef vervolgens enkele dagen in het Delwaidedok. Met de komst van deze containerreus werd in Antwerpen een nieuw record gevestigd. Met zijn 399 meter lengte en 54 meter breedte is de New York het grootste schip ooit dat door een sluis is gepasseerd. De Berendrechtssluis is weliswaar de grootste sluis ter wereld, maar er werd nooit een schip met dergelijke afmetingen ontvangen. Omdat het schip met zijn sluispassage voor een primeur zou zorgen, werd zijn komst zorgvuldig voorbereid door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, rederij MSC en het Havenbedrijf. Het schip maakte uiteindelijk omstreeks 5.00 uur zijn opwachting aan de Berendrechtssluis. De dagen erna werden er 3.400 containers gelost en werden er ongeveer 4.000 containers aan boord van het schip geladen. Na gedane werkzaamheden zette de MSC New York weer koers naar de Berendrechtssluis, klaar voor de afvaart richting Rotterdam.



Turbines

Op de Linkerscheldeoever van de haven van Antwerpen is onlangs het startschot gegeven voor de bouw van het grootste on-shore windmolenpark van België. In een eerste fase zullen 15 windturbines geplaatst worden, voldoende om 35.000 Vlaamse gezinnen van groene stroom te voorzien.

Op termijn is er de ambitie om 40 tot 50 turbines te realiseren. Vlaams minister van Energie Annemie Turtelboom, de Beverse burgemeester Marc Van de Vijver en de Antwerpse havenschepen Marc Van Peel bliezen symbolisch de duurzame investering op gang. Daarmee gaven ze de juiste windrichting aan voor de toekomst van het omvangrijke windmolenpark op de windrijke Linkerscheldeoever van de haven van Antwerpen. Eind oktober worden de eerste 15 turbines opgeleverd.

Groene Haven

In september 2011 beslisten het Havenbedrijf en Maatschappij Linkerscheldeoever om in zee te gaan met de tijdelijke handelsvereniging Groene Haven Antwerpen voor de realisatie van een grootschalig windmolenpark op de Linkerscheldeoever. De specifieke eigenheid van het industriële havengebied, met tal van hoge obstakels en een hoge graad aan Seveso-activiteiten, vereiste aangepaste maatregelen voor de luchtvaart om de ontwikkeling te verenigen met het luchtruimbeheer. In juni 2014 volgde de toewijzing aan Siemens Wind Power uit Denemarken voor de eigenlijke bouw van de turbines. Eind 2014 werd gestart met het bouwen van de funderingen voor de eerste turbines, begin 2015 werden de eerste componenten voor de fundering geleverd. Met de bouw van de eerste 15 turbines is een investering van 70 miljoen euro gemoeid.





Voortvarend in milieu

Met multifunctionele kraanschepen, duwbakken en reinigings-apparatuur is Bek & Verburg al meer dan 45 jaar voortvarend op het gebied van inzameling van scheepsafvalstoffen, reiniging van duwbakken, lichters en zeeschepen en het behandelen van schade- en restpartijen. Bek & Verburg heeft vestigingen in Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam, IJmuiden en Den Helder.



Bek & Verburg

- Collecting and handling shipping waste
- Trading / Maritime waste specialists

Montrealweg 140, Havennr. 4267
3197 KH Rotterdam-Botlek
Tel. 010 - 428 77 44
Fax 010 - 428 77 49
E-mail info@bek-verburg.nl
Internet www.bek-verburg.nl



LIFTAL HIJSTECHNIEK

Specialisten op het gebied van:

- > hijs- en hefgereedschap > staalkabels
- > kraantechniek > tuigages > valbeveiliging >
- hydraulisch gereedschap > kettingwerk > keuren
- > certificeren > dynamisch beproeven

info@liftal.com

www.liftal.com

LIFTAL

Vestiging: Vlissingen-Oost

Postbus 80
4450 AB Heinkenszand
Groenlandweg 4, Havennr. 4056
4455 SN Vlissingen-Oost

Tel: +31 (0)118-488 450
Fax: +31 (0)118-488 451
E-mail: vlissingen@liftal.com

Vestiging: Temse

Liftal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
9140 Temse - België

Tel: +32 (0)3 - 7101182
Fax: +32 (0)3 - 7101184
Email: temse@liftal.com

Ook een vestiging in Yerseke



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

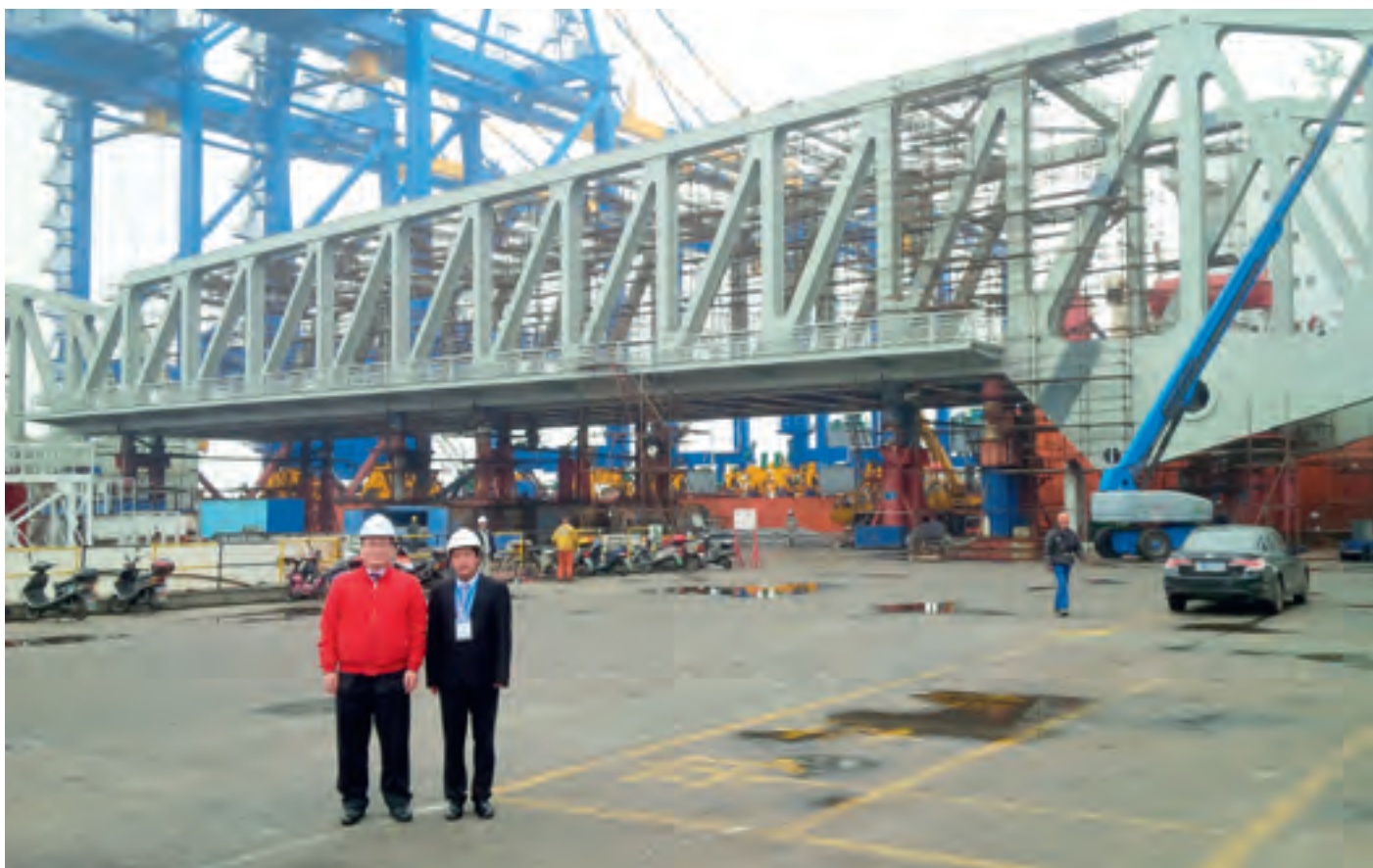
ALCONET HRS depot offers;

- 40000m² depot & repair facilities for empty containers
- 135 meter Quay for barge connections with 6 days, 24 hours operations
- Reefer pti services, STEK approved, with 60 reefer plugs
- Periodic Tank container testing, GL Approved
- Covered workshops for IICL Reefers and tank repairs
- Container Sales & rental and modifications
- 40' open top rebuild for sale, Lloyds certified

For more information,
please contact our company;

Alconet BV

Theemsweg 48, Port nr 5120, Rotterdam.
Tel ++31 181 254400, fax: ++31 181 254409
www.alconet-containers.com, info@alconet.nl



Deurganckdock

De in aanbouw zijnde Deurganckdoksluis in Antwerpen wordt de grootste sluis ter wereld. Op de dag van de Provinciale Statenverkiezingen in Nederland (woensdag 18 maart) vond in het Chinese Changxing een ceremonie plaats waarbij de oplevering van het enorme staalwerk voor de Deurganckdoksluis officieel werd gevierd. Freddy Aerts, afdelingshoofd van Maritieme Toegang (MOW), Luc Arnouts, bestuurder van de NV Deurganckdoksluis en commercieel directeur bij het Havenbedrijf en Eric Beyts van de THV Waaslandsluis woonden deze ceremonie bij. De gigantische deuren werden, samen met onder meer de bijhorende rolwagens, twee gemengde spoorwegbruggen en de afsluitcaisson, gemaakt op de werf van de Chinese staalconstructeur ZPMC. Mr. Liu Jianbo, vice-president van ZPMC, benadrukte in zijn speech hoe hard er sinds 2011 was gewerkt aan het realiseren van dit enorme project. Het betekent voor ZPMC, toonaangevend als portaalkranenbouwer, een nieuw hoofdstuk in haar offshore engineering activiteiten. "We hopen natuurlijk dat de bruggen die we letterlijk bouwen, ook figuurlijk kunnen bijdragen tot een wederzijds begrip tussen het Chinese en het Belgische volk", aldus Mr. Liu Jianbo.

Schaalvergroting

De sluisdeuren hebben dezelfde lengte en breedte als die van de Berendrechtssluis. De

Deurganckdoksluis wordt echter vier meter dieper gebouwd, om in te kunnen spelen op de schaalvergroting van de schepen. De deuren wegen 2000 ton per stuk. Het opladen van de deuren en de bruggen op het schip is op 3 maart gestart. Begin april vertrekken de deuren en toebehoren met

het schip Zhen Hua 15 naar de Antwerpse haven. Acht weken later wordt dit uitzonderlijk transport op de Schelde verwacht. Vervolgens zal het invaren van de sluisdeuren nog minstens twee weken in beslag nemen. De sluis zal in het voorjaar van 2016 in gebruik worden genomen.





Veelgevraagde tong kan jaarrond in viskwekerij groeien

Tong uit de Noordzee plant zich slechts voort in april en mei. Daardoor is de veelgevraagde vis niet op rendabele manier in viskwekerijen op te kweken. Onderzoekers van IMARES Wageningen UR zijn er echter in geslaagd om de condities voor tong die in een viskwekerij opgroeit zodanig te kiezen dat de vis zich buiten het seizoen ging voortplanten. Door ook de juiste dieren te kiezen wordt het nu mogelijk om tong jaarrond rendabel te kweken, zodat aan de marktvraag niet alleen met Noordzeetong hoeft te worden voldaan.

Begin januari 2015 produceerden onderzoekers van IMARES Wageningen UR de eerste jonge tong (*Solea solea*) buiten het seizoen uit eerstegeneratietong van viskwekerijen. Deze eerstegeneratietong werd geselecteerd in een fokprogramma. Hierdoor werd het mogelijk een nieuwe generatie jonge tong te kweken die door het jaar heen beter groeit. Voor een optimale productie binnen viskwekerijen is het van essentieel belang om het hele jaar door jonge vis te produceren die voldoet aan de wensen van de consument, zoals grootte en constante kwaliteit.

In het voorjaar van 2012 waren de onderzoekers van IMARES al in staat om uit eerste generatie (G1) vis die op viskwekerijen was gekweekt een tweedegeneratie (G2) tong te produceren. De G1-kweekvis werd daartoe in overdekte kweektanks gehouden onder volledig gecontroleerde temperatuur- en lichtcycli. Een natuurlijk, koud winterseizoen is essentieel om de G1-kweekvis zich in het natuurlijke paaiseizoen in april te laten voortplanten. Dit onderzoek werd onlangs gepubliceerd in *General and Comparative Endocrinology*.

Na het aanvankelijke succes in 2012 richtten men zich op de productie van G1-kweekvis buiten het seizoen. Dit recente succes maakt

Larven van G2-tong (2 dagen na uitkomen ei) van 5 mm

de kweek van tong gedurende het hele jaar mogelijk, waardoor kweek- en groeifaciliteiten constanter en voordeliger kunnen worden benut. Dit zorgt ervoor dat er het hele jaar door tong van voldoende formaat voor de markt kan worden geproduceerd. Dit is essentieel voor een commerciële productie van tong. In het specifieke geval van de commerciële kweek van tong zijn grote aantallen jonge vis nodig, omdat het uiteindelijke marktgewicht van de vis relatief laag is (250 à 300 gram). Vanuit commercieel oogpunt is de constante productie van jonge vis op bestelling niet alleen praktisch, maar ook veel rendabeler dan het kweken van jonge vis tijdens slechts één korte periode van het jaar.

Jonge tong

De temperatuur- en licht-donkercycli die in het paaiseizoen van 2012 tot een succesvolle kweek leidden, werden met drie maanden verkort en toegepast op geselecteerde G1-kweekvis. Deze G1-kweektong werd uitgekozen in een fokprogramma. Dit leidde interessant genoeg begin januari 2015 tot bevruchte G2-eieren die jonge vissen hebben voortgebracht. Met deze succesvolle kweek buiten het seizoen laten de IMARES-onderzoekers van de afdeling Aquacultuur zien dat het mogelijk is het hele jaar door jonge tong te leveren.

Koningin Máxima opent naar haar vernoemde kanaal

Hare Majesteit Koningin Máxima opende onlangs bij 's-Hertogenbosch het nieuwe Máximakanaal. Ook minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu en bestuurders uit de regio waren bij de opening aanwezig. Onder luid applaus van vele toeschouwers voer Hare Majesteit de Koningin Sluis Empel uit. Bij wijze van opening klonken kanonschoten en lieten honderden schoolkinderen hun ballonnen feestelijk de lucht ingaan.

Het Máximakanaal is een nieuwe vaarweg van 9 kilometer ten oosten van 's-Hertogenbosch en loopt van de Maas naar de Zuid-Willemsvaart bij Den Dungen. Met de komst van dit kanaal is de bereikbaarheid van Brabant over water verbeterd en duurzamer geworden.

Minister Schultz van Haegen: 'Deze regio is een Europese topregio voor innovatie en technologie, met een strategische locatie tussen het Ruhrgebied en de havens van Rotterdam en Antwerpen. Voor bedrijven als Bavaria, Mars en Campina zijn de Brabantse kanalen echte watersnelwegen. Die moeten toegankelijk zijn voor de grootste schepen, met drie lagen containers. De opening van dit kanaal betekent 5.000 minder vrachtauto's per dag op de weg bij Den Bosch, Rosmalen en Veghel, oftewel:



minder opstoppen, minder open bruggen en minder CO2-uitstoot in de stad. Het Máximakanaal is een prachtig visitekaartje van onze weg- en waterbouw.'

Nieuwe en snellere route

Rijkswaterstaat heeft eerder dit jaar het oude kanaal in de binnenstad overgedragen aan de gemeente 's-Hertogenbosch. Sindsdien volgt de beroepsvaart de nieuwe en snellere route via het Máximakanaal. De tijdswinst bedraagt zo'n 30 minuten. De komende maanden werkt Rijkswaterstaat nog aan de fietspaden, de beplanting langs het kanaal en andere zaken die nodig zijn om het hele project net na de zomer te kunnen opleveren.

Kanalen en Koninginnen

De plannen voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart dateren al van vele jaren geleden. Uiteindelijk kon Rijkswaterstaat in 2010 het werk in uitvoering laten gaan. Lange tijd is er in de regio gesproken over de 'omlegging'. In het najaar van 2013 kreeg het nieuwe kanaal de naam 'Máximakanaal'. Deze naam sluit goed aan bij 3 andere kanalen van Rijkswaterstaat in Zuid-Nederland die ook de namen van Koninginnen dragen. Te weten het Julianakanaal, het Wilhelminakanaal en het Beatrixkanaal. Het Máximakanaal is daarop een mooie aanvulling.

Cees Jan Asselbergs nieuw lid Raad van Commissarissen Secure-Logistics

Cees Jan Asselbergs is benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van Secure-Logistics, de organisatie die middels CargoCard, PortKey en Digital Safety Passport de complexe toegangsregistratie voor bedrijfsleven en kaarthouder vereenvoudigt en versnelt.

Als commissaris zal Cees Jan optreden namens Deltalinqs en vervangt hij Steven Lak welke na zijn volledige zittingsperiode is afgetreden. Cees Jan Asselbergs heeft ruime bestuurlijke ervaring en is in het dagelijks leven algemeen adviseur van Deltalinqs, de ondernemersorganisatie voor haven en industrie.

Daarnaast is Asselbergs voorzitter EIC Mainport Rotterdam, voorzitter Deltalinqs Energy Forum en kwartiermaker RDM-trainingsplant.

Steven Lak neemt na 2 jaar afscheid als voorzitter van de RvC. Zijn plaats wordt overgenomen door Rob Bagchus.

De Raad van Commissarissen van Secure-Logistics bestaat nu uit de volgende personen:

- Rob Bagchus (voorzitter) ECT
- Paul Wevers (ORAM)
- Cees Jan Asselbergs (Deltalinqs)



Cees Jan Asselbergs

Veiligheid scheepvaartverkeer staat voorop

Door: Henk van de Voorde

Het aantal taken en verantwoordelijkheden van de Havenkapiteinsdienst is uitgebreid. De rol van deze nautische dienst neemt evenredig toe met de steeds hogere eisen aan veiligheid, efficiëntie en duurzaamheid. Dat geldt zeker voor de groeiende Haven van Antwerpen waar de mijlpaal wordt genaderd van een jaarlijkse behandeling van 200 miljoen ton goederen. De Havenkapiteinsdienst, met in Antwerpen in totaal een 400-tal medewerkers, waakt over de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Ze is bevoegd tot het nemen van alle maatregelen met betrekking tot handhaven van de openbare orde en veiligheid, goederenbehandeling en opslag, toegankelijkheid en duurzaamheid van het havengebied.

"Wij zorgen ervoor dat een schip volgens onze regie hier veilig aankomt. Dat het veilig door de sluisen geloodst wordt, een ligplaats krijgt toegewezen en weer veilig afvaart", aldus Rik Verhaegen, Havenkapitein-commandant van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Hierbij werkt de Havenkapiteinsdienst nauw samen met ketenpartners zoals de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), Sleepdienst en Loodswezen. De commandant maakt deel uit van het dagelijks bestuur van de haven van Antwerpen onder leiding van CEO Eddy Bruyninckx. Verhaegen was eerder in de haven werkzaam als ISPS Havenbeveiliging en hoofd verkeersleider.

Gevaarlijke goederen

Havenkapitein Marc Bosseler is de autoriteit met betrekking tot de behandeling van gevaarlijke goederen in de haven van

Antwerpen. Onder zijn leiding wordt gecontroleerd of aan- en afvoer, laden en lossen, overladen, tussentijdse opslag op kaai of in magazijn conform nationale en internationale regelgeving geschiedt. Na het melden door de scheepsagent/expediteur van de aangifte van gevaarlijke goederen aan de havenkapiteinsdienst, wordt er een veiligheidsdossier samengesteld. Via een elektronisch systeem weet men op elk moment welke gevaarlijke goederen zich waar in de haven bevinden.

Milieuvoorschriften

"Wij hebben steeds een volledige kijk op alle bewegingen van gevaarlijke goederen. We zien strikt toe op de handhaving van milieuvoorschriften. Zo geven wij aan hoe lang gevaarlijke goederen in de haven mogen verblijven ter onderbreking van transport. We bepalen bijvoorbeeld of en hoe lang





**Havenkapitein-commandant Rik Verhaegen
van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen**

opslag mogelijk is en volgen ook bunkeractiviteiten op. Daarnaast is er in de haven jaarlijks een trafiek van 500.000 tweedehands wagens. De havenkapiteinsdienst let erop of ten aanzien van die auto's alle regels van veiligheid en milieu in acht worden genomen. De dokwerkers moeten veilig hun werk kunnen doen", legt Marc Bosseler uit. Bij overtredingen wordt men daarop aangesproken, kunnen er maatregelen worden opgelegd of kan er tot vervolging worden overgegaan. De havenkapiteins in Antwerpen zijn tevens officier van de Gerechtelijke Politie en Hulpofficier van Justitie. Daardoor kan er slagvaardig worden geopereerd.

Taken

"Wij hebben een aantal taken toegewezen gekregen die we zo goed mogelijk proberen uit te voeren, zodat de bedrijven en hun medewerkers in het havengebied optimaal hun werk kunnen doen. Daartoe beschikken we over een aantal politionele bevoegdheden binnen het havengebied. Binnen het 'level playing field' is iedereen gelijk voor de wet. Als een schip bijvoorbeeld te zwaar geladen is, de bemanning voorschriften overtreedt of als documenten niet in orde zijn, kunnen wij snel ingrijpen. De veiligheid van het scheepvaartverkeer moet kunnen worden gegarandeerd, maar wel zonder de economische realiteit te veel te storen, zonder dat er bijvoorbeeld een heel dok moet worden afgesloten", aldus de commandant.

Scheepvaartmanagement

Belangrijk onderdeel van de havenkapiteinsdienst is het scheepvaartmanagement, onder leiding van Marc Rom. "Wij plannen en regelen al het scheepvaartverkeer van,

naar en in de haven van Antwerpen. Zowel zeevaart als binnenvaart. In 2014 waren er in de haven van Antwerpen in de zeevaart 30.000 bewegingen, in de binnenvaart 383.000 bewegingen. Dat wordt allemaal door ons gecoördineerd", aldus scheepvaartmanager Marc Rom.

Er is in de haven een breed pakket aan elektronische faciliteiten beschikbaar. Het APICS systeem is het netwerk voor elektronische communicatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Het biedt diverse nautische diensten die voorzien in een efficiënte opvolging van het scheepvaartverkeer en in een optimale planning bij aanloop en vertrek van schepen. Daarnaast is er ook nog het APCS dat vrij consulteerbaar is op het internet. In de Haven van Antwerpen geldt uiteraard ook de International Ship and Port Security Code (ISPS). Een veiligheidscode waaraan alle schepen boven de 500 ton op internationale zee reizen moeten voldoen, net als de bedrijven die dergelijke schepen ontvangen. Rik Verhaegen is tevens Port Security Officer en voorzitter van het Lokaal Comité Maritieme Beveiliging.

Politionele bevoegdheden

De taken van de havenkapitein zijn verwant met die van de havenmeester. Beide zijn belast met het toezicht op veilig en economisch gebruik van zee- en binnenhavens en vaarwegen. Belangrijkste verschil is dat de havenkapitein ook politionele bevoegdheden heeft.

De haven van Antwerpen beoogt op alle fronten zo aantrekkelijk mogelijk te zijn. De veiligheid en het stimuleren van economische kansen voor de bedrijven in het havengebied, zijn nauw met elkaar verbonden. Onveilige situaties leveren vertraging op, waardoor economische belangen worden geschaad. Het is dan ook van groot belang

dat risico's worden uitgesloten of in ieder geval zo klein mogelijk worden gehouden. Een schip is in feite een bedrijf, dat haar activiteiten zo goed en adequaat mogelijk moet kunnen afwikkelen. Men moet de haven optimaal binnen kunnen varen en ook weer zo snel mogelijk uit kunnen varen na gedane zaken. Dat betekent in de praktijk na het laden en lossen, het eventuele bunkeren, repareren, afgeven van afval, en dergelijke. Als dus alle normale activiteiten in de bedrijfsvoering zijn verricht. Dat laat onverlet dat alles strak volgens de regels dient te geschieden. Veiligheid en milieu dienen zeer goed in acht te worden genomen.

Nautische aspecten

De havenkapiteinsdienst houdt zich bezig met allerlei nautische aspecten. Is er toestemming om de rivier te bevaren, is er al dan niet een loods vereist? Moet het schip gesleept worden? De functie van havenkapitein is heel afwisselend. Er komen allerlei nautische aspecten om de hoek kijken, variërend van faciliteren van kleinere schepen tot het bieden van nautische toegankelijkheid aan grote zeeschepen. "Ook de grootste containerreuzen kunnen wij een ligplaats aanbieden. Eind vorig jaar is de MSC New York via de Berendrechtssluis in de haven van Antwerpen afgemeerd, het grootste schip dat ooit door een sluis is gepasseerd. Het is belangrijk dat er zo maximaal mogelijk gebruik wordt gemaakt van de grootte en de diepte van de vaargeul. De schepen worden steeds groter en komen steeds dieper te liggen. Het juiste schip moet op de juiste plaats afmeren. Dus geen tanker op een general cargo terminal..."

Omschakeling

Rik Verhaegen en Marc Bosseler, die in 2012 werden benoemd tot havenkapitein, heb-



Instream. Bringing the sea to the heart of Europe.

The Port of Antwerp is Europe's largest integrated maritime, logistics and industrial hub, and a vital engine of the continent's growth. In close collaboration with public and private partners, the Port of Antwerp is constantly looking for innovative ways to expand inland navigation at the port and reach more than 600 million European consumers. Measures are being implemented to enhance the coordination of shipping movements, and container handling and distribution within the port, enabling shippers to serve their hinterland customers even more efficiently, reliably and sustainably. The Port of Antwerp's clear plan and strong customer focus will keep it at the forefront of inland navigation – as **the** barge port in Europe.

Everything is possible at the Port of Antwerp.

Follow us at www.portofantwerp.com/everythingispossible



925
BARGE CALLS
PER WEEK



96
MILLION TONS OF
FREIGHT BY BARGE



600
MILLION
CONSUMERS

www.portofantwerp.com/en/instream





Havenkapitein Marc Bosseler, autoriteit met betrekking tot afhandeling gevaarlijke goederen

ben in het verleden jarenlang gevaren. "Havenkapitein is een uitdagende job, maar niet te vergelijken met het varen an sich. Het was een omschakeling van een puur operationele omgeving waar iedere beslissing onmiddellijk effect sorteerde, naar een job waar je veel meer te maken hebt met regels en procedures."

Gezien de intensivering van het scheepvaartverkeer en de maritieme schaalvergroting wordt er in de haven van Antwerpen

gewerkt aan een gemeenschappelijke werkvloer, waar de Havenkapiteinsdienst samen met interne en externe ketenpartners ondergebracht zal worden.

Loods

Een vlotte en veilige doorvoer van het scheepvaartverkeer is essentieel. De gezagvoerder van een schip moet dan ook immer beschikken over alertheid, leiderschap, professionaliteit en goede navigatie. Het afmeren van een groot schip in de haven is een kunst op zich. De laatste barrières naar de kade zijn vaak lastiger te nemen dan honderden mijlen op de woelige baren in volle zee. Het schip moet letterlijk door een loods de haven worden ingeloodst.

Om schepen vlot en veilig de havens in en uit te loodsen is uiterste concentratie vereist. Over soms moeilijk bevaarbare waterwegen, onder alle weersomstandigheden en op ieder tijdstip. Omdat de meeste business voor de rederijen overdag moet worden gedaan, is tweederde van de loodsactiviteiten nachtwerk. 's Nachts wordt de schade het meest binnen de perken gehouden, hoewel uiteraard ieder oponthoud nadelig is voor de concurrentiepositie.

Samenwerking

Veiligheid en bescherming van mens, milieu en infrastructuur (zoals sluizen, bruggen en kaaien) staan voorop. Een schip dat bijvoorbeeld gevaarlijke goederen vervoert,



Marc Rom, scheepvaartmanagement

moet aan strenge wettelijke normen voldoen. Bepaalde schepen moeten een loods aan boord nemen, de kapitein is in een aantal gevallen verplicht om een loods te bestellen. Deze geeft vervolgens diverse instructies. Het Vlaams Loodswezen DABL heeft een constructief samenwerkingsverband met de Regionale Loodsencorporatie (RLC) Scheldemonden uit Nederland. De zeer bochtige Schelde, een van de moeilijkst bevaarbare rivieren ter wereld, staat daarbij centraal.



Veel animo voor Europese transportsubsidie

26 februari j.l. was de deadline voor het Europese subsidieprogramma Connecting Europe Facility-Transport (CEF-T). Dit programma richt zich op het tot stand brengen van een hoogwaardig Europees vervoersnetwerk. Daarnaast moet het de 28 lidstaten met elkaar verbinden om zo de economische groei en het concurrentievermogen van Europa te stimuleren. Juist nu de economie weer aantrekt moeten bedrijven en overheden investeren. Het budget van CEF-T bedraagt deze call Euro 11 miljard. Voor subsidiebegrippen een ongekend hoog bedrag!

Vanuit Nederland zijn 60 aanvragen naar Brussel gestuurd. "De grootste Nederlandse inzending voor dit programma ooit" zegt Mike Blansjaar, Director European Grants bij Hezelburcht. Hezelburcht is als subsidiedienstverlener verantwoordelijk voor

11 indieningen voor dit programma, bijna 20% van alle Nederlandse aanvragen. "Deze aanvragen hebben wij gedaan voor zeer diverse bedrijven. Naast grote reuzen als het Havenbedrijf Rotterdam en provincies, hebben we ook aanvragen gedaan voor MKB'ers en kleinere gemeenten". Binnen de projecten is er ook een grote diversiteit: "Denk aan een nieuw spoorwegtracé om het achterlandvervoer per spoor van de Rotterdamse haven te kunnen garanderen. Een ander project is een nieuw initiatief voor het opladen van elektrische voertuigen over geheel Europa, maar ook het opstellen van een studie voor het optimale railnetwerk tussen Noord-Nederland en Bremen behoort tot de initiatieven".

Over heel Europa worden 1000 aanvragen verwacht. De slagingskans voor de 60 Nederlandse aanvragen is dus beperkt. "Dit is een feit" vervolgt Blansjaar. "Naast goede

kwalitatieve projecten en een perfecte aanvraag indienen moet het project ook op de juiste manier onder de aandacht worden gebracht. De lobby in Nederland en Brussel is van cruciaal belang. Het hoge aantal aanvragen heeft als gevolg dat Brussel precies moet weten wat het project inhoudt en vooral ook wat de impact van het project op Nederlands en Europees niveau is. Een proces waar Hezelburcht al maanden geleden mee begonnen is en ook alleen mogelijk is dankzij een uitgebreid netwerk".

Nu de deadline verstreken is komt voor de indiener het grote wachten. Een reactie op de aanvraag wordt pas aan het einde van het jaar verwacht. Medio 2016 komen er weer nieuwe kansen binnen de CEF-T, aangezien dan de eerstvolgende call wordt verwacht.

www.hezelburcht.com

Specialised in disposable chemical protection suits and specialised in respirators.



All Safety Supply bv
Chr. Huygensweg 17
3225 LD Hellevoetsluis

T +31 (0) 181 66 16 00
E info@allsafetysupply.nl
W www.allsafetysupply.nl



Zeeland Supply
Mr. F. J. Haarmannweg 75
4538 AN Terneuzen

T +31 (0) 115 688 888
E info@zeeland-supply.nl
W www.zeeland-supply.nl



Distri Rail verbindt C. Ro Ports (CLdN/ Cobelfret) terminal met Duisburg en Europa



Distri Rail BV is de grootste onafhankelijke spooroperator in Nederland en sinds april 2014 bezig met hoog frequentie concept tussen Rotterdam en Duisburg. Vanaf de laatste hub worden diverse bestemmingen binnen de Europese markt aangeboden, waarvan de meest recente; Ludwigshafen in Duitsland

Vanaf 16 februari 2015 lopen zij ook de C. RO Ports (CLdN/Cobelfret) terminal in de Botlek 6x per week aan en is deze terminals aan het Distri Rail netwerk toegevoegd. Omdat middels de bediening van deze vooraanstaande shortsea terminal de shortsea direct per spoor bereikbaar wordt, hoeven containers niet meer elders per spoor aangeleverd te worden en dan per truck overgereden te worden. Dit betekent een extra ontlasting van de wegen in en om de Rotterdamse haven en vermindering van Co2 uitstoot.

“Ons doel is een bundeling van diverse stromen binnen Rotterdam waaronder deep-sea/short-sea en continentale lading. Hierbij spreken we over diverse type containers waaronder 20ft / 23ft / 40ft, tank en o.a. 45ft, wat ons hoogfrequente model nodig heeft om te kunnen draaien binnen geheel Rotterdam en Europa”, aldus directeur Johan Booij van Distri Rail.

C. RO Ports (CLdN/Cobelfret) is zeer te spreken over het feit dat hun short-sea en continentale klanten nu ook gebruik kunnen maken van de snelheid en achterland bestemmingen die DistriRail bedient.

COLUMN

Betreden op eigen risico

Iedereen die wel eens in de haven komt kent ze wel. Borden die naast een toegangspoort of langs een kade staan met teksten als ‘het betreden van het terrein geschiedt op eigen risico’ of ‘voor schade en/of letsel is de terminal niet aansprakelijk’, een zogenoemd ‘terreinbord’. Dat zulke terreinborden in ieder geval aanspreken tot waakzaamheid spreekt voor zich. Wanneer, bijvoorbeeld bij belading of lossing op dat haven terrein, een schip of vrachtwagen wordt beschadigd doemt de vraag op of de terminal met een beroep op het terreinbord haar aansprakelijkheid voor die schade kan uitsluiten.

Uit rechtspraak blijkt dat dit mogelijk is, maar dat een aantal valkuilen er voor kan zorgen dat de terminal ondanks het plaatsen van een terreinbord haar aansprakelijk niet ontloopt. Vanuit het perspectief van de terminal is het van belang om bij plaatsing van een terreinbord te bedenken op welke wijze derden (chauffeurs/schippers) het terrein kunnen betreden. Dit, omdat allicht bewezen moet worden dat de chauffeur of de schipper kennis heeft kunnen nemen van het bord. Wanneer uitsluitend een bord is geplaatst bij de straattoegang van een terrein kan een schipper dit, naderend vanaf het water, natuurlijk niet zien. Hetzelfde geldt voor een bord waarop de tekst te klein is om vanuit een vrachtwagencabine te kunnen lezen. Wanneer niet komt vast te staan dat kennis genomen is van het bord komt de terminal geen beroep toe op het bord. Verder is het de vraag hoe de chauffeur of de schipper de tekst die op het terreinbord staat redelijkerwijs had moeten begrijpen. Als een aansporing om alert of waakzaam te zijn, of als een uitsluiting van aansprakelijkheid voor schade? De rechtspraak is strikt: de enkele mededeling dat het betreden van een terrein geschiedt op eigen risico is onvoldoende om te worden begrepen als een uitsluiting voor aansprakelijkheid van schade.

Terminals doen er dus verstandig aan advies in te winnen over juiste plaatsing van en juiste bewoordingen op hun toegangsborden. Houdt wel met een ding rekening: de chauffeur of schipper in loondienst is veelal niet bevoegd om zijn werkgever te vertegenwoordigen bij het aanzeggen van aansprakelijkheidsuitsluitingen, waarmee de optimale werking van toegangsborden om deze reden beperkt kan zijn.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met de heer H.T. Flameling of R.L. Latten middels hieronder genoemde contactgegevens.



“Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs”

T. 010-201 00 70 E. latten@smalaw.nl
www.smallelange-lawyers.com



Mobiliteit Antwerpse haven blijft grootste uitdaging

Door: Antoon A. Oosting

Het antwoord op de vraag wat de grootste uitdaging voor de toekomst van de haven van Antwerpen is, was voor de bezoekers van de op donderdag 5 maart door Management Producties georganiseerde Vlaamse Havenlunch niet moeilijk te bedenken. Door een ongeluk in de Kennedytunnel onder de Schelde stond die dag het verkeer op de Antwerpse ring weer eens muurvast. En daarmee ook het verkeer van en naar de haven van Antwerpen.

Luc Arnouts, CCO van het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen, kon aan het einde van het afsluitende debat in de grote zaal van Grand Café Horta dan ook niet anders dan vaststellen dat de 'mobiliteit de grootste uitdaging' is voor de toekomst van de op een na grootste haven van Europa. De haven van Antwerpen zit natuurlijk met smart te wachten op een doorbraak in het zich al maar voortslepende Oosterweel-dossier over de aanleg van een nieuwe ringweg om het oosten van de stad Antwerpen.

Arnouts onderstreepte dat de haven van Antwerpen in het kader van het Oosterweel-dossier een sterke verantwoordelijkheid heeft voor het verbeteren van de achterlandverbindingen van de haven. "Wij hebben een heel masterplan klaarliggen," aldus Arnouts. Naast verbetering van de bereikbaarheid over de weg studeert het havenbedrijf van Antwerpen ook op uitbreiding van het netwerk van transportleidingen en het vergroten van de operationele efficiency van de binnenvaart. Voor dat laatste wordt onder andere gedacht aan het creëren van extra opstappunten langs de Rijn en het Albertkanaal.

Alle problemen met de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen maken de ambities van het havenbedrijf er niet geringer op. Uitgedaagd door Ummo Bruns, tot juli 2013 Port Representative West Ports van DB Logistics, met de vraag 'Saeftinghe of samenwerking?' antwoordde Arnouts dat de markt daarin voor het bestuur van de haven van Antwerpen leidend zal zijn. Na het in 2005 opgeleverde Deurganckdok moet het vlak onder de grens met Zeeuws-Vlaanderen geplande Saeftinghedok het ultieme antwoord van de haven van Antwerpen worden op het Rotterdamse Maasvlakte2.

Het Saeftinghedok is voor de haven van Antwerpen ook de laatste uitbreidingsmogelijkheid. Verdere groei kan dan alleen nog maar uit het herontwikkelen van bestaand havengebied en dokken komen. Maar de commerciële baas van de haven van Antwerpen liet er geen twijfel over bestaan dat het Saeftinghedok er ooit zal komen. "Wij zijn overtuigd om dat dok te gaan bouwen," aldus Arnouts.

De prikkelende vraag van de in België wonende Nederlander Bruns sloeg natuurlijk op het gebrek aan samenwerking tussen de Vlaamse havens onderling en ook tussen Antwerpen en Rotterdam. Want groei van de ene haven gaat nu ten koste van de andere. In datzelfde afsluitende debat liet Joachim Coens, gedelegeerd bestuurder van de MBZ Haven van Zeebrugge weten dat er daar voor dit jaar rekening wordt gehouden met een teruggang in de overslag van containers van 20 tot 30 procent. Dat alles is het gevolg van een herschikking van loops (lijndiensten) van de grote containermaatschappijen. Die doen met hun grote containerschepen nog slechts een klein aantal havens aan waar de terminals al wel zijn uitgerust met kranen die de steeds hogere en bredere schepen kunnen laden en lossen.

Het havenbedrijf van Antwerpen heeft er bijvoorbeeld alles aan gedaan om de nieuwe terminals in het Deurganckdok op tijd klaar te hebben voor de afhandeling van de 14.000-18.000 teu-containergiganten van allereerst Maersk Line en MSC maar inmiddels ook steeds meer andere maatschappijen. De grootste uitdaging was echter de verbetering van de nautische bereikbaarheid van de haven van Antwerpen door middel van de in 2010 gereedgekomen uitdieping van de Westerschelde. Arnouts wees er het

publiek van zo'n honderd managers en anderen op dat er inmiddels al een kleine driehonderd schepen met een capaciteit van meer dan 10.000 teu rondvaren.

Grotere schepen

De maximale diepgang voor de scheepvaart over de Westerschelde bedraagt nu 15,5 meter wat volgens Arnouts genoeg is om de grootste containerschepen te kunnen ontvangen. Zij het dat de diepst stekende schepen wel afhankelijk zijn van het tij en moeten wachten op hoog water om via de Westerschelde de haven van Antwerpen in en uit te kunnen. Maar Arnouts verzekerde de aanwezigen op de Havenlunch dat het voor het Gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen 'de absolute ambitie is om capabel te blijven voor de grootste schepen'. Het havenbedrijf heeft volgens Arnouts ook al grotere schepen van 400 meter lengte bij 59 meter breedte in het waterloopkundig laboratorium getest om te zien of zij de bochtige Westerschelde kunnen passeren en dat is volgens hem geen probleem. "Wij denken dat wij ook nog wel wat verder kunnen gaan in de maximaal toegestane diepgang. Er is nog ruimte in kielspeling waardoor er ook nog wat marge is om dieper te kunnen gaan om ook de grootste schepen de komende decennia te kunnen blijven ontvangen," aldus Arnouts.

Het ontvangen van de grootste containerschepen blijft ook de ambitie van de haven van Zeebrugge. De nautische bereikbaarheid voor 20.000 teu-schepen is goed, verzekerde Coens. Het belangrijkste is nu investeringen op de terminals zelf om de kranen hoog en breed genoeg te maken om ook de grootste categorie containerschepen te kunnen blijven laden en lossen. Dat vergt veel geld kostende investeringen in nieuwe kranen wat een aantal terminals mogelijk

dwingt tot herstructureringen.

De havens zijn hiervoor hoe langer hoe meer afhankelijk van de beslissingen van de grote allianties van containerlijnvaartredereien over hun gezamenlijke loops. Arnouts verwacht dat op het vlak van de allianties nog wel eens grote veranderingen kunnen plaatsvinden die dan ook weer van invloed zijn op het aantal lijndiensten wat een haven te verwerken krijgt. "Op het gebied van loops is ook nog lang niet alles gezegd," zegt Arnouts.

Coens denkt dat de Vlaamse havens meer dan vroeger moeten samenwerken bij het opzetten van goede achterlandverbindingen. Dat is volgens Coens "een rol waar we nog meer in moeten doen". De havenbedrijven van Zeebrugge, Gent en Antwerpen zouden terminaloperators en logistieke dienstverleners moeten samenbrengen om ze gezamenlijk plannen te laten ontwikkelen voor betere achterlandverbindingen via binnenvaart en spoor.

Dat wordt ook onderschreven door Daan Schalck, directeur-generaal van het Havenbedrijf van Gent. Volgens hem is er een 'kleine mental shift' nodig bij de havens om echte stappen vooruit te kunnen maken in de verbetering van de bereikbaarheid via spoor en binnenvaart. "Om echt multimodaal te zijn via ook trein en binnenvaart moeten we deze vervoersvormen ook echt gelijkwaardig gaan zien," aldus Schalck.

De Gentse havendirecteur pleit er verder voor om niet alleen de achterlandverbindingen te verbeteren maar ook die tussen de Vlaamse havens onderling. Met en goede achterland- en goede onderlinge verbindingen moet worden ingespeeld op het aantrekken van meer distributiecentra waar lading kan worden behandeld voor afle-

vering aan de uiteindelijke klant. Op die manier kunnen de havens ook bijdragen aan het verhogen van waardecreatie in de eigen regio. Want hoe meer werk in de eigen regio hoe meer er ook aan de lading kan worden verdiend.

Investeringen

Schalck hield verder een sterk pleidooi om naast het binnenhalen van zoveel mogelijk containerdiensten ook te blijven investeren in ruimte voor de (chemische) industrie. Naast de grote bulkstromen van olie en olieproducten, kolen en ijzererts ziet de Gentse havendirecteur steeds meer ladingstromen ontstaan van gespecialiseerde grondstoffen in kleinere volumes. De aanvoer van gespecialiseerde chemische grondstoffen en half-fabricaten kan leiden tot een eerste kleine fabriek bij een terminal. Dat levert dan misschien niet direct grote aantallen nieuwe arbeidsplaatsen op maar bij voldoende ruimte kunnen er naast die eerste fabriek veel meer ontstaan en gaat het uiteindelijk wel om een substantieel aantal banen.

"Wij hebben rond onze havens zeker nog hele sterke industriële clusters. We moeten ook niet denken dat zich plotseling alles gaat vernieuwen. We moeten koesteren wat we hebben en ook de bestaande clusters verdere groeikansen geven en niet weggooien wat er al is," zegt Schalck. Hij verwacht voor de haven van Gent, dat anders dan Zeebrugge en Antwerpen weinig in containeroverslag doet, dit jaar nog drie tot vier investeringen in het chemische cluster te kunnen verwelkomen." Al met al was daarmee de stemming tijdens de Vlaamse Havenlunch een stuk optimistischer dan vorig jaar waarin nog veel somberheid heerste over de overlevingskansen van de chemische industrie in België.



Unieke app 112Pleziervaart

Twee ervaren watersporters en beroepsduikers hebben de unieke app 112Pleziervaart ontwikkeld. 'Niet iedereen heeft een marifoon en 112 bellen doe je alleen als het gaat om levensbedreigende situaties', legt woordvoerder Wiebe Blankenberg uit. 'Maar wat moet je dan als je simpelweg pech hebt. Wachten tot er toevallig iemand in de buurt is? Met autopech bel je de Wegenwacht. Heb je pech met je boot dan gebruik je 112Pleziervaart.'

Snel hulp met één handeling

De app biedt twee keuzes. 'Voor levensbedreigende situaties druk je op de bovenste rode knop. Daar staat heel duidelijk bij "levensbedreigend". Je wordt dan direct verbonden met de regionale alarmcentrale. Zij waarschuwen vervolgens de brandweer, de kustwacht of een andere hulpdienst en als het nodig is ook een ambulance. Is er



Hulpverlener in zwaar weer onderweg naar watersporter met pech

sprake van bijvoorbeeld motorpech of een gescheurd zeil dan druk je op de onderste blauwe knop. In dat geval word je in contact gebracht met de dichtstbijzijnde hulpdienst.'

De hulpdienst weet op het moment van alarmering direct waar de watersporter zich bevindt. 'Die lokalisering is mogelijk dankzij het gebruik van gps', vertelt Blankenberg. 'Zodra je op de rode of blauwe knop drukt, weet de hulpdienst precies waar je je bevindt. En omdat je bij ingebruikneming van het systeem je persoonlijke gegevens en een foto van je boot doorgeeft, weet de hulpverlener ook wie je bent en hoe je boot eruitziet. Dat scheelt enorm in de responstijd.

Bijkomend voordeel van de tweedeling bij de alarmering is dat noodhulp alleen wordt ingezet als ook werkelijk sprake is van nood. 'Een onnodige alarmering kost de maatschappij handenvol geld. Bijkomend risico is ook nog eens dat een nooddienst die uitrukt voor een kleinigheid op dat moment niet beschikbaar is voor een echt noodgeval.'

Landelijke dekking

De app werkt overal waar je mobiel internet hebt. 'En mobiel bereik, dat heb je tegenwoordig vrijwel overal', weet Blankenberg. 'Wij hebben het natuurlijk ook zelf getest en zo ongeveer alle kleine en grote wateren van Nederland doorkruist. Zelfs op het IJsselmeer is er bijna overal dekking. En in ieder geval is er dekking op de plekken waar je beroepsvaart en pleziervaart ziet.' Ook als het gaat om de maritieme dienstverleners is er landelijke dekking. 'Zeker 90 procent van de hulpdiensten op de grote wateren werkt mee.'

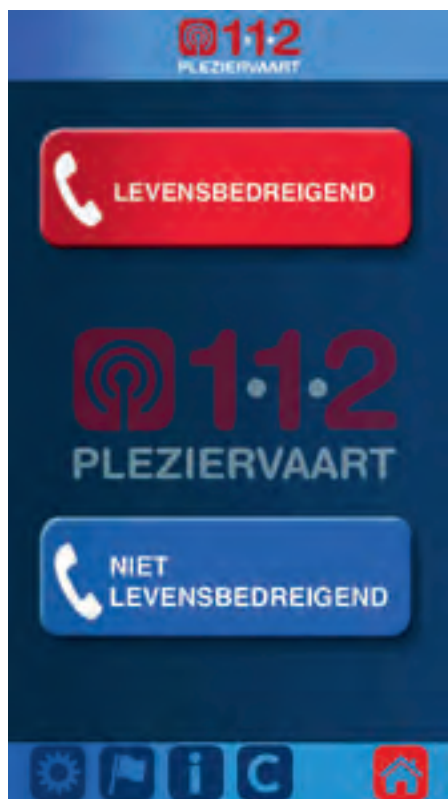
Geen cowboys, geen woekerprijzen

Iedere watersporter heeft wel eens gehoord van hulpverleners die je boot terugsleden naar de haven en daarvoor vervolgens een torenhoge rekening presenteren. 'Niet iedereen gaat even correct te werk', omschrijft Blankenberg het voorzichtig. 'Om dat te voorkomen, zijn alle maritieme dienstverleners waarmee wij werken vooraf gescreeend. En mocht het onverhoopt toch gebeuren dat iemand een vervelende ervaring heeft, dan onderzoeken wij dat en nemen wij indien nodig maatregelen. Als je pech hebt, wil je hulp om veilig weer terug te komen in de haven. Maar dat moet wel verantwoord en tegen normale kosten gebeuren. Overigens vergoeden goede watersportverzekeringen de sleepkosten van hulpverleners.'

Ook Botenwacht Nederland aangesloten bij 112Pleziervaart

'Het eerste wat je wilt is terug naar de haven. Maar daarmee is je dag op het water nog niet gered. Vaak is er sprake van een motorstoring of een storing aan de elektronica. Soms kan een hulpdienst dat direct in orde maken. Maar over het algemeen sleept een reddingsorganisatie je alleen maar terug naar de haven. Als je gebruikmaakt van de app kun je gelijk een afspraak maken met een monteur van de Botenwacht. Die staat dan klaar op het moment dat je terugkomt in de haven. In 99 van de 100 gevallen kan hij de storing snel verhelpen. Zo is niet je hele dag verloren.'

De app is ontwikkeld voor iOS en Android en is verkrijgbaar voor € 1,79 in de Appstore en Playstore. Aan het gebruik zijn verder geen kosten verbonden. Meer informatie over de app is te vinden op www.112pleziervaart.nl.



Het scherm van de app

Nieuwe Directeur voor DFDS Seaways Rotterdam

Mikael Mortensen is per 16 januari de nieuwe Managing Director en Route Director van DFDS Seaways Rotterdam. Hij is verantwoordelijk voor de twee dagelijkse vrachtroutes naar Felixstowe en Immingham en geeft leiding aan het team. Mikael Mortensen beschikt over uitstekende kennis over de transportsector met internationale ervaring in de scheepvaart.

Mikael Mortensen (42 jaar) begon zijn carrière bij DFDS Seaways zes jaar geleden. In 2011 wisselde hij zijn positie als Senior Manager Controlling in voor die van Route Director voor de short sea route tussen Paldiski in Estland en Kapellskär in Zweden. Hier kon hij putten uit de kennis die hij had opgedaan als Controller. Hij vergaarde bovendien veel

ervaring met klantcontacten, leidinggeven en marketing. In 2014 maakte hij nog de overstap naar DFDS Seaways France om daar de rol van Deputy Director te vervullen. Mikael heeft precies de juiste combinatie van ervaring en managementvaardigheden om deze baan tot een succes te maken.

Mikael is getrouwd en heeft drie kinderen. Hij is geboren en getogen in Denemarken. Om het Nederlands goed onder de knie te krijgen heeft hij eerst een intensieve taal cursus Nederlands gevolgd. Zijn echte startdatum was daarom pas op maandag 9 februari.

Mikael Mortensen vervangt Rob Olbertz die deze zomer afscheid nam waarna Allan Hull als Interim Directeur de functie tijdelijk overnam.



Nieuwe Sluis Terneuzen verbetert concurrentiepositie Noordwest Europa

Minister Melanie Schultz van Haagen (Infrastructuur en Milieu) en de Vlaamse minister Ben Weyts (Mobiliteit en Openbare Werken) hebben verleden maand het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen getekend voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen. De Nieuwe Sluis Terneuzen verbetert de toegang tot de Haven van Gent en Terneuzen en zorgt voor een vlotte doortocht van binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk. Verwacht wordt dat de sluis in 2021 gereed is.

De aanleg van de sluis kost naar verwachting 920 miljoen euro. De kosten voor het onderhoud voor 30 jaar worden geraamd op 75 miljoen euro. Nederland betaalt 155 miljoen euro. Vlaanderen draagt de overige kosten. Van de Nederlandse bijdrage neemt de Zeeuwse regio 10 miljoen euro voor haar rekening.

Minister Schultz: "Dit grensoverschrijdende project sluit naadloos aan bij de ambitie van de Nederlandse Maritieme Strategie die ik onlangs naar de Tweede Kamer stuurde. Hiermee verstevigen we de concurrentiepositie van de maritieme sector in Noordwest Europa voor zowel binnenvaart, zeevaart als de havens. Ik ben verheugd met dit bereikte akkoord."

Minister Weyts: "De realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen is een van de prioriteiten die in het Vlaams regeerakkoord zijn opgenomen om de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens te verzekeren. Met de ondertekening van dit Verdrag zetten we een cruciale volgende stap om de Nieuwe Sluis Terneuzen te realiseren."

Deze sluis is van belang voor zowel Vlaanderen als voor Nederland. Deze levert een verbetering van de maritieme toegang

van de haven van Gent en Terneuzen en geeft een reductie van de wachttijden voor de binnenvaart. Bovendien worden met vergroting van de totale capaciteit van het sluisencomplex de corridormogelijkheden richting Frankrijk verbeterd, hetgeen de economieën van Vlaanderen en Nederland ten goede komt. Daarnaast draagt de Nieuwe Sluis Terneuzen bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en is hij een katalysator ter versterking van de regionale economie.

De Nieuwe Sluis Terneuzen zal een sluis worden die in grote lijnen net zo lang en breed wordt als de vernieuwde sluis in het Panamakanaal. De Nieuwe Sluis met afmetingen 427 x 55 x 16,44 meter zal binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen worden gerealiseerd. Het kanaal Terneuzen naar Gent is 32 kilometer lang. 16,6 kilometer hiervan ligt op Nederlands grondgebied, van Sas van Gent tot aan de Westerschelde bij Terneuzen. Het kanaal van Gent naar Terneuzen is een hoofdvaarweg voor de scheepvaart. In 2013 maakten 65.000 schepen gebruik van de sluis bij Terneuzen. Nederland en Vlaanderen zullen gezamenlijk bij de Europese Commissie een aanvraag voor het verkrijgen van Europese Ten-T subsidies indienen.

Vouwen aan de buitenkant
zorgen ervoor dat geen
restmateriaal achterblijft.

‘Wie out-of-the-box denkt, heeft helemaal geen doos nodig’

Door: Lydia Gille

In de verpakkingswereld is Gambo-design een begrip. Het is de Nederlandse uitvinding die de big bag vormvast heeft gemaakt. Daaruit zijn legio toepassingsmogelijkheden voortgekomen, waarmee drastische bezuinigingen vallen te behalen in de gehele logistieke keten. Het verhaal van de uitvinder erachter is wellicht minder bekend, laat staan de voortzetting van zijn erfgoed door zijn weduwe, Marijke van den Veerdonk. Een bevlogen vrouw die in een lean-and-mean-organisatie nieuwe producten ontwikkelt, patenteert, produceert en wereldwijd in de markt zet.

De naam van het merk is Gambo miniMAX, naar de uitvinder Gerard Antonius Maria Boots. Gerard Boots begon zijn carrière als verpakkingkundige bij AKZO. Met zijn wiskundeknobbel en technische kennis ontwikkelde hij een machine die in het hart van het olieraffinageproces katalyseert en de additieven doseert. De uitvinder in hem was echter altijd bezig oplossingen te bedenken en technische eigenschappen te vertalen naar nieuwe producten.

Toen Gerard Boots eenmaal tegen de veertig liep, nam hij in 1986 ontslag bij AKZO om zich als zelfstandige meer te kunnen richten op de ontwikkeling van slimme verpakkingen. Zijn brood verdiende hij aanvankelijk als consultant, docent en examiner, maar toen het zijn ex-werkgever aan kennis ontbrak de uitvinding van de machine voor de olieraffinage goed uit te baten, droeg AKZO de rechten, verkoop en het onderhoud met levering van onderdelen over aan de uitvinder. Dat verschaftte Boots de inkomstenbron om zich voor de volle honderd procent bezig te houden met optimale verpakkingen en de ontwikkeling van machines voor de productie daarvan. Hij heeft voor zijn uitvindingen in diverse landen vele verpakkingsprijzen gewonnen. Zijn echtgenote treedt even succesvol in zijn voetsporen en werd met de doorontwikkeling van het concept in 2012 genomineerd voor De Gouden Noot, een verpakkingssinnovatiewedstrijd.

Geniaal ontwerp

Droge en natte bulk, in kleine en grote hoeveelheden, scherpgepunt of in capsules, alles past in deze zogenaamde liner. Marijke van den Veerdonk legt uit hoe het werkt. “Het lijkt eenvoudig, maar het is wiskunde”, zegt ze. “Stel je een kubus voor. Daarin plaats je een cilinder, want ronde vormen zijn het sterkst. Denk maar aan een ei. Door de cilinder in de rechthoek blijft de bodem plat. Op een derde hoogte buikt de lading in een verpakking normaliter uit, maar dankzij de cilinder blijven ook de wanden rechtop. Alleen de hoeken tussen de cilinder en de rechthoek bevatten nog loze ruimte. Zodra de cilinder is afgevuld, stroomt de lading over in de hoeken en krijgt de liner zijn vierkante vorm.”

De vierkante of rechthoekige vorm ontstaat door het ontwerp dat zit verwerkt in de film en die filmstructuur kan van alles zijn: zuurstofdoorlatend, gemetalliseerd voor koffie of met een grote puntweerstand voor amandelen bijvoorbeeld. Veelal vormt polyethyleen de basis. Het materiaal is oersterk en leent zich uitstekend voor uiteenlopende afsluitingen, als hersluitranden, schenktuilen, doppen en handvatten.

De vouwen van de zak zitten aan de buitenkant, waardoor de wanden aan de binnenkant helemaal glad zijn en er geen restmateriaal achterblijft.

De helft goedkoper

"De kracht van het ontwerp zit in de stapelbaarheid", zegt Marijke. "Daarmee valt veel winst te behalen, omdat alle loze ruimte verdwijnt en te benutten is voor de lading zelf. Op een pallet is er geen overhang en de strak vierkante pakken zijn hoog stapelbaar. Dat kan zo op de vrachtwagen en in het winkelschap. Nog een voordeel: de film is te bedrukken en vormt zo een venster voor reclame."

Gambo maakt voor de klant proefmonsters en berekent in een business case de besparing in de hele logistieke keten. Een goed voorbeeld daarvan is het product satésaus. Marijke: "Het verschil in ruimtebeslag tussen de ronde vorm van het satésausemmertje en de vierkante vorm van het pak is 25 procent in het voordeel van de liner. Maar dankzij de stapelbaarheid, geen loze ruimte, minder toegevoegde emballage, minder overslag, minder opslagruimte en minder transport is de besparing in de hele logistieke keten nog eens 50 procent". De liners voor de satésaus hebben overigens hersluitbare flip-topdeksels met dezelfde effectiviteit als de hersluitbare emmers.

Duurzaam

Om bij het satésausemmertje te blijven, de fabrikant moet ze aanvoeren en opslaan voor gebruik. De afnemer moet de emmers na gebruik schoonmaken, tijdelijk opslaan en afvoeren. "De liner rol je op om het laatste restje satésaus eruit te drukken en het afval kun je goed in elkaar nestelen, zodat het nauwelijks plek inneemt", legt Marijke uit. Het afval is volledig recyclebaar. Zo dient de reductie in de vervoersketen en in die



Het geniale ontwerp van de vormvaste zak

van de verpakking tot verduurzaming. Maar het materiaal is ook afbreekbaar te maken en het evolueert spoedig naar biomateriaal.

Vormvast doch flexibel

Ook als de halve vulling eruit is, blijft de zak staan. Dat maakt de vinding een sterk alternatief voor zakken, bag-in-box, emmers, dozen, blikken, drums en jerrycans. Water in de hersluitbare liner als vervanger van jerrycans zou een uitkomst zijn in rampgebieden. Marijke ziet het helemaal voor zich. "Hulporganisaties zorgen dat schoon drink-

water in de noodgebieden komt door putten te slaan, maar daarna zie je de vrouwen sjouwen met grote hoeveelheden in hun kannen of jerrycans. Dat kan toch beter", zegt ze bijna verontwaardigd. "Niets vermorst of vervuult in een liner. In ontwikkelingslanden zouden kinderen, desnoods in een rugzakje, waterpakken vanuit school mee naar huis kunnen nemen."

Zo ver is het nog niet, maar als de wereld de werking in de praktijk ziet, zou daar snel verandering in kunnen komen. De doorbraak op de Japanse markt bijvoorbeeld, is aanstaande. Japan kent grote onbewoonbare gebieden en stedelijke gebieden met hoge concentraties mensen. Daar is ruimte beperkt en opslag duur. Bovendien is het na vulkaanuitbarstingen en bij andere noodsituaties, zoals in maart 2011, van levensbelang dat er snel drinkwater ter plaatse is. De agent van Gambo in Japan, die altijd al een licentie had voor de big bags, werkt nu aan een project om drinkwater naar de gezinnen te krijgen. Daarvoor is een invouwbaar pallet op de markt, waarin een 1000-liter-liner hangt. De distributie naar de eindgebruiker gaat weer in liners van vijf, tien of twintig liter. Oersterke zakken zijn het. In een testopstelling zijn die 20-literzakken van 3 meter hoog naar beneden gegooid en er gebeurde niets mee, terwijl eerst met een kartonnen doos eromheen de doos meteen kapot viel.

Out-of-the-box

Als Marijke toentertijd iets van haar man geleerd heeft, is het wel denken in oplossingen. Zo ziet ze voor de watermachines die overal op de kantoren staan een praktische oplossing. Marijke: "Die tanks zijn groot, zwaar en bol. Als ze leeg zijn moeten ze vervangen worden en intussen staat er in het magazijn een groot aantal te wachten op vervanging. De Gambo-liner kun je bij het handvat oppakken en erin laten zakken. Als hij leeg is, vouw je hem op." De hanteerbaarheid en volumewinst laten zich raden.

Maar zijn er dan helemaal geen nadelen? "Natuurlijk", zegt Marijke, "bedrijven hebben geïnvesteerd in die installaties en in een wagenpark voor de distributie. Het vraagt om buiten het stramien te denken, anders word je nooit innovatief". Dat brengt haar op een ervaring met een kartonfabrikant in Amerika met wie ze ver was gekomen. "Karton is voor veel bedrijven lastig vanwege duurzaamheidsdoelstellingen. Deze man zag het economische rendement, maar concludeerde verschrikt 'Ja maar wij produceren in hoofdzaak karton'. Het kwam niet bij hem op dat je andere markten kunt aanboren. En dat is het mooie aan het verhaal: Wie out-of-the-box denkt, heeft helemaal geen doos nodig."



Marijke van den Veerdonk

COMPLETE AND HASSLE-FREE SERVICE IN FLEXITANKS

NEOFLEX Logistics Services Industrial Packing S.A., as leading flexitank operator and manufacturer we provide our clients flexible service options and cutting edge technology in bulk liquid transportation.

Contact:

Maarten W. van der Kleij

Phone: +31 180 421 133

Fax: +31 180 421 745

Mobile: +31 653 174 757

maarten@neoflex-europe.nl



neoflex

www.neoflex-europe.nl

U kijkt nu hier naar...

Dit had ook uw advertentie kunnen zijn!

seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

E-mail: info@seaport-magazine.nl | Tel.: +31 495 521 621

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Maak het mee in Emmen!



**Logistieke
hotspot van
het noorden**

Emmen biedt u:

- Direct beschikbare klein- en grootschalige kavels tot zelfs 30 hectare.
- Ligging aan of nabij de A37, de kortste route van de Randstad naar Noord-Duitsland, Scandinavië en de Baltische staten (vice versa).
- Concurrerende grondprijzen en uitgifte condities.
- Een uitstekende logistieke opleidings-infrastructuur, zowel regulier als privaat.
- Gemotiveerd personeel.
- Een slagvaardige overheid.

Emmen in vogelvlucht:

- Circa 108.500 inwoners.
- Ruim 8.100 bedrijven.
- Ruim 48.000 arbeidsplaatsen.
- Ruim 20% van de beroepsbevolking is werkzaam in de industrie.
- Circa 2.000 arbeidsplaatsen in de logistieke sector.
- Grootste industrie kern in Noord-Nederland.
- Grootste cluster aan HTSM bedrijven in Noord-Nederland.
- Het grootste chemiecluster in Europa voor de productie van industriële garens en vezels.
- COCI status (Centre for Open Chemical Innovation). Emmen behoort tot de 5 topregio's in Nederland op het gebied van groene chemie en kunststoffen.

Meer informatie of afspraak? Neem contact op met team Economie van de gemeente Emmen:
T. 14 0591 (buitenland: +31 591 689 000). E. gemeente@emmen.nl

Rotterdams havenbedrijfsleven gaat intensief met universiteiten samenwerken

SmartPort 2.0 bereidt de Rotterdamse haven voor op de toekomst

Het bedrijfsleven in de Rotterdamse haven gaat intensief samenwerken met de Erasmus Universiteit Rotterdam en de Technische Universiteit Delft in SmartPort 2.0. Doel van SmartPort 2.0 is het actief ontwikkelen, bundelen en investeren in kennis die van belang is voor het havengebied om de kansen te benutten die de internationale ontwikkelingen bieden. Naast de twee universiteiten zijn ook de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs de founding partners van deze unieke samenwerking.

Michiel Jak (45) is per 1 februari aangesteld als algemeen directeur van SmartPort 2.0. Hij heeft uitgebreide ervaring in de regio en het organiseren van samenwerkingen en kennisontwikkelingsprogramma's. SmartPort 2.0 richt zich op een aantal uitdagingen waar de Rotterdamse havengemeenschap de komende jaren op gaat inspelen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de bereikbaarheid en ontsluiting van het havengebied, het gebruik van "big data" en de rol van de Rotterdamse haven in de circulaire econo-

mie. Hij zal in de komende maanden de ontwikkeling van diverse zogenaamde roadmaps verder met de betrokken partijen en hoogleraren uitwerken tot een breed gedragen strategie en een aansprekend actieprogramma. Jak: 'Roadmaps werken als een kompas waarmee koers wordt gehouden en iedereen weet waar we voor gaan.'

SmartPort 2.0 streeft naar een intensieve samenwerking met lopende initiatieven in zowel regionaal als internationaal verband. Het bouwt voort op de opgedane ervaring en zal het reeds aanwezige innovatie-ecosysteem in en rond de haven substantieel versterken. 'Met de betrokkenheid van twee wereldwijd vooraanstaande universiteiten op het gebied van haven gerelateerd onderzoek met excellente onderzoekers heeft SmartPort 2.0 een unieke kennispositie,' benadrukt Jak.

SmartPort 2.0 moet zich ontwikkelen tot dé centrale organisatie en verbindende schakel tussen universiteiten en bedrijven die actief en langdurig investeert in kennisontwikkeling van belang voor de haven.



Michiel Jak

Gezamenlijke ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk

Havenschap Moerdijk sluit overeenkomst met marktpartijen

Het Havenschap Moerdijk heeft een overeenkomst op hoofdlijnen gesloten voor een publiek-private samenwerking in de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk (LPM). Het Havenschap zal samen met Roozen van Hoppe namens HeBeMa en Prodelta de ontwikkeling van het LPM ter hand nemen. Deze partijen hadden zich in het verleden al verzekerd van een grondpositie op het toekomstige Logistiek Park.

In de overeenkomst is een aantal uitgangspunten voor de gezamenlijke ontwikkeling opgenomen. Iedere partij heeft zijn eigen rol en verantwoordelijkheid binnen deze samenwerking. Zo zal elke partij zijn eigen percelen in exploitatie brengen. Als het gaat

om aanbestedingen zullen de partijen gezamenlijk optreden. Het Havenschap is verantwoordelijk voor de aanleg van de openbare voorzieningen en infrastructuur.

De totale kosten die gemoeid zijn met de aanleg van het Logistiek Park en de afspraken die daarover gemaakt zijn in de bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk zullen gezamenlijk worden gedragen.

Ferdinand van den Oever, directeur van het Havenschap Moerdijk is blij met de overeenkomst. "Hieruit blijkt dat ook partijen in de markt een groot vertrouwen hebben in de ontwikkeling van het LPM. In een publiek-private samenwerking komt het beste van twee werelden samen om tot realisatie over te gaan."

Hendrik Roozen, van Roozen van Hoppe namens HeBeMa: "Wij hebben er het volste vertrouwen in dat we, door de kennis en expertise van overheid en marktpartijen te bundelen, samen op deze unieke logistieke locatie een state of the art logistiek park gaan realiseren. Een park waar grootschalige logistieke dienstverleners en gelieerde logistieke bedrijven maximaal kunnen profiteren van optimale faciliteiten en multimodale ontsluitingen binnen een specifiek daartoe ontwikkelde omgeving. Daardoor kan de slagkracht van deze bedrijven en daarmee van de hele regio worden verhoogd."

In navolging op dit akkoord op hoofdlijnen volgt een samenwerkingsovereenkomst, waarin de afspraken verder worden uitgewerkt.



Technisch tekenen als passie

Door: Henk van de Voorde

Technisch tekenaar ing. Pieter Gommers wordt maandag 20 april 80 jaar. De Axelaar gaat echter onverdroten door met zijn engineeringswerkzaamheden voor de scheepvaart en de visserij. Zijn bedrijf en zijn Hulsterse vriendin Diana houden hem jong.

"Mijn werk is mijn hobby. Het mooie vind ik om dingen die onmogelijk lijken, toch voor elkaar te krijgen", aldus Gommers. Dat geldt zowel voor de werkvloer als op sportief gebied. In de wielrennerij was hij ooit Nieuweling en op zijn 75e startte hij nog met golflessen. Dat hij goed kon tekenen bleek al op de ambachtschool. Op voorpraak van de schooldirecteur kwam Pieter Gommers in 1951 terecht bij de Terneuzense Scheepsbouw Maatschappij (TSM). Daar bleef hij 22 jaar. Vervolgens was hij enkele jaren technisch directeur bij Sleepdienst Willem Muller BV. In 1979 startte de Zeeuws-Vlaming op 44-jarige leeftijd zijn eigen bedrijf Technisch Bureau Gommers (TBG) in Axel. "Opdrachten kwamen vooral binnen via de Scheepvaartinspectie en classificatiebureaus. Eigenlijk had ik altijd te veel werk." In 1992 kwam zoon Peter in het bedrijf. Een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering vormen stabiliteitsberekeningen. Stabiliteit

is tenslotte van cruciaal belang voor de veiligheid van de schepen. Visserijsschepen die zijn vergaan, is volgens Gommers vaak te wijten aan gebrekkige stabiliteit, aan bijvoorbeeld te weinig vrijboord.

Eurokotters

Rond 1980 kregen diverse Eurokotters gestalte op de tekentafel van Pieter Gommers. De behendige visserijsscheepjes werden met steun van de EG en de nationale overheid op de markt gebracht. Hij ontwierp de kotters met een akelige precisie. "Men was verbaasd dat ik al bij het ontwerp de plaats van de verflijn bepaalde. Vaak gebeurde dat later omdat het uiteindelijke gewicht nogal eens afweek van de berekeningen. De visserij nam in die tijd een enorme vlucht. De ARM 46 stond bekend om zijn goede stabiliteit. Vandaar de uitnodiging van de Belgische Zeevaart Inspectie om mee te denken over de stabiliteit van de Belgische schepen." Zijn

Afon Menai



High speed catamaran

bedrijf staat bekend om het leveren van puur maatwerk. Een bijzondere opdracht kwam van de Provincie Zeeland. "Een bootje ombouwen, dat snel moest kunnen varen op plantaardige olie om clandestiene kreeftenvissers te pakken te krijgen."

De horizon werd verbreed toen de visserij terugliep en er steeds grotere schepen werden gebouwd. "In de jaren negentig ontvingen we een aantal grote orders voor containerschepen, tankers en passagiersschepen. Rond de millenniumwisseling kwam er ook vraag naar sleepboten. We zijn ons gaan specialiseren in ankerbehandelingsvaartuigen voor ondiepe wateren die ingezet worden in de olie-industrie."

Bijzondere werkboot

Anno 2015 richten vader en zoon zich voornamelijk op het ontwerpen van zeegaande schepen voor de nieuwbouw zoals sleepboten, vissersvaartuigen, tankers, cementschepen, containerschepen, passagiersschepen en high-speed aluminium catamarans. Verder zijn ze actief met tekenwerkzaamheden voor verbouwingen en aanpassingen van schepen, zoals voor cementschepen, dredgers en zandschepen. Gommers heeft



Pieter Gommers in gesprek met Sophie op de scheepswerf in Aalst, maandag 20 april wordt hij 80 jaar

vorig jaar een bijzondere werkboot ontworpen voor inzet in ondiepe wateren: de Afon Menai, die onlangs is opgeleverd. De ankerbehandelingsleepboot is 26 meter lang en 13 meter breed. Ondanks de geringe diepgang van anderhalve meter heeft het schip

voldoende capaciteit voor brandstof, water en deklading. De Afon Menai is erg economisch in gebruik omdat het schip vanwege de bemanning en de drie schroeven binnen de 200GT valt.

Noviteiten in de visserij

Analoog aan de mosselzaadinstallaties (MZI) worden ook op het gebied van oesters innovatieve kweekmethodes onderzocht zoals oesterbroedinvestigaties (OBI).

Innovatieve vissystemen en kweekmethodes zijn tenslotte essentieel voor de visserijbranche. De techniek van de MZI is gebaseerd op het uithangen van touwen of netten waarop in het water voorkomende larven zich kunnen vestigen en uitgroeien tot mosselzaad. Het zaad wordt geoogst om verder te worden opgekweekt tot consumptiemosselen op kweekpercelen in de Oosterschelde en de Waddenzee.

Cees van Liere - oud-burgemeester van de gemeenten Putte, Sluis/Aardenburg en Noord-Beveland - bekleedt anno 2015 diverse voorzittersfuncties, gerelateerd aan visserij en streekproducten. De inwoner van Bruinisse is voorman van de Nederlandse Oestervereniging, van de Stichting Vrienden van de Zeeuwse Mossel, van de Dag van de Visserij en van de Stichting Lekker Regionaal Product. „Zeeuwse Zilte Zaligheden scoren. Dat blijkt ook uit het feit dat de ope-

ning van Het Nederlandse Oesterseizoen en van het Belgische Oesterseizoen net als de Mosselweek in België, Duitsland en Nederland massa's mensen op de been brengen. In het licht van innovatieve concepten is de Dag van de Zeeuwse Visserij zeer interessant. Dit initiatief van de Provincie Zeeland en het Zeeuwse Visserijbedrijfsleven wordt

per traditie in de maand september in de Vismijn in Vlissingen gehouden. Op die dag worden alle noviteiten in de visserij geëtd, met medewerking van onder andere de HZ en Imares waar onderzoeken worden gedaan op het gebied van de schelpdiervisserij, visteelt en ecologisch zeeonderzoek", aldus Van Liere.



Opening van het oesterseizoen in Scharendijke in september 2014

Martens Transport Oosterhout breidt vloot uit met 2 nieuwe Nooteboom Pendel-x diepladers

Voor het vervoer van met name grondverzetmachines heeft Martens Transport Oosterhout haar wagenpark uitgebreid met twee nieuwe Nooteboom Pendel-X diepladers. Inmiddels is de nieuwe EURO-83-04P 4-assige PXE dieplader met lage vloerliggers in gebruik genomen.

Een tweede Pendel-X dieplader is momenteel in aanbouw en zal binnenkort aan Martens worden uitgeleverd. Dit betreft een 3-assige EURO-66-03P dieplader met super lage liggervloer. Voor deze 3-assige Pendel-X dieplader heeft Martens ook geïnvesteerd in een nieuwe Volvo FH500 8x4 zwaartransporttrekker, waarbij ook 10 ton aslast op de voorassen wordt verkregen. Dit resulteert in een extra 2 ton laadvermogen! Deze nieuwe PXE diepladers van Martens Transport zijn helemaal geoptimaliseerd voor de nieuwe ontheffingsregels zoals die in Nederland gaan gelden.

Martens Transport Oosterhout heeft een grote voorkeur voor de Nooteboom Pendel-X dieplader. Rene Martens: "Wij hebben al diverse Pendel-X diepladers van Nooteboom in ons wagenpark en hebben hier uitstekende ervaringen mee. Onze chauffeurs zijn zeer gecharmeerd van de geweldige besturing en de enorme hoogteslag van de hydraulische vering. Dit komt vooral van pas in de soms lastige omstandigheden waarin wij moeten laden en lossen. Daarbij komt dat wij door deze besturing een zeer geringe slijtage van onze banden hebben en hiermee behoorlijke besparingen realiseren."



Martens Transport

Martens Transport Oosterhout BV, gespecialiseerd in het exceptioneel transport, is een bedrijf dat zich continue bezig houdt met het verbeteren van de logistieke keten bij haar klanten. Naast het transport richt het bedrijf zich steeds meer op de activiteiten die aan dit transport gerelateerd zijn. Enkele voorbeelden hiervan zijn: Opslag en Overslag activiteiten, Assemblage, Ontheffing verlening, Transportbegeleiding, Cleaning van Machines, Demontage voor Verschepping en Projectbegeleiding.

Enkele faciliteiten die zij bieden zijn een laad – loskade in Oosterhout, een eigen wasplaats, technische dienst, en een spoor-emplacment. Door de investering van een dieplader met de mogelijkheden om, overhoogte en over-breedte containers te vervoeren, richt Martens haar pijlen ook op, Exceptioneel Transport, binnen het containertransport. Bovendien beschikt het bedrijf ook over trailers met twist locks, omdat

steeds meer opdrachtgevers lading aanbieden die als container vervoerd moeten worden. Je moet dan denken aan reclame, opslagcontainers en pontons.

Door vakmanschap van de mensen bij Martens Transport Oosterhout BV kunnen zij kwaliteit van hun diensten garanderen. Investeren in het beste materieel gecombineerd met dit vakmanschap geeft klanten zekerheid en vertrouwen. Duurzaamheid en maatschappelijk, verantwoord ondernemen, zijn zaken waar zij continue in willen verbeteren door steeds te kijken of er mogelijkheden zijn voor intermodaal vervoer.

Vanuit het kantoor bij Ritchie Bros. Auctioneers te Moerdijk wordt de gehele bedrijfsvoering van Martens Transport ondersteund. Sinds Januari 2015 is er een nauw samenwerkingsverband tussen Ritchie Bros. Auctioneers te Moerdijk en Martens Transport Oosterhout BV.



Grote investering in verlenging spoor in Europoort

Op korte termijn zal begonnen worden met de uitbreiding van de spoorcapaciteit op de P&O Ferries terminal in Europoort om zodoende aan het toenemende aanbod in de Rotterdamse haven van vracht via het spoor te kunnen voldoen.

In 2013 steeg de aanlevering van vracht per spoor op de terminal met 43 procent ten opzichte van 2012. In 2014 was de groei 78 procent vergeleken met het voorgaande jaar en in 2015 wordt een groei van ongeveer 80 procent verwacht. Veel van dit extra aanbod wordt uit Polen aangeleverd door ERS Railways en heeft bestemming UK. Deze vracht wordt door P&O Ferries verscheept naar Hull of Teesport en door Stena Line, dat een aangrenzende terminal exploiteert, naar Harwich of Killingholme.

De twee rederijen, ERS Railways en de Port of Rotterdam zijn ervan overtuigd dat deze extra spoorcapaciteit nodig is.

"Het bestaande spoor zal verlengd worden tot 690 meter om daarmee alle treinen te kunnen ontvangen zonder dat deze eerst gesplitst moeten worden, hetgeen kostbaar en tijdrovend is," zegt Peter Stolk, Head of Ports van P&O Ferries.

Op het moment worden 26 treinen per week (in en uit) behandeld. De uitbreiding, die begin maart in gebruik is genomen, zal de partners in de gelegenheid stellen om in 2015 naar schatting 32 treinen per week te behandelen en zal ertoe bijdragen dat volumes verder kunnen groeien. Op de terminal is nog voldoende ruimte om in de toekomst het spoor verder uit te breiden.

Sue Mackenzie, Operations Director bij P&O Ferries zegt: "Dit project levert grote voordelen op en is het resultaat van een uitstekende samenwerking tussen de Port of Rotterdam, ERS Railways, Stena Line en P&O Ferries. Samen met onze partners bieden we de spoor operators een uitstekende hub voor de Short Sea routes naar de UK om zodoende aan de stijgende vraag naar multimodale supply chain oplossingen te voldoen."

Veiligheid op maat voor gebruik en transport LNG

Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) en verschillende partijen uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen ondertekenen vandaag de Safety Deal LNG (Liquified Natural Gas). Hiermee leggen de partijen, verenigd in het Nationaal LNG Platform, vast dat zij zich gezamenlijk inspannen voor een veilig transport en gebruik van het vloeibare aardgas in Nederland. Dit doen zij via het Nationaal LNG Veiligheidsprogramma.



Foto: Aniek Ahlers

Een voorwaarde voor grootschalig gebruik van deze nieuwe brandstof door binnenvaartschepen en vrachtwagens is natuurlijk dat dit op een veilige manier moet gebeuren. Het doel van het programma is dan ook om via kennisontwikkeling te komen tot passende regelgeving. Bijvoorbeeld over het verlenen van vergunningen voor gebruik en opslag van LNG door tank- en bunkerstations.

Staatssecretaris Mansveld hecht aan veilig gebruik en opslag van LNG, maar wil ook dat de voorwaarden die hieraan gesteld worden niet onnodig knellend zijn voor de transportsector. Nederland loopt voorop in

de toepassing van LNG. Juist daarom is het belangrijk dat kennis en regelgeving samen met bedrijven, overheden, kennisinstututen en ook met de brandweer tot stand komen. In 2013 liet Mansveld de Tweede Kamer weten Safety Deals als onderdeel van het Programma Duurzame Veiligheid op te nemen. De Safety Deal LNG is een van de eerste voorbeelden hiervan.

Het Nationaal LNG Veiligheidsprogramma wordt gefinancierd door het ministerie van IenM (350.000 euro), het ministerie van Economische Zaken (350.000 euro), het ministerie van Veiligheid en Justitie (90.000 euro) en het bedrijfsleven (350.000 euro).

LNG is schoner dan traditionele transportbrandstoffen en draagt daarom bij aan het beperken van luchtvervuiling, zoals fijn stof. Motoren die op LNG draaien zijn bovendien stiller. De in 2012 gesloten Green Deal Rijn en Wadden was het startsein voor het gebruik van LNG in de Nederlandse transportsector, zowel scheepvaart als wegtransport.

De grens is een litteken in het landschap

Bedrijven en instanties maken zich sterk om het grensoverschrijdend zaken doen tussen Zeeland en Vlaanderen te bevorderen. "De grens is niet meer dan een litteken in het landschap. De grens staat symbool voor cultureel erfgoed en telt vele anekdotes. Ze is verweven met dynamiek en magie. Problemen ontstonden in het verleden aan de grens, maar werden daar ook opgelost.

In Zeeland zijn om bedrijfseconomische redenen diverse mensen hun baan kwijt geraakt. In Antwerpen en omgeving zijn er juist veel openstaande vacatures, die maar moeilijk kunnen worden ingevuld. Zo worden in de haven van Antwerpen tot 2020 duizenden nieuwe vacatures voor onderhoudstechnici verwacht. De Nederlandse arbeidsmarkt dient daar op in te spelen", aldus voorzitter Cees van Liere van Business Over de Schelde. Van Liere is ook voorzitter van Grenspark De Zoom-Kalmthoutse



Foto: Aad Meijer

Cees van Liere, voorzitter van de Stichting Business Over de Schelde



Foto: Gino van den Broecke

Specialisten in flexibele arbeid

Heide: het grootste grensoverschrijdende natuurgebied van de Benelux. Een deel van het gebied ligt in het Nederlandse Putte in de gemeente Woensdrecht, een ander deel ligt in het Belgische Putte in de gemeente Stabroek. Het uitgestrekte natuurgebied loopt ook dwars door de Vlaamse gemeenten Essen en Kalmthout.

De netwerker uit Bruinisse was onder andere burgemeester van de grensgemeenten Putte en Sluis/Aardenburg. De stichting zorgt ervoor dat grensbarrières worden weggenomen, veroorzaakt door uiteenlopende wet- en regelgeving en door cultuurverschillen tussen de 'directe' Nederlanders en de 'afwachterende' Vlamingen.

"Als er in de haven van Antwerpen vacatures zijn, kan de Nederlandse arbeidsmarkt uitkomst bieden. Wij zorgen voor de juiste match tussen vraag en aanbod. We verbinden bedrijven en werkzoekenden. De regio Zeeuws-Vlaanderen heeft grote potentie om behalve Zeeland ook de arbeidsmarkt in West-Brabant en België te bedienen. Vanuit Hulst is de haven van Antwerpen in amper een half uur aan te rijden", aldus vestigingsmanager Michael Taelman van Hifix. Het uitzendbureau is gespecialiseerd in het leveren van flexibele arbeid voor technische bedrijven binnen hun gehele bedrijfsorganisatie. Opererend vanuit een strategisch gelegen pand in Hulst, bestaat de dienstverlening uit werving & selectie,

internationaal recruitment, coaching, uitzending en detachering. Na de juiste klik, zorgt men ook voor after sales en begeleiding tijdens de werkzaamheden. De aanpak strookt met de filosofie van Business Over de Schelde. Deze stichting coördineert en bevordert grensoverschrijdende activiteiten en impulsen, ondersteund door de Provincie Zeeland. Taelman is via NV Economische Impuls Zeeland in contact gekomen met de bestuursleden Cees van Liere en Tonny Veerman van Business Over de Schelde.

Flexmarkt

"De flexmarkt biedt mooie uitdagingen. Tegenwoordig gaat veel online, maar persoonlijk contact blijft belangrijk. Men kan bij ons altijd even binnen wandelen om informatie over de arbeidsmarkt op te vragen. Wij zorgen voor de juiste klik tussen bedrijfsleven en werkzoekenden. Ons vizier is gericht op het brede spectrum van vacatures binnen technische bedrijven. We regelen niet alleen plaatsing van technische vakmensen, maar ook van administratieve-, commerciële- en logistieke medewerkers", zegt Taelman.

Bakkerslijn

De Vlaamse familie De Meyere leidt al decennia bakkerswinkel Teclado op de Antwerpse Linkeroever. Daarnaast hebben Mark en Miranda de Meyere en hun zoon Maarten

vorig jaar een bakkerslijn opgestart in het voormalige bedrijfspand van banketbakkerij de Cock aan de Tivoliweg in Hulst. Eveneens een mooi concreet voorbeeld van wat de stichting Business Over de Schelde (BOS) beoogt. De familie De Meyere kocht vanwege ruimtegebrek veel producten in bij andere bakkers, maar dat was vanwege de congestie rond Antwerpen logistiek gezien vaak problematisch. De ruime vrijstaande productielocatie in Hulst is een perfecte logistieke uitvalsbasis. Met het opzetten van de bakkerslijn was een forse investering van enkele tonnen gemeoid. Dankzij bemiddeling van financieel specialist Tonny Veerman (bestuurslid Business Over de Schelde) en Mathieu Pasquier van NV Economische Impuls Zeeland is de financiering uiteindelijk rondgekomen.

Innovatief

De bakkerszaak heeft in de afgelopen twintig jaar een prima naam opgebouwd. Het grensoverschrijdende bedrijf is innovatief, heeft de ambitie om te groeien en is goed voor de werkgelegenheid. De afstand tussen de winkel in Antwerpen en de productieruimte in Hulst is in een half uurtje te overbruggen, alleen ligt er wel een grens tussen. "Uiteindelijk is er door ABNAMRO Lease een operationele lease verstrekt voor het grootste deel van de forse investering in de bakkerslijn. Daarnaast heb ik gezorgd voor een private investeerder, en bemiddeld tussen de Belgische leverancier in Lanaken en Teclado Nederland. Deze leverancier was niet op de hoogte van het Nederlands recht, maar ook deze plooiën werden glad gestreken. Door de beide vestigingen geniet de bakkersfamilie van de fiscale voordelen aan beide kanten van de grens. De imposante bakkerslijn is sinds een half jaar volledig operationeel, op het hoge kwaliteitsniveau van wat men van een Belgische ambachtelijke bakker mag verwachten. Business over de Schelde coördineert en bevordert grensoverschrijdende activiteiten en impulsen, ondersteund door de Provincie Zeeland, waarbij naast de financiering ook accountant, notaris, fiscalist en subsidieadviseur meestal een rol spelen", zegt Tonny Veerman.

Veerman Lukaart

De ervaren ondernemer is per 1 maart 2015 samen met een andere routinier het nieuwe bedrijf Veerman Lukaart gestart. Vanuit een klassiek pand in de Wijngaartstraat te Goes bedienen de onafhankelijke specialisten Tonny Veerman en Wim Lukaart het complete traject van bedrijfsovernames en waardebeoordeling. Ze bemiddelen bij de aan- en verkoop van bedrijven, participatie, opvolging in de familie, fusie, herstructurering, management buy-in/buy-out en conflictsituaties.



Tonny Veerman (links) en zijn compagnon Wim Lukaart

Veerman en Lukaart zijn complementair aan elkaar. De bundeling van krachten tilt hun dienstverlening naar een nog hoger niveau. Ze zijn de regisseurs in de interactie tussen koper, verkoper en intermediairs zoals banken, accountants, advocaten en notarissen. Veerman bekleedde jarenlang een managementfunctie in de bancaire sector. Lukaart is Registeraccountant, Forensisch (Register) mediator, Master in Business Valuation en Gerechtelijk Deskundige. Overall waar een objectieve waardering van de onderneming nodig is kunnen de routiniers ingezet worden. Hun kennis op het gebied van bedrijfswaardering wordt ook veel aangewend in conflictsituaties, zoals bij echtscheidingen, ruzie tussen vennoten of aandeelhouders en bij nalatenschappen.

Dynamische database

Veerman en Lukaart hebben de beschikking over een uitgebreide dynamische database met potentiële uittredende ondernemers en aspirant kopers. Mede dankzij hun uitgebreide netwerk, dat reikt tot ver over de Belgische grens, kunnen ze slagvaardig opereren. De specialisten hebben in de afgelopen jaren tientallen succesvolle matches bewerkstelligd, goed voor economie en werkgelegenheid. Veerman Lukaart is BOBB gecertificeerd. Aanbieders en kopers van ondernemingen kunnen aan het voeren van het speciale logo herkennen, dat zij met gekwalificeerde overnamebemiddelaars van doen hebben.

www.businessoverdeschelde.com
www.veermanlukaart.nl
www.hifix.nl



Foto: Aad Meijer

Bakker Mark de Meyere: productielocatie in Hulst, winkel in Antwerpen

Weten of koudemiddel is vervuild met het zeer gevaarlijke R40 gas?

GEBRUIK ONZE RRA 'SNIFFER' TEST

- HEEL HANDIG IN GEBRUIK
- VEILIG
- OP ELK GEWENSTE LOKATIE IN TE ZETTEN
- ONDER BIJNA ALLE OMSTANDIGHEDEN

VOORKOMEN IS ALTIJD BETER DAN GENEZEN!



Powered by:

Holland Reefer Service
keeps your reefers running



Rotterdam Botlek
Telefoon: 0181 234 244
E-mail: info@hollandreeferservice.nl



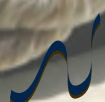
www.hollandreeferservice.com

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

Ons kantoor bestaat uit advocaten die zich allen hebben gespecialiseerd in het vervoerrecht, waaronder het binnenvaartrecht.

Voor wat betreft de binnenvaart zijn wij gespecialiseerd in :

Ladingschades / aansprakelijkheid - Aanvaringen / schadevaringen - Casco-schades - Geschillen tussen werven en scheepseigenaren - Polisdisputen - Hulpverlening / averij-grosse - Bevrachtingsgeschillen - Arbeidsrecht - Letselschades binnenvaart - Het opstellen en begeleiden van (bouw)contracten en algemene voorwaarden


smalle gange

Voor nadere informatie

De Rotterdam Oost Toren High Rise 28e Etage
Wilhelminakade 143, 3072 AP Rotterdam

T 010 201 00 70 F 010 412 04 03 I smallegange-lawyers.com

KOCH Consultancy Group

www.kochadviesgroep.nl Engineers & Architects



Goes
Beukenstraat 56,
tel. +31(0)113 213030

Terneuzen
Noorwegenweg 1,
tel. +31(0)115 642700

- Architectural design
- Structural engineering
- Maritime projects
- Project management
- Logistic simulation
- Product & Process development



New concept for
container terminals see:

www.ngict.eu



The Cooperative Association of Vlietlieden provides the transport of persons, packages and supplies to ships at the anchorage and to offshore wind farms. Our three quick tenders bring everything and everyone to the desired location of your choice. Including luggage, the 'Tender Express', 'Wavecat Express' and 'Victory' are

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



designed for the transportation of respectively seven and twelve persons. Besides communications (water taxi) the boatmen assist in mooring, unmooring and shifting of maritime-, river- and fishing boats in the port area of IJmuiden, Velsen and Beverwijk. We operate closely together with pilots, tugs and port authorities.

Email: cvv@vlietlieden.nl

Tel 24/7: +31 (0)255 515354

Tel office: +31 (0)255 521796

www.vlietlieden.nl



Coöperatieve
Vereniging van
Vlietlieden w.a.

WASUB 'The Human Powered Submarine'

Team TU Delft wil met onderzeeër wereldsnelheidsrecord verbeteren

In de vorm van een interview zal WASUB, één van de vele DreamTeams die de TU Delft rijk is, vertellen over hun project en zullen er een aantal technische snufjes toegelicht worden.

Kun je ons vertellen wat jullie project inhoudt?

Het WASUB team bestaat uit een groep enthousiaste studenten van verschillende faculteiten binnen de TU Delft. Gezamenlijk ontwerpen, engineeren en bouwen wij een mens aangedreven onderzeeër. Met deze onderzeeër nemen wij aankomende zomer deel aan een internationale wedstrijd in Amerika.

Wij werken nauw samen met bedrijven. Zij ondersteunen ons met geld en goederen, maar vooral met kennis. Door praktische kennis van bedrijven te vermengen met frisse ideeën van studenten ontstaan prachtige nieuwe ontwerpen en samenwerkingen.

Wat is jullie doel?

Ons hoofddoel is het verbreken van het wereldsnelheidsrecord voor eenpersoons schroef aangedreven onderzeeërs. Op dit moment ligt dat op 7.28 knopen, wat gelijk is aan 13.49 km/h. Daarnaast willen we graag een platform bieden aan studenten, zodat zij zichzelf kunnen ontwikkelen in de praktijk en in aanraking kunnen komen met bedrijven.

Waar zal de race plaats vinden en hoeveel landen doen mee aan dit evenement?

De race zal aankomende zomer in Amerika plaatsvinden. Er zullen ongeveer 25 studententeams deelnemen aan deze wedstrijd. Deze teams komen vanuit alle hoeken van de wereld. Het is een echt internationaal evenement!

Kun je beschrijven hoe de piloot de race ondervindt?

Je moet je voorstellen dat je in een wetsuit vijf meter onder water in een afgesloten



krappe ruimte zit. Deze ruimte is volledig gevuld met water waardoor je adem zal moeten halen door middel van duikapparatuur. Vervolgens moet je ongeveer 30 seconden de benen uit je lijf trappen!

Waarom gebruiken jullie een contra roterende schroef?

Het gebruik van deze schroef heeft een aantal voordelen. Allereerst heeft een contra roterende schroef een hogere efficiëntie dan een conventionele schroef. Daarnaast zal de romp, bij een contra roterende schroef, twee tegengestelde momenten ondervinden in plaats van één moment. Hierdoor is het resulterende rolmoment op de romp kleiner en zal het liggen onder een rol hoek voorkomen worden. Dit biedt voordelen, want er zal minder gecorrigeerd hoeven te worden met de vinnen waardoor de weerstand kleiner wordt.

Hoe kan de onderzeeër bestuurd worden?

Aan de achterkant van de onderzeeër zijn vier vinnen gemonteerd in een plus configuratie. Deze vinnen worden aangestuurd met servomotoren. Op deze manier is het mogelijk om de onderzeeër te besturen. De servomotoren worden aangestuurd door een automatische piloot. Deze maakt gebruik van de gegevens van een aantal sensoren in de onderzeeër. Zo worden en oriëntatie en diepte van de onderzeeër gemeten. Vervolgens worden deze gegevens verwerkt en de onderzeeër kan dan zelf bepalen welke uitslagen van de roeren nodig zijn om de onderzeeër op koers te houden.

Hoe belangrijk is sponsoring voor jullie?

Sponsoring is heel belangrijk voor WASUB. Dit team is een stichting. Om aan voldoende middelen te komen voor het uitvoeren van dit mooie project zijn sponsors onmisbaar. We proberen deze sponsoring wel verder te laten gaan, dan alleen het krijgen van geld en het plakken van logo's op de onderzeeër en banners. In onze filosofie moet een sponsoring van een bedrijf aansluiten bij de werkwijze van het team. Zo proberen wij bedrijven al in de ontwerpfase bij het project te betrekken. Op deze manier kunnen wij creatieve ideeën van ons team combineren met praktijkkennis van bedrijven. Deze samenwerking leidt niet alleen tot innovatieve oplossingen, maar wordt door studenten en bedrijven als leerzaam en vooral leuk ervaren! Op deze manier proberen we de interactie met bedrijven voor de studenten en de bedrijven levendiger te maken. Naast deze kennis en producten zijn er ook financiële sponsors nodig. De sponsors die ons financieel ondersteunen proberen wij ook zo goed mogelijk tegemoet te komen. Iedereen heeft een ander doel met sponsoring. In overleg is het altijd mogelijk om een overeenkomst te maken die aansluit bij de wensen van de sponsor en die WASUB in staat stelt om haar doel te bereiken!

Tot slot, waar kunnen geïnteresseerde informatie vinden over de WASUB?

Op onze facebook pagina en natuurlijk op www.wasub.nl. Daar kunnen geïnteresseerden zich ook aanmelden voor de maandelijkse nieuwsbrief.

Willem de Vries nieuwe directeur Sectorinstituut Transport en Logistiek

Per 1 maart 2015 is Willem de Vries in functie als directeur Sectorinstituut Transport en Logistiek en volgt daarmee interim-directeur Ineke Strijp op. De Vries heeft een rijke ervaring in de sector transport en logistiek, jarenlang als directeur van Randstad Transport/GPd Wegvervoer.

Sectorinstituut Transport en Logistiek is in opdracht van SOOB recent voortgekomen uit een fusie van VTL, Gezond Transport en Fuwa Wegvervoer. "Er ligt een grote uitdaging met volop kansen te wachten," zegt Willem de Vries. "Als nieuwe organisatie gaan we ons de komende tijd focussen op

het ondersteunen van (leerling)werknemers en werkgevers bij (leren)werken, opleiding en gezondheid in transport en logistiek". De Raad van Toezicht van het Sectorinstituut heeft veel vertrouwen in de versterking van de organisatie met Willem de Vries. "Willem de Vries kent de sector door en door en kan vanuit de praktijk goed inspelen op ontwikkelingen in de markt die van belang zijn bij het zorgen voor voldoende instroom en het inzetbaar houden van werknemers. Met zijn kennis en ervaring kan het Sectorinstituut Transport en Logistiek de ingezette nieuwe koers namens en voor de sector met volle kracht continueren.



Shortsea Shipping: met bijna 143 miljoen ton (+ 4%) nieuw record behandelde tonnage in Vlaamse havens

Shortsea Shipping blijft sterk groeien. De tonnage van het vorige recordjaar 2013 werd in 2014 van de tabellen geveegd met bijna 6 miljoen ton meer behandelde cargo. Dit blijkt uit cijfers die zijn vrijgegeven door het Promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen.

- De shortsea trafiek in de Vlaamse havens steeg met 142.860.448 ton in 2014 iets meer dan 4% t.o.v. 2013 (136.890.712 ton).
- Het aandeel van het shortsea transport tegenover de globale trafiek in de Vlaamse havens bedroeg 53,13%.
- De SSS-trafiek steeg in Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

In absolute cijfers werd eind december 2014 een totaal van 142.860.448 ton behandelde shortsea cargo genoteerd voor de 4 havens samen.

- Met 94.117.446 ton shortsea lading heeft Antwerpen het grootste pakket. Er was een sterke stijging t.o.v. 2013 met 5.104.110 ton (+ 5.7%)
- De haven van Gent kende met 17.475.653 ton shortsea lading een lichte groei van 214.216 ton (+ 1.2%) t.o.v. 2013.

- Zeebrugge had met 29.852.080 ton een stijging van 3.6% of 1.039.471 ton meer behandelde cargo.
- De haven van Oostende viel terug op een shortsea trafiek van 1.415.269 ton (- 21.5%) omdat de verbinding met het VK niet meer in de cijfers 2014 voorkomt (wat nog wel gedeeltelijk in 2013 het geval was)

Het % shortsea t.o.v. de totaal behandelde lading (shortsea én deepsea) verschilt uiteraard van haven tot haven. Oostende scoort bijna 100%. Antwerpen heeft als meer in het hinterland gelegen haven 47.3% shortsea lading. Gent en Zeebrugge halen respectievelijk 67.5 % en 70.2%. Het groot belang van shortsea shipping voor de vier Vlaamse havens samen wordt ook geïllustreerd door het aandeel van liefst 53,13% in alle behandelde maritieme tonnage samen. In tonnage en % uitgedrukt dus belangrijker dan het deepsea verkeer. In het vorige recordjaar 2013 was dit exact 52,36%. Shortsea verankert zich steeds sterker in onze havens.

Het promotiebureau heeft statistieken over de shortsea cijfers verzameld vanaf 1999: sinds dat jaar vertoont de evolutie een forse groei van 61,38%, van 88.5 naar 142.9 miljoen ton. Deze fikse stijging toont aan dat shortsea een duurzaam en sterk geïntegreerd onderdeel van de globale co-modale of synchro-modale Europese transportketen is geworden.

Verdeeld naar de goederensoort (in tonnen uitgedrukt) zijn de containers de grootste groep: 41%. Gevolgd door vloeibare bulk 30%, droge bulk 14%, roro 11% en stukgoed 4%. T.o.v. 2013 stegen de tonnages van de containers met 8%, vloeibare bulk met 4% en droge bulk met 2%. Het stukgoed verloor 5%. Het roro gebeuren verloor licht (- 1%) maar dit is te verklaren door de hoger vermelde situatie in Oostende, in Gent en Zeebrugge was er groei, in Antwerpen een lichte terugval.

Het totaal aantal behandelde teu's in onze Vlaamse havens steeg voor shortsea van 4.8 miljoen (2013) naar 5.1 miljoen in 2014. Shortsea op de kanalen en binnenwateren (zee-rivier) vertoont 2 facetten. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde werden 1.063.229 ton shortsea goederen vervoerd (een stijging van 187.095 ton of 21,35% t.o.v. 2013). Voor het Albertkanaal werden 277.457 tonnen genoteerd (een daling van 22.695 ton of -7.56% t.o.v. 2013). Opvallend is dat 83,32% op het Zeekanaal import lading is. Op het Albertkanaal is 59% export cargo.

De zeerivier schepen hebben een zeer belangrijke troef: ze brengen de lading ver landinwaarts, vaak tot op een laad/losplaats dichtbij de klant.

www.shortsea.be

Korte Berichten

Statoil zorgt voor spin-off in Vlissingen-Oost



Kick-off bij VDS Staal- en Machinebouw in Nieuwdorp

VDS Staal- en Machinebouw in Nieuwdorp (Vlissingen-Oost) is in opdracht van Heerema Marine Contractors onlangs gestart met de fabricage van de pre drilling template voor mega-project Johan Sverdrup van de Noorse staats-

oliemaatschappij Statoil. Het project behelst een van de grootste olievelden van Noorwegen. Het Johan Sverdrup-veld ligt op het Noorse deel van het continentaal plat in de Noordzee. Het bevindt zich ongeveer 140 kilometer ten westen van

Stavanger en is een van de grootste olievondsten in de Noordzee. Het veld is goed voor een kwart van de totale Noorse olieproductie. De productie zal aanvangen in 2019 en start met zo'n 350.000 vaten olie per dag, met de mogelijkheid de productie verder op te schroeven. Met miljarden te exploiteren vaten olie is het een van de grootste industriële projecten voor de komende decennia. De ontwikkeling en exploitatie van dit enorme olieveld genereert honderden banen voor tientallen jaren. Het veld wordt in fases ontwikkeld. De eerste fase omvat een centraal veld met vier olieplatforms.

www.vds.nl



Innovatieve Mobile Vapour Recovery



De petrochemie is vanouds een stabiele sector. Net als in bijvoorbeeld het Amerikaanse Houston wordt er ook in de havens van Antwerpen en Rotterdam flink geïnvesteerd in nieuwe installaties, crisis of geen crisis. De innovatieve Mobile Vapour Recovery Unit (MVRU-1100) van Mariflex kan een faciliterende rol vervullen voor de petrochemie. Met dit unieke systeem voor de scheepvaart kunnen tanks en schepen snel en eenvoudig worden ontgast en inert gemaakt. Alle resterende dampen van de lading worden door de MVRU-1100 op een veilige manier opgevangen en afgevoerd, zonder dat daar reststoffen bij vrijkomen of afval ontstaat. Het systeem kan ook het overpompen van lading tussen zee- en bin-

nenvaarttanks in havens aanzienlijk versnellen. „We kunnen de totale coördinatie op ons nemen bij Ship to Ship transfers. Van het inert maken en ontgassen van schepen tot het laden en lossen van het zeeschip zelf. Zo boeken we grote tijdswinst voor onze klanten”, aldus Bas de Jong, Sales Manager van Mariflex Benelux, toonaangevend op het gebied van diensten en producten voor het laden en lossen van vloeistoffen. Op het bedrijfsterrein in Vlaardingen heeft men de beschikking over een kade waar binnenvaartschepen tot 135 meter lengte kunnen afmeren.

www.mariflex.net

Heros omarmt circulaire economie

Heros Sluiskil, strategisch gevestigd aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen, geeft een praktische invulling aan het begrip circulaire economie. De specialist in herwinning van grondstoffen uit afval start binnenkort met de levering van grote hoeveelheden AEC-bodemassas voor de N62. De wegen worden vierbaans gemaakt met ongelijkvloerse kruisingen, waardoor er drie grote ophogingen worden gerealiseerd: rechtsaf richting Goes na de Westerschuldetunnel (bij het eerste stoplicht), bij 's Heerenhoek en bij de oprit naar de A58.



Heros gaat tot medio 2016 alle benodigde AEC-bodemassas leveren voor de aanleg van de nieuwe weg die loopt van Borssele op Zuid-Beveland tot Zelzate in Vlaanderen. Het grote infrastructurele project voor de N62 is gewonnen door Koninklijke Boskalis Westminster N.V. Voor deze hoofdaannemer levert Heros grote partijen opgewerkt bodemmassa, afkomstig van Afval Energie Centrales (AEC).

Heros Sluiskil is onderdeel van REMEX Mineralstoff GmbH uit Düsseldorf, werkmaatschappij van REMONDIS. Het meer dan zestig bedrijven omvattende REMEX is met name actief op het gebied van bouw- en sloopafval en de herwinning van metalen en bouwstoffen uit AEC-bodemassas.

www.heros.nl



Foto: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

MOCE lanceert nieuw websiteadres MOCE.biz

Het Navingo Maritime & Offshore Career Event (MOCE) heeft een nieuwe URL gelanceerd voor de website van de beurs, namelijk www.MOCE.biz. Deze nieuwe URL vervangt de bestaande URL www.maritimeoffshorecareerevent.nl.

Bezoekers kunnen terecht op MOCE.biz voor onder meer het beursprogramma, de plattegrond en exposantenlijst en praktische informatie over de beurs en de locatie. Vanaf heden is het ook mogelijk om online voor te registreren voor een bezoek aan MOCE2015. De beurs is geopend van 10.30 tot 18.00 uur waarbij het laatste uur wordt afgesloten met een netwerkborel op de beursvloer. Om 11.00 uur zal de beurs officieel geopend worden door Harold W.M. Linssen, Havenman van het Jaar 2014 en Managing Director van Keppel Verolme B.V.

70% van de beursvloer uitverkocht

Heerema, Boskalis, Damen Shipyards, Jumbo en Van Oord, geen onbekenden voor de engineers, elektromonteurs en HWTk's onder ons. Inmiddels trouwe gezichten op

MOCE, al jaren vertegenwoordigen zij het leren en werken in de maritieme en offshore sector en met succes! Ondanks de dalende olieprijs en andere uitdagingen waar de markt mee te maken heeft zoals de nasleep van de crisis, is de maritieme en offshore sector één die nog steeds groei laat zien. Want de dalende olieprijs brengt ook voordelen met zich mee; rederijen die zeevaart exploiteren doen hier weer hun voordeel uit. De volledige exposantenlijst van MOCE2015 is terug te vinden op MOCE.biz. Inschrijving voor deelname aan als exposant MOCE2015 is nog mogelijk tot vrijdag 13 maart 2015. Meer informatie hierover is ook beschikbaar op de website.

Beursprogramma

Naast een goed gevulde beursvloer zorgt de organisatie ook weer voor een interessant programma. Bezoekers kunnen diverse bedrijfspresentaties van exposanten bijwonen of aanhaken bij workshops. De MaritiemeVacaturebank.nl-Kubus is weer aanwezig om stage- en werkzoekenden op weg te helpen met het opstellen van hun CV en sollicitatiebrief.

Het Navingo Maritime & Offshore Career Event richt zich op werkgelegenheid en opleiding in de onderstaande sectoren:



Binnenvaart, Havens, Jachtbouw, Marine, Maritieme arbeidsbemiddeling, Maritieme dienstverlening, Maritieme toeleveranciers, Offshore, Olie & gas, Energie, Opleiding, (Petro-)chemie, Training & Onderwijs, Scheepsbouw en reparatie, Visserij, Waterbouw & Dredging, Watersport, Zeescheepvaart.

Harold Linssen verricht officiële opening MOCE2015

Harold W.M. Linssen, Havenman van het Jaar 2014 zal op woensdag 22 april 2015 de officiële opening verrichten van het Navingo Maritime & Offshore Career Event 2015.

Op 12 januari 2015 jl. werd Harold Linssen benoemd tot Havenman van het Jaar 2014. Tijdens zijn toespraak, bij de uitreiking van deze titel, benadrukte hij het belang van het verbinden van het bedrijfsleven met het onderwijs en haar studenten. Voor een hoop studenten is de uiteindelijke beroepskeuze nog onbekend terrein: welke keuzes moet je maken en welke wegen moet je inslaan om je ambities te vervullen? Harold Linssen, tevens Managing Director van Keppel Verolme voelt zich hierbij nauw betrokken en wil graag een brug slaan tussen het onderwijs en bedrijven.

Programma officiële opening

De officiële opening vindt plaats om 11.00 uur op het podium in de Rotterdam Hall van het Beurs-WTC gebouw. Na een kort openingswoord zal Harold Linssen de beurs traditioneel openen door het luiden van de scheepsbel. Vanaf 10.30 uur is de beurs geopend voor bezoekers.

Oasis of the Seas

Keppel Verolme is de laatste tijd regelmatig in het nieuws geweest vanwege het onthaal van de Oasis of the Seas, het grootste cruiseschip ter wereld. Naast dat dit een grote opdracht was voor Keppel Verolme, bood dit voor studenten ook opleidings- en carrière-mogelijkheden. Keppel Verolme faciliteert namelijk een interne bedrijfsschool waarbij een selectief aantal jongeren per jaar de kans krijgt om intern bij Keppel Verolme te worden opgeleid en dus mochten mee sleutelen aan de Oasis of the Seas.



Korte Berichten

'Binnen twee jaar minder regeldruk logistiek'

Samenwerking bedrijfsleven, inspectiediensten en Rijksoverheid

Het kabinet wil de regeldruk voor bedrijven binnen twee jaar merkbaar terugdringen. Verladersorganisatie EVO, exportvereniging Fenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN), expediteursvereniging FENEX, Air Cargo Netherlands (ACN) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN) reageren positief – de organisaties verwachten snel concrete resultaten.

Minister Schultz van Haagen van Infrastructuur en Milieu schreef dit onlangs, mede namens het ministerie van Economische Zaken, in een brief aan de Tweede Kamer.

Afspraken

Verschillen in inzicht tussen de overheid en het bedrijfsleven leidden na constructief overleg tot vertrouwen om de regeldruk voor ondernemers merkbaar terug te dringen. De partijen werken samen aan oplossingen voor maar liefst 22 knelpunten in de logistiek van het bedrijfsleven. De partijen werken bijvoorbeeld aan voorstellen voor een betere voorlichting over ingewikkelde regels, het harmoniseren van inspectietarieven in Europa en het verminderen van lokale regeldruk.

Langere vrachtauto's zijn veilig

Nieuw onderzoek naar de verkeersveiligheid van langere en zwaardere vrachtauto's (LZV's of ecocombi's) bevestigt dat deze voertuigcombinaties goed zijn voor de doorstroming en veilig aan het verkeer deelnemen. Dat zijn de belangrijkste conclusies van een nieuw onderzoeksrapport van Arcadis naar de verkeersveiligheid van ecocombi's. Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladersorganisatie EVO zien het rapport als een bevestiging van eerdere onderzoeksresultaten. Daaruit kwam ook naar voren dat ecocombi's niet onveilig zijn dan gewone vrachtauto's en daarnaast voor schoner en efficiënter transport zorgen.

Uit het Arcadis onderzoek blijkt dat er over de periode 2011-2013 in totaal 10 ongevallen zijn geweest waarbij een LZV is betrokken. Bij drie van die ongevallen is een persoon lichtgewond geraakt, voor het overige was er alleen materiële schade. De meeste ongevallen vonden plaats op de autowegen. Er was vaak ook geen direct verband tussen de specifieke LZV-kenmerken (langer of zwaarder) en het ongeval.

Het aantal ecocombi's in Nederland ligt inmiddels rond de 1.100. Een belangrijke volgende stap is om ecocombi's in het grensoverschrijdend vervoer toe te staan. Daarmee komen de voordelen van het concept nog beter tot hun recht. Er wordt inmiddels hard gewerkt aan een Benelux-proef die het LZV-vervoer tussen België en Nederland mogelijk moet maken. TLN en EVO zijn daar nauw bij betrokken.

Positieve sentiment transportsector zet door

Toenemende bedrijvigheid, prijzen blijven minpunt

De transportsector zit weer in de lift. Dat blijkt uit het laatste conjunctuuronderzoek van Transport en Logistiek Nederland (TLN) inzake het vierde kwartaal 2014.

De toenemende bedrijvigheid, een kleine groei van het personeelsbestand en lichte omzetgroei in het afgelopen jaar duiden op positieve ontwikkelingen binnen de transportsector. Maar naast deze ontwikkelingen vormen de prijzen, wat ondernemers betreft, een sterk minpunt. Met name prijzen voor transportactiviteiten zijn nog altijd 'onder de maat', aldus de leden van Transport en Logistiek Nederland.

Minder faillissementen, meer starters

Dat de economische situatie van de transportsector verbetert, blijkt ook uit de nieuwste cijfers van Graydon. Het aantal faillissementen van transportbedrijven is met 12 procent in 2014 flink afgenomen. In 2013 ging het om 201 failliete transportbedrijven en in 2014 om 176. Het aantal startende transportbedrijven nam toe met 4 procent tot 1.271.

Terughoudend

Wat de vooruitzichten voor transport en logistiek betreft, zijn ondernemers zeer terughoudend. 'Eerst zien, dan geloven', zo redeneren ondernemers in de transportsector. Het merendeel van de ondernemers gaat er van uit dat de bedrijvigheid in 2015 licht zal dalen ten opzichte van 2014. Ondernemers bij expeditie- en verhuisbedrijven zijn het meest positief gestemd wat het economische klimaat betreft. Daarbij verwacht het merendeel van deze ondernemers voor de komende periode een verdere verbetering. Ook een groot aantal ondernemers in het binnenlandse stukgoederenvervoer en in het tank-/silovervoer rekent op een verdere verbetering van het economische klimaat.

Personeel nodig

Ondanks de toenemende bedrijvigheid zijn bedrijven voorzichtig met plannen voor uitbreiding. Bijna driekwart van de bedrijven wil het personeelsbestand in 2015 gelijk houden, een vijfde wil uitbreiden. Echter TLN waarschuwt dat met de vergrijzing bedrijven die geen duidelijke groeiplannen hebben toch op zoek moeten gaan naar nieuw personeel.

Recordvertraging havens westkust VS

EVO: miljoenschade voor Europese handels- en productiebedrijven

Vertragingen in de havens aan de westkust van de Verenigde Staten lopen op tot recordhoogte – met een miljoenschade voor Europese en Amerikaanse bedrijven tot gevolg. De vertragingen zijn het gevolg van een arbeidsconflict tussen havenwerkers en het havenbeheer van de grote havens.

Verladersorganisatie EVO schat dat de schade voor Nederlandse handels- en productiebedrijven in de tonnen loopt. Op Europese schaal loopt de schade in de miljoenen euro's. De Europese koepelorganisatie voor verladers, de European Shippers' Council (ESC), vroeg daarom vandaag samen met de Amerikaanse vereniging van exporteurs (AAEI) om een snelle oplossing van het conflict.

Schade

Handels- en productiebedrijven kampten in de zomer van 2014 ook al met vertragingen in de Rotterdamse haven, maar die werden destijds snel opgelost. Een oplossing voor de havens aan de Amerikaanse westkust lijkt voorsnog echter ver weg. Veel bedrijven uit Nederland en de rest van Europa krijgen door de lange wachttijden te maken met hoge kosten. Veel schepen liggen noodgedwongen voor anker voor de kust. Omleidingen naar andere havens, zoals Houston, vertragen de goederenstroom van bedrijven ook omdat de rest van het traject daarna per weg of spoor moet worden afgelegd.

Zekerheid over aanleg buitenring goed voor ondernemers

De Raad van State heeft besloten dat Limburg de rondweg Parkstad Limburg aan mag leggen. Dit besluit zorgt ervoor dat de onzekerheid voor ondernemers over het wel of niet doorgaan van de buitenring nu van de baan is. Dit stellen verladersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland en de Limburgse Werkgeversvereniging (LWV). Volgens de organisaties zorgt de aanleg van de buitenring voor een betere doorstroming verkeer van en naar ondernemers op bedrijventerreinen in de regio.

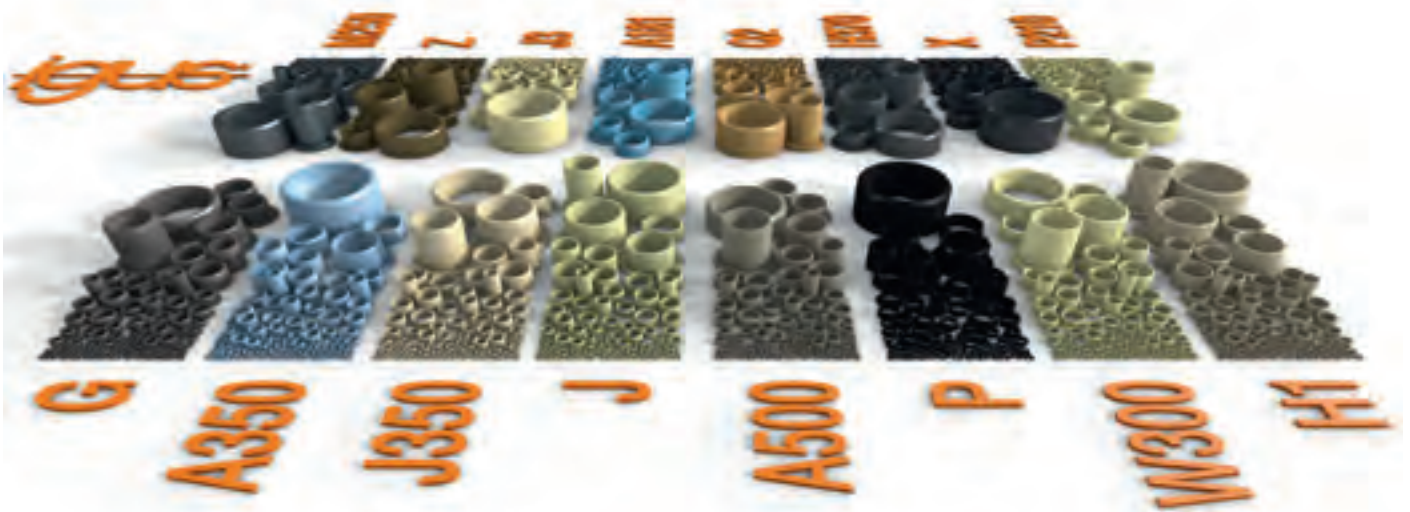
Op deze bedrijventerreinen zijn zo'n 1600 bedrijven gevestigd die goed zijn voor bijna 30.000 arbeidsplaatsen. De Raad van State besliste onlangs dat Limburg de zogenoemde buitenring Parkstad Limburg mag aanleggen.

Doorstroming

De buitenring zorgt voor een betere doorstroming voor het verkeer van en naar de bedrijventerreinen in de regio. Na jaren van juridisch getouwtrek krijgen ondernemers nu een goede verbinding naar snelwegen in de regio. Dit is belangrijk omdat de werkgelegenheid de komende jaren toeneemt in deze regio. Een goede bereikbaarheid is voor werknemers, maar ook voor aan en afvoer van grondstoffen en producten, daarom van levensbelang voor de bedrijven in deze regio.

Meer dan 1300 nieuwe glijlager-standaardmaten maken droogloop en kosten reductie mogelijk in alle branches

Igus start het jaar met een grote investering in glijlagers



De kunststofspecialist igus breidt zijn glijlageraanbod uit met elf nieuwe materialen in volledig assortiment. Voor elk van deze materialen zijn 110 afmetingen tot 50 millimeter doorsnede direct uit voorraad leverbaar. (bron: igus GmbH)

Constructeurs uit zeer uiteenlopende branches, van automobiel- via verpakings- en levensmiddelen-industrie tot chemische-installatie- en pompenbouwers, vinden bij igus vanaf nu nog sneller het juiste drooglopende lager voor hun toepassing. Met de toename van vijf naar 16 standaard materialen in het volledige assortiment en 1321 nieuwe catalogusafmetingen dekt de kunststofspecialist nu alle denkbare behoeften aan glijlagers af, rechtstreeks uit voorraad.

Met deze investering reageert igus op de enorme vooruitgang in de eigen ontwikkeling van nieuwe glijlager-materialen. Vanwege snelle acceptatie in de markt waren lagers van het meest geschikte materiaal niet altijd direct in de juiste afmetingen beschikbaar. Deze leemte heeft igus nu gevuld: alle materialen die uit tribologisch opzicht voor een toepassing optimaal geschikt zijn, kun-

nen uit voorraad worden geleverd. Daartoe werden de bestaande assortimenten uitgebreid met elf materialen, zodanig dat voor elk materiaal meer dan 110 afmetingen tot 50 millimeter doorsnede direct leverbaar zijn. De DIN-conforme afmetingen zijn nu dus verkrijgbaar in 16 tribo-materialen. De gebruiker kan dus zonder beperkingen het optimale glijlager voor zijn/haar individuele toepassing en as bestellen, en dat vanaf 1 stuks en tegen een gunstige prijs.

Het beste lager meteen verkrijgbaar

Omdat bij spuitgieten voor de verschillende materialen ook bij gelijke afmetingen verschillende gereedschappen nodig zijn, betekent deze nieuwe service natuurlijk dat een matrijs moest worden gemaakt voor elke individuele maat in dit uitgebreide assortiment. 'Wij willen door deze investering bereiken dat klanten de benodigde kunststoffen glijlagers in elk gewenst aantal en tegen de best mogelijke prijs kunnen verkrijgen', aldus Gerhard Baus, gemachtigd vertegenwoordiger voor glijlagers bij igus. 'Ons doel is om voor elk gebruik het meest geschikte iglidur-glijlager onmiddellijk beschikbaar te hebben.' Om echter te kunnen bepalen welke lager voor de individuele toepassing geschikt is, biedt igus op haar website tools aan, die na invoer van de omgevingsparameters en afmetingen de

geschikte producten met bijbehorende prijs weergeven. Bij elk materiaal wordt de exacte levensduur in uren berekend voor de opgegeven belastingen.

Resultaat van continu onderzoek en ontwikkeling

Bij de nu 16 verschillende materialen in volledig assortiment zijn onder andere high-tech-polymeren te vinden zoals iglidur Q2 voor hoge belastingen en iglidur Z voor zeer hoge temperaturen. Alleen al bij de voor FDA geschikte materialen voor de verpakingsindustrie zijn er drie nieuwe materialen bijgekomen. Alle 16 materialen worden vanaf nu aangeboden in de gangbare afmetingen van DIN ISO 3547-1 tot 50 mm. Voor DIN-afmetingen groter dan 50 millimeter wordt dezelfde strategie gevolgd. De gereedschappen voor deze grotere afmetingen worden gemaakt wanneer er vanuit de klant concrete vraag bestaat. Talloze materialen, vooral de voormalige standaarden iglidur G, J, W300, X en M250, zijn bovendien nu al in doorsneden tot 150 millimeter uit voorraad leverbaar.

Voor meer info:

Igus BV, Soesterberg
Tel. 0346 - 35 39 32
www.igus.nl

Afsplitsing van NS is beste wat ProRail kon overkomen

De afsplitsing van het spoorbeheer van de Nederlandse Spoorwegen is, na een heel moeilijke fase, het beste wat ProRail als organisatie had kunnen overkomen. Door deze wijziging is ProRail zich gaan professionaliseren, waardoor steeds beter wordt gepresteerd tegen lagere kosten.

NS-topman: Met techniek agressie tegen OV-personeel aanpakken

Met behulp van techniek kan de agressie tegen OV-personeel worden aangepakt. Bijvoorbeeld met afsluiting van stations via OV-chippootjes en cameratoezicht. Dat zei directeur Timo Hugens van NS bij de opening van RailTech 2015 in de Jaarbeurs in Utrecht.

Zwakke concurrentiepositie regio's door te weinig samenhang railprojecten

De concurrentiepositie van Europa wordt bedreigd doordat economisch sterke regio's onvoldoende via het spoor met elkaar zijn verbonden.

Kennis processen verloren gegaan bij splitsing NS en ProRail

Een nadeel van de splitsing tussen ProRail en NS is dat de samenhang en kennis van elkaars processen verloren gaat. Dat geldt niet alleen voor ProRail en NS, maar ook in de verhouding tussen ProRail, de ingenieursbureaus en de aannemers.

Noordtak Betuweroute via Overijssel en Gelderland kost 1,7 miljard

De aanleg van een noordelijke tak van de Betuweroute die door de provincies Overijssel en Gelderland gaat, kost ongeveer 1,7 miljard euro. Dat meldt staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer op basis van een onderzoek van Movares.

Strukton legt keerspoor voor lange goederentreinen aan in Beverwijk

Strukton gaat het spoor in Beverwijk aanpassen zodat goederentreinen met een lengte van 750 meter kunnen kopmaken, oftewel van rijrichting veranderen.

Deltalinqs en KNV richten zich gezamenlijk op spoorlobby

Deltalinqs en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) gaan samenwerken om de positie van het spoorgoederenvervoer te versterken. De groeiende zorg ten aanzien van de recente verhogingen van de gebruikstarieven hebben hiertoe geleid.

Transitie van Keyrail naar ProRail 1 juli afgerond

De transitie van Keyrail naar ProRail zal waarschijnlijk op 1 juli van dit jaar zijn afgerond. Dat meldt Keyrail. Eind 2014 is er besloten om Keyrail bij ProRail onder te brengen. Ook gaat de exploitatie van de Betuweroute naar ProRail.

Aanleg Duitse deel Betuweroute start volgend jaar

De Duitse spoorwegen gaan volgend jaar starten met de aanleg van het Duitse deel van de Betuweroute. Eerder werd al bekend dat er in totaal 1,5 miljard euro wordt geïnvesteerd in de spoorwegverbinding van de Nederlandse grens tot het Ruhrgebied.

ERTMS-directeur IenM: spoor moet open blijven tijdens implementatie

De grootste uitdaging bij de implementatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS is dat 'de winkel open moet blijven' tijdens de verbouwing. Dit zegt directeur ERTMS Wim Fabries van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De goederenspoorlijn Betuweroute en de HSL-Zuid waren al in respectievelijk 2007 en 2009 uitgerust met ERTMS. Dat waren projecten waarbij het ging om nieuwbouw van het spoor.

Mansveld: trillingsoverlast treinen verder onderzoeken

Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu laat nader onderzoek doen naar de overlast van trillingen door treinverkeer. Dit doet zij naar aanleiding van het RIVM-rapport 'Wonen langs het spoor', dat inzicht geeft in deze overlast.

Mansveld: overschakelen naar OCCR kost vier uur

Als NS en ProRail willen overschakelen naar het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) neemt dat vier uur in beslag. Daardoor wordt het OCCR alleen bij grote calamiteiten ingeschakeld als back-up.

Twee nieuwe leden in raad van commissarissen ProRail

De raad van commissarissen van spoorbeheerder ProRail krijgt twee nieuwe leden. Per 1 maart 2015 zijn Lineke Sneller en Ruud Sondag door staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu benoemd tot commissarissen bij ProRail.

Limburg wil EU-subsidie voor grensoverschrijdend spoor

De Provincie Limburg heeft een Europees subsidieverzoek ingediend voor onderzoeken naar betere grensoverschrijdende spoorverbindingen. Het gaat om de intercity-verbindingen Düsseldorf-Venlo-Eindhoven en Keulen-Aken-Heerlen-Eindhoven en de treinverbindingen Brussel-Leuven-Luik-Maastricht en Antwerpen-Hamont-Weert.

Nieuwe spoorverbindingen zorgen voor winst NMBS Logistics

Door de liberalisering van het spoor te omarmen in plaats van te vrezen heeft spoorgoederenvervoerder NMBS Logistics in vijf jaar tijd ruim 100 miljoen euro verlies in 2009 om weten te buigen tot 11 miljoen euro operationele winst in 2014. Dat zegt CEO Geert Pauwels van NMBS Logistics. GeoNext winnaar RailTech Innovation Award 2015 GeoNext heeft de RailTech Innovation Award 2015 gewonnen met het 3D-video meetsysteem.

De jury waardeerde zeer dat het om een innovatie gaat die uit een andere industrie komt en op goede wijze is geïmplementeerd in de spoorsector. Op de tweede plaats is Rail Road Systems geëindigd met Tupofaam. Plaats drie is gewonnen door Movares.

ProRail start aanbesteding waarschuwingssysteem machinist ondanks kritiek

ProRail heeft de aanbesteding voor het waarschuwingssysteem ORBIT op de markt gezet. ORBIT waarschuwt de machinist als hij dreigt door een rood sein te rijden. De keuze voor de installatie van ORBIT in het treinmaterieel is opvallend.

Plurel gaat verder onder de naam DEKRA Rail

Inspectie- en onderzoeksinstituut Plurel gaat sinds deze week verder onder de naam DEKRA Rail. Het bedrijf lanceerde deze naamsverandering tijdens de railvakbeurs Rail-Tech in de Jaarbeurs in Utrecht. Plurel werd al in oktober vorig jaar door DEKRA overgenomen en ondergebracht bij de Duitse business unit Rail.

Mansveld: minder spoorwegovergangen en méér veiligheid in Borne

Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu trekt 16,6 miljoen euro uit voor de aanleg van een tunnel onder het spoor in Borne. Hierdoor wordt het veiliger op en rond het spoor en verbetert de doorstroming van het wegverkeer. "Het spoor loopt dwars door Borne heen."

ERTMS-directeur IenM: spoor moet open blijven tijdens implementatie

De grootste uitdaging bij de implementatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS is dat 'de winkel open moet blijven' tijdens de verbouwing. Dit zegt directeur ERTMS Wim Fabries van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De goederenspoorlijn Betuweroute en de HSL-Zuid waren al in respectievelijk 2007 en 2009 uitgerust met ERTMS.

BOEKBESPREKINGEN

Addicted to adventure

Adlard Coles Nautical issued 'Addicted to adventure. Between rocks and cold places' written by Bob Shepton.

An ordained minister in his late 70s, Bob Shepton spends much of his time sailing into the Arctic and making first ascents of inaccessible mountains. No tea parties for this vicar.

Opening with disastrous fire that destroyed his yacht while he was ice-bound in Greenland, Bob then takes us back to his childhood growing up in Malaysia, his move back to England during the war after his father was shot by the Japanese, boarding school, the Royal Marines, and the church. Rather than settling down to a peaceful existence in a parish, Bob followed his instinct for adventure, sailing around the world with a group of school leavers, being dismantled off the Falklands, trapped in ice, and climbing mountains accessible only from iceberg-strewn water and with only sketchy maps available.

From desolate and strangely beautiful Arctic and Antarctic landscapes to stormy ocean crossings and terrifying ascents up sheer cliff faces, this is a rare chance to share the life story of someone who is truly one of kind.

Highly recommended.

Bob Shepton has sailed approximately 130,000 miles and made over a hundred first ascents. He received the Piolet d'Or in 2011, the Blue Water Medal in 1996, and the Tilman Medal in 1998 and 2009. When not tackling the Northwest Passage or ski-traversing new routes in the Arctic, he lives with his wife in Oban, Scotland, with family and grandchildren nearby.

"Addicted to adventure" (ISBN 978-1-4729-0586-4), is a softback of 204 pages and costs £12.99. The book can be ordered at any bookshop, or direct with the publisher, Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

Oorlog onder Water

Naar aanleiding van de viering van de Grote Oorlog, het begin van de Eerste Wereldoorlog, zijn het aantal geplande evenementen, herdenkingen en gepubliceerde boeken rond het onderwerp gewoon niet meer bij te houden. En dit niet uitsluitend in Vlaanderen! Deze overvloed aan informatie concentreert zich zowat uitsluitend op gebeurtenissen en verschrikkingen die zich voordeden in de frontstreek. Weinig is bekend dat

de Duitse bezetter in Wereld Oorlog I de haven van Brugge uitbouwde tot de belangrijkste duikbootbasis ter wereld, van waaruit de U-boten, via de havens van Zeebrugge en Oostende, zee kozen voor een niets ontziende onderwateroorlog tegen de geallieerde scheepvaart. In de Eerste Wereldoorlog brachten U-boten die vanuit Brugge opereerden meer van 2.500 geallieerde schepen tot zinken. In de lente van 1918 waren er vanuit Brugge niet minder dan 93 U-boten actief. De basis werd 'gerund' door liefst 5.000 Duitse troepen. De duikbootaanval van Brugge vormden een belangrijke bedreiging voor de geallieerden. De Britse Marine schrok er dan ook niet voor terug om op 23 april 1918 de havens van Zeebrugge en Oostende aan te vallen om de Duitser de toegang tot zee vanuit Brugge af te snijden. De 'Battle of Zeebrugge' staat in de geschiedenis van de Royal Navy tot op vandaag nog steeds aangeschreven als één van haar meest heroïsche wapenfeiten.

Tomas Termote, maritiem archeoloog, stelde die minder gekende wapenfeiten te boek. 'Oorlog onder Water. Unterseeboots Flotille Flandern 1915-1958' werd een onovertroffen werk, dat zeker vertaling in het Engels verdient! 'Oorlog onder Water' geeft de lezer het volledige verhaal: van een overzicht van de infrastructuur en bemanningen, tot het leven aan boord van de U-boten, hun belang in de oorlog en de zware verliezen aan beide kanten. Voor het eerst wordt ingezoomd op dit boeiende stuk oorlogsgeschiedenis. Een dikke aanrader!

'Oorlog onder Water' (ISBN 978 90 5908 526 8) werd door Davidsfonds Uitgeverij als hardback uitgegeven. Het boek telt 352 pagina's en is rijk geïllustreerd, vaak met nooit eerder gezien beeldmateriaal. Het boek kost 37,50 euro en is verkrijgbaar via de boekhandel.

Schilders aan de Nieuwe Waterweg

Voor het eerst is de kleurrijke geschiedenis van de Nieuwe Waterweg en van Hoek van Holland opgetekend. Het boek 'Schilders aan de Nieuwe Waterweg, 150 jaar Hoek van Holland' vertelt deze geschiedenis aan de hand van 240 topografische schilderijen, kaarten en tekeningen. In 2014 is het 150 jaar geleden dat de Waterweg werd aangelegd, waarmee ook het dorp Hoek van Holland ontstond.

De Waterweg maakte de Rotterdamse haven groot en zorgde voor bloei in Schiedam, Vlaardingen en

Maassluis. De schrijvers, Maarten van der Schaft en Martha Vollerling, onderzochten vele collecties en archieven om de mooiste kunstwerken te verzamelen ter illustratie van de boeiende verhalen. In de uitgave zijn 240 'full colour' reproducties opgenomen van zowel eeuwenoude als hedendaagse kunstwerken. Het werd daarmee een uniek kunstboek en geschiedenisboek ineen. Emigranten, toeristen, militairen, dagjesmensen, vissers en vrachtovervoerders: vanaf de aanleg van de Nieuwe Waterweg (tussen 1864 en 1872) hebben velen dankbaar gebruik gemaakt van deze verbinding met de Noordzee. De haringvisserij in Vlaardingen en de jeneverindustrie in Schiedam floreerden dankzij de Waterweg en De Hoek groeide na 1920 uit tot badplaats Rotterdam aan Zee. De groei van de haven betekende echter het einde van het natuurgebied De Beer en dorpen als Rozenburg. Des te meer waarde hebben de bewaard gebleven schilderijen. Rond 1845 schilderde J.B. Jongkind in de Hoekse regio en later zwierf H.W. Mesdag er met zijn schetsboek door de duinen. Waterwegschilders als C.C. Dommelschhuizen en Dirk Hidde Nijland kozen dezelfde locatie als Haagse 19e-eeuwse schilders en hedendaagse 'en plein air'-schilders' en kunstfotografen, die ook in de selectie zijn opgenomen. Een prachtige jubileumuitgave, een aanrader!

'Schilders aan de Nieuwe Waterweg, 150 jaar Hoek van Holland' (ISBN 978-90-73930-38-4), telt 197 pagina's, werd als hardback uitgegeven en kost 29,50 euro. Het werd uitgegeven door Seapress, Uitgeverij Lakerveld, Rijswijk.

RMS Queen Elizabeth

In the series 'Classic Liners', The History Press recently published the book "RMS Queen Elizabeth", written by Andrew Britton.

This book tells the story of RMS 'Queen Elizabeth', the ship which, along with her running mate 'Queen Mary', successfully worked Cunard's transatlantic service for much of the twentieth century. She was launched in September 1938, the largest passenger liner built at the time and for many years after. Entering service as a troopship in the Second World War, she had a successful career before retiring in 1968, after which she was sold to a Hong Kong businessman with plans to convert her into a floating university. But it was not to be and she capsized in a mysterious fire in Hong Kong harbour in 1972, a bizarre and unbecoming end for one of Cunard's most faithful servants. Andrew Britton delves into his

comprehensive maritime collection to present a wealth of unpublished photography and ephemera, including menus, aerial photography and even 'Queen Elizabeth's original purchase receipt, to cover every detail of this historic liner.

"RMS Queen Elizabeth" (ISBN 978-0-7524-7951-4) is issued as a softback and counts 120 pages. It costs £19.99. The book can be bought in any good bookshop, or direct from the publisher, Mssrs The History Press Ltd, 160 Eastern Avenue, Milton Park, Abingdon, Oxfordshire, OX14 4SB, UK. www.thehistorypress.co.uk.

Logboek van De Kogge

Recent verscheen bij Davidsfonds Uitgeverij een interessant boekwerkje onder de titel 'Logboek van De Kogge. Een Middeleeuws schip gestrand in 't zand'.

Graafwerken voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen, meer bepaald in het Deurganckdok, een zijarm van de Schelde, legden in 2000 een kogge bloot. Het middeleeuwse eikenhouten schip bevond zich in uitzonderlijk goede staat. Algauw rezen de eerste vragen. Hoe komt zo'n groot schip in de regio van Doel terecht? Op zijn kop dan nog! Vanaf wanneer ligt het daar? En wat kan deze unieke vondst ons leren over het verleden?

De vondst van De Kogge in het Deurganckdok is van groot belang. Na jarenlang archeologisch en natuurwetenschappelijk onderzoek geeft ze haar geheimen prijs. In dit boek bericht De Kogge zelf over haar indrukwekkende geschiedenis. Je achterhaalt samen met haar waar ze overal aangemeerd kan hebben en wat er mogelijk in haar laadruimte lag, je leest over hevige stormen en overstromingen en je leert meer over het drukke handelsverkeer in de veertiende eeuw.

'Logboek van De Kogge' (ISBN 978 90 5908 53 05) werd door Davidsfonds Uitgeverij als softback uitgegeven. Het boek telt 119 pagina's en is rijk geïllustreerd. Het boek kost 14,95 euro en is verkrijgbaar via de boekhandel.



DIENTSTVERLENING

- TRANSPORT
- DISTRIBUTIE (STADS-, REGIO-, EN 24-UURSDISTRIBUTIE BENELUX)
- WAREHOUSING (WEERT + BENELUX)
- INTEGRALE LOGISTIEKE OPLOSSINGEN



LOGISTIEK MET HART EN VERSTAND

BEDRIJFS-DNA

- FAMILIEBEDRIJF
- SINDS 1912
- HOOG SERVICENIVEAU
- BETROKKEN PERSONEEL
- STERKE NADRUK OP INFORMATISERING & AUTOMATISERING



WWW.THIJS.NL

WELKE GOEDEREN?

- GENERAL CARGO (PAKKET / PALLET / GROUPE VOLLE LADINGEN / RETOUR)
- LENGTEGOEDEREN
- BUITENMAATSE GOEDEREN
- GEVAARLIJKE GOEDEREN

WAGENPARK

- MOTORWAGENS (REGIONAAL STUKGOEDTRANSPORT)
- WENDBARE CITY-OPLÉGERS (REGIONAAL TRANSPORT, BINNENSTEDEN)
- DISTRIBUTIETRAILERS (BENELUXTRANSPORT)
- DEDICATED TRANSPORT



VERZORGINGS-GEBIED

- FIJNZIJGIGE STADS- EN REGIODISTRIBUTIE NEDERLAND
- 24-UUR-DISTRIBUTIE BENELUX
- INTERNATIONALE EXPEDITIE (EUROPA)



THIJS LOGISTIEK
WEERT (NL)
T +31 (0)495-457257

stevedoring & warehousing rotterdam

- PROJECT CARGO & HEAVY LIFTS UP TO 1800 TONS
- OPTIMIZED TRUCK EXIT FOR WINDMILL BLADES & TOWERS
- HEAVY LIFT STORAGE AREA
- 730 METRES QUAY LENGTH
- ASSISTING OFFSHORE VESSELS

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



Waalhaven n.z. 4
3087 BL Rotterdam
P.O. Box 55092
3008 EB Rotterdam
Portnummer 2157

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl



shorecranes up to 208 tons