



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

28e JAARGANG
NUMMER 6 - 2019

al meer dan
25 jaar
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Partners for the future

Vakmanschap in de bouw sinds 1934

Cordeel Nederland engineert en realiseert civiele, logistieke, industriële en utiliteitsgebouwen vanuit haar vestigingen in Zwijndrecht, Vlissingen, Terneuzen en Neer (Roermond).

www.cordeel.nl | 078 - 6255100 | info.nl@cordeel.eu



Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2019
€ 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

JVD Productions

FOTO'S / REDACTIE

Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIE

Lydia Gille
Antoon Oosting
Henk van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE



JVD Productions
Jos van Dooren
Dahliastraat 85
6002 WX Weert
T +31 (0)6 497 066 37
E info@seaport-magazine.nl
I www.seaport-magazine.nl

LAY-OUT & DRUKWERK



Peelveldlaan 70
6071 TV Swalmen
T +31 (0)475 507 207
F +31 (0)475 507 209
I www.grafigroepzuid.nl

*Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie of op 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

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In Seaport 6, nu we na de zomer weer volop aan de slag zijn, is er veel aandacht voor het toonaangevende Vlaams/Nederlandse bouwconcern Cordeel. Het internationaal opererende bedrijf investeert op alle fronten. Zie het exclusieve interview met algemeen directeur Erik De Bruyn van Cordeel Nederland. Het bouwbedrijf heeft een belangrijke focus op de havengebieden van Antwerpen, Rotterdam, North Sea Port en Moerdijk. Op de hoofdvestiging in Temse, net over de Vlaamse grens, heeft Cordeel de beschikking over diverse eigen productiefaciliteiten, zoals prefabbeton, staalconstructie, wapening en houtbewerking.

Cordeel bouwt momenteel de onderhoudsbasis van Ørsted voor Borssele Windpark 1 en 2 in de Vlissingse Buitenhaven. Hier verrijst een kantoor met bijbehorend magazijn, van waar iedere dag diverse schepen van en naar het windpark Borssele zullen varen gedurende de bouw en onderhoud van het windmolenpark op zee. Nederland loopt in Noordwest Europa voorop in de offshore wind energiemarkt. Zie de separate bijlage van 32 pagina's over de offshore. In deze uitgebreide special, met diverse interessante interviews, wordt met name ingezoomd op de renewables en decommissioning.

In de reguliere uitgave is er onder andere ook een mooie reportage over The Blue Factor, dat via voorfinanciering van facturen dé flexibele oplossing biedt voor MKB bedrijven die snel geld nodig hebben. Bijvoorbeeld bij de uitbetaling van vakantiegeld of loonbelasting of om snelle groei te faciliteren. The Blue Factor zorgt ervoor dat het geld, met aftrek van een fee van 2 tot 4 procent, binnen 24 uur op de rekening staat.

Ingezoomd wordt tevens op de haven van Zeebrugge. Met jaarlijks 2,8 miljoen eenheden behoort de Vlaamse Noordzeehaven wereldwijd tot de top van autohavens in de wereld. De cijfers van het eerste half jaar zijn prima, maar waakzaamheid blijft geboden, zeker vanwege alle onzekerheid rondom de Brexit. De Belgische beheerder van gasinfrastructuur Fluxys komt in Seaport 6 eveneens ruimschoots aan bod. De investeringen die Fluxys de afgelopen jaren heeft gedaan in het kader van het op de terminal in Zeebrugge aangevoerde vloeibaar gemaakte aardgas (LNG), beginnen hun vruchten af te werpen.

In de rubriek Havenberoepen staat Joost Eenhuizen centraal. Joost is Business Manager Maritime & Offshore Industry bij Havenbedrijf Rotterdam.

Henk van de Voorde
Hoofdredactie

Inhoud nummer 6-2019

Bouwbedrijf Cordeel voorziet in slimme totaaloplossingen.....	2
The Blue Factor is dé specialist in flexibele factoring.....	6
Column Smallegange: De omvang van aansprakelijkheid	9
Roll-on/roll-off blijft stijgen in Zeebrugge.....	10
Fluxys brengt distributie van LNG op stoom	12
Recordoverslag Noordzeekanaalgebied dankzij Amsterdam.....	15
Vakbeurs Transport & Logistiek Antwerpen 15 t/m 17 oktober	17
In de rubriek Havenberoepen: Joost Eenhuizen, Havenbedrijf Rotterdam.....	20
Nieuws op het spoor.....	22

85-jarig Vlaams-Nederlands bouwbedrijf uitgegroeid tot Europese speler van formaat

Cordeel voorziet in slimme totaaloplossingen

Door: Henk van de Voorde

Het in 1934 opgerichte bouwbedrijf Cordeel is uitgegroeid tot een Europese speler van formaat met 1750 medewerkers. In al die jaren is de formule van de van origine Vlaamse onderneming ongewijzigd gebleven: een betrokken aannemer die het belang van persoonlijke service en langdurige relaties vooropstelt. In mei 2019 heeft Cordeel haar nieuwe hoofdzetel in Temse officieel geopend. De fraaie vestiging overbrugt het voormalige droogdok van de Boelwerf. Het rust op twee uit de kluiten gewassen pijlers en zweeft 20 meter boven de waterspiegel uit. Bij de Noorderburen opereert de internationaal opererende onderneming vanaf 2003 onder de naam Cordeel Nederland BV. In 2015 opende Cordeel haar nieuwe pand in Vlissingen, in 2018 gevolgd door het nieuwe kantoor op het Maintenance Value Park in Terneuzen. Het hoofdkantoor van Cordeel Nederland is in Zwijndrecht. De vierde Nederlandse vestiging is in het Limburgse Neer.

„De Cordeel Groep investeert op alle fronten. Wij voorzien in meer disciplines dan alleen bouwen. Op de hoofdvestiging in Temse hebben we de beschikking over diverse eigen productiefaciliteiten, zoals prefabbeton, staalconstructie, wapening en houtbewerking. Mede dankzij onze eigen

engineeringsafdeling denken we met onze klanten mee in totaaloplossingen. Zo trachten we toegevoegde waarde te leveren. Met name in de sector haven & industrie is het belangrijk om mee te denken met de klant in slimme oplossingen. We hebben daarbij een belangrijke focus op de havengebieden van Antwerpen, Rotterdam, North Sea Port en Moerdijk”, aldus algemeen directeur Erik De Bruyn van Cordeel Nederland.

Vopak

De projecten betreffen toekomstbestendige gebouwen en constructies voor bedrijven en overheden, gerealiseerd met bijzondere aandacht voor veiligheid en respect voor mens en milieu. In Nederland heeft Cordeel rond midden jaren 80 van de vorige eeuw haar eerste vestiging voor Vopak (voorheen Pakhoed) gebouwd. „Wij groeien met onze klanten mee. Daar is Vopak, waar we al 30 jaar voor bouwen, een goed voorbeeld

van. Na Antwerpen en de Eemshaven zijn we voor deze klant ook in Rotterdam en Vlissingen actief. Het gaat bij ons om de lange termijn op basis van vertrouwen. Dat geldt zowel ten aanzien van onze klanten als onze medewerkers, met vaak lange dienstverbanden.”

Bulkopslag

Op de Axelse vlakte heeft Cordeel onlangs de tweede bulkopslag voor Vlaeynatie gebouwd, naast een eerder door haar gebouwde bulkloods. De terminal is naast Terminal 1, de fundaties van de suikerterminal én het kantoor op het terrein van Vlaeynatie het vierde project op rij. Ook voor deze trouwe klant is Cordeel vanuit België meegegroeid naar Nederland.

Maintenance Value Park

In juni is in Zeeuws-Vlaanderen het Maintenance Value Park (MVP) geopend,



Vopak.

gelegen naast de toegang tot de Westerscheldetunnel in Terneuzen. De ontwikkeling en realisatie van dit grootscheepse onderhoudspark is tot stand gekomen dankzij een joint venture van bouwonderneming Cordeel Nederland en vermogensbeheerder APF International. Het MVP richt zich op innovatie, kennisdeling en opleiding op het gebied van onderhoud in de ruime procesindustrie.

20 onderhoudsbedrijven

In de afgelopen twee jaar hebben ruim 20 onderhoudsbedrijven in 8 panden zich gevestigd op het Maintenance Value Park. Het MVP betekent een stimulans voor



Algemeen directeur Erik De Bruyn van Cordeel Nederland.

Zeeland als uniek chemie- en onderhoudscluster in Europa. Voorafgaand aan de feestelijke opening van het MVP is eind april al het nieuwe duurzame kantoorgebouw van Dow Benelux officieel geopend. Dit Diamond Centre is het grootste kantoorgebouw in Zeeland.

Maatwerk

„Het Value Park Terneuzen is eigenlijk een initiatief van Dow Benelux en North Sea Port. Veiligheid en de mogelijkheid van toekomstige nieuwbouw op de site van Dow waren de drivers om de haalbaarheid te onderzoeken van een elders nieuw te bouwen park. Dat heeft geresulteerd in het Maintenance Value Park met ruim 10 hectare uitgeefbare grond, net buiten het Dow terrein. Wij hebben alles gebouwd in nauwe dialoog met en op specifieke wens van de klant. Maatwerk dus”, onderstreept Erik De Bruyn.

Derde bedrijfsverzamelgebouw

Op één kavel na van 1 hectare is het MVP volledig vol. Cordeel is op dit laatste perceel inmiddels gestart met de voorbereidingen van een derde bedrijfsverzamelgebouw. De bouw start eind dit jaar en de oplevering staat gepland voor medio 2020. Voor poten-



Vlaeynatie, Axelse Vlakte.

tiële huurders is nog ruimte beschikbaar van werkplaatsen en kantoorruimte.

Havengebied

Bouwbedrijf Cordeel heeft een flink track record opgebouwd in heel België en Nederland, bijvoorbeeld met bouw en uitbreiding van bedrijven in het grensoverschrijdende havengebied van North Sea Port.

Ørsted

Zo bouwt Cordeel momenteel de onderhoudsbasis van Ørsted voor Borssele Windpark 1 en 2 in de Vlissingse Buitenhaven. De nieuwe duurzame onderhoudsbasis wordt de eerste vestiging van de

Deense firma Ørsted in Nederland. Op de locatie in de Buitenhaven van Vlissingen verrijst een kantoor met bijbehorend magazijn, van waar iedere dag vier schepen van en naar het windpark Borssele zullen varen gedurende de bouw en onderhoud van het windmolenpark op zee.

Amsterdam

In Amsterdam is medio mei de nieuwe scheepswerf van Royal van Lent officieel geopend. In het nieuwe overdekte droogdok van 4.500 m² kunnen luxe jachten tot 160 meter worden gebouwd. „Wij hebben in eerste instantie de opdracht gekregen om

Vervolg op pagina 4



Diamond center, het nieuwe duurzame kantoorgebouw van Dow Benelux.



Maintenance Value Park.

het complete droogdok met afbouwkade te realiseren. Later zijn hier de funderingen en vloerplaten voor de overkapping, de werkplaatsen en de kantoren bijgekomen. Als laatste hebben wij de opdracht ontvangen voor het leveren en monteren van het prefabbeton voor de bovenbouw evenals de complete afbouw. De onderwaterbetonvloer van het droogdok is met een unieke 4D-staalvezel en afgezonken wapeningskorven versterkt.”

Roots

De roots van Cordeel liggen in het Belgische Sint-Niklaas. Hier begon grondlegger Ghislain Cordeel in de eerste helft van de jaren 30 van de vorige eeuw zijn bedrijf, dat later werd voortgezet door zijn zoons Dirk en Marc. Sinds eind jaren 80 is de expansie van Groep Cordeel in een stroomversnelling geraakt door ook klanten buiten België te gaan bedienen.



Het nieuwe kantoor van 3M in Delft.



Het nieuwe hoofdkantoor van BP.

Design & build

Na de overname van Mabuwat kreeg Cordeel ook een uitvalsbasis in Zwijndrecht en Vlissingen. In 2009 is het nieuwe hoofdkantoor voor BP op de Europoort gebouwd, het eerste design & build-project van Cordeel. Met de bouw van het nieuwe duurzame hoofdkantoor in Zwijndrecht is Cordeel in 2011 klaar voor de toekomst. In 2012 is de afdeling Vastgoedservice opgericht. Deze afdeling regelt planmatig onderhoud, ad-hoc onderhoudswerkzaamheden en kleine verbouwingen.

Eigen ontwikkeling

In 2014 vindt de opening plaats van het nieuwe kantoor van 3M in Delft, het betreft het eerste project in eigen ontwikkeling van Cordeel Nederland. In 2017 heeft Cordeel het familiebedrijf Geelen Vastgoed & Bouw in Neer (bij Roermond) overgenomen.

Eigen productiefaciliteiten

Dankzij haar inhouse engineeringafdeling en moderne productiefaciliteiten kan Cordeel het gehele bouwproces in eigen beheer verzorgen. Daardoor kunnen ook de meer complexe en uitdagende projecten uitgevoerd worden. Ook beschikt men over een eigen materieeldienst met onder andere kranen, verreikers, hoogwerkers, graafmachines en transportmiddelen. De eigen moderne productiefaciliteiten dragen bij aan de kwaliteit, snelheid en flexibiliteit. De prefabelementen zijn bijvoorbeeld een grote meerwaarde voor de opdrachtgevers.

BIM

Cordeel is expert op het gebied van prefab bouwmethodieken die het bouwproces helpen versnellen. BIM (Building Information Model) speelt hierbij een belangrijke rol. Door de data in het digitale model voortdurend te optimaliseren, kan nog beter



ten. Beide fabrieken zijn KOMO gecertificeerd. Dankzij haar hoogwaardige prefabbe-ton is Cordeel in staat om sneller te bouwen en de uitvoeringstermijn flink te verkorten.

Wapeningsstaal

Dankzij haar eigen KOMO gecertificeerde ijzervlechterijen kunnen zeer uiteenlopende betonnen prefabelementen worden geproduceerd op specifieke wens van de klant. In de ijzervlechterijen wordt wapeningsstaal op maat geknipt en gebogen en verwerkt tot wapeningselementen, -matten en -korten. Vervolgens gaan ze naar de betonfabrieken of rechtstreeks naar de bouwplaats. Het verwerken vindt geheel computerge-stuurd plaats onder strenge kwaliteitseisen en met een minimum aan restafval.

Arbeidsmarkt

Om de dreigende krapte op de arbeidsmarkt het hoofd te bieden investeert Cordeel in jonge mensen, onder andere via stagebege-leiding en afstudeeropdrachten. „Al tijdens hun studie helpen wij potentiële werkne-mers om hen een mooie baan te bieden in de bouw. Natuurlijk staat de bouw voor een grote uitdaging op de arbeidsmarkt, maar door een goede afstemming tussen onder-wijs en praktijk en de inzet van buitenlandse arbeidskrachten houd ik ook voor de toe-komst vertrouwen. Daarnaast moet je ook denken in slimme bouwmethoden. Door prefabriceren wordt de arbeid op de bouw-plaats verlegd naar de productieomgeving. Wij blijven investeren in productiefaciliteiten zodat er efficiënter en arbeidsbesparend kan worden gewerkt”, besluit Erik De Bruyn.

www.cordeel.nl



ste kwaliteit duurzaam verzorgd. Binnen- en buitenhoutwerk voor tal van verschillende toepassingen zoals kozijnen, balies, kasten, wandbekleding en traptreden. Dankzij maatwerkmeubilair kunnen ook de inrichting van bijvoorbeeld ontvangstruimte, kantine, vergaderruimten en kantoren worden verzorgd. Houtafval en zaagsel worden gerecycled tot nieuwe houtproducten. Zo wordt bijgedragen aan een circulair bouw-proces.

Prefab

Cordeel beschikt over twee prefab-beton-fabrieken. Per jaar wordt daar 50.000 m³ beton verwerkt tot hoogwaardige prefab-elemen-

geanticipeerd worden op de wensen van opdrachtgevers en partners.

Metaalbewerking

De eigen staalafdeling is de laatste jaren sterk gegroeid. In de fabriek worden constructieonderdelen slim, snel en duurzaam op maat geproduceerd, van geometrische structuren tot de meest complexe architectonische hoogstandjes. In de enorme werkplaats van 15.000 m² is er de beschikking over hypermoderne robots om te lassen, boren, zagen en snijden. Dat voor Cordeel de energietransitie hoog in het vaandel staat blijkt wel uit het feit dat de eigen productiefaciliteiten vooral draaien op duurzame energie.

Timmerwerkplaatsen

In haar timmer- en meubelwerkplaatsen worden houtbewerkingen van de allerhoog-



Onderhoudsbasis voor Ørsted in Vlissingen, artist impression.



The Blue Factor is dé specialist in flexibele factoring

Je factuur wordt binnen 24 uur betaald!

Door: Henk van de Voorde

Twee maanden wachten op de betaling van je facturen is bepaald geen uitzondering in het bedrijfsleven. Dat kan wel eens voor liquiditeitsproblemen zorgen en tegelijkertijd voor een rem op de groei. The Blue Factor, gevestigd in een mooie zichtlocatie aan de A58 te Goes, biedt dé flexibele oplossing voor MKB bedrijven die snel geld nodig hebben. Bijvoorbeeld bij de uitbetaling van vakantiegeld of loonbelasting of om de snelle groei van het bedrijf te faciliteren. Of het nu gaat om een enkele factuur of de hele debiteurenportefeuille: The Blue Factor zorgt ervoor dat het geld, met aftrek van een fee van 2 tot 4 procent, binnen 24 uur op de rekening staat. The Blue factor is actief in allerlei sectoren waaronder de bouw, haven & industrie, horeca en groothandel, maar heeft daarnaast een belangrijke focus op de uitzend- en detachingsbranche alsmede in de transport & logistiek.

„Het is heel simpel: je stuurt een factuur naar de klant met The Blue Factor in de cc. Vervolgens kopen wij de factuur en betalen die meteen uit. Wij nemen het debiteuren-

beheer over. Uiteraard met alle respect voor de klantenrelatie, maar wel desnoods met een herinnering, aanmaning of zwaardere maatregelen. Daarnaast zijn alle vorderingen verzekerd tegen faillissement van de debiteur. Bovendien checken wij altijd in een offertetraject de debiteur. Het is een belangrijk signaal voor onze klanten als wij een factuur niet accepteren omdat we twijfelen aan de kredietwaardigheid van de debiteur. Daar mankeert dus iets aan. Het kan de ondernemer veel kopzorgen besparen als blijkt dat een klant niet zo goed van betalen is. Deze check van de kredietwaardigheid gaat dus veel verder dan puur liquiditeitsverschaffing”, aldus Ad

de Korte, die tot begin dit jaar directievoorzitter was van Rabobank Oosterschelde.

Werkkapitaal

In het zelfstandig ondernemerschap vond Ad een nieuwe uitdaging. Samen met Arjan Moens, die vier jaar geleden het bedrijf oprichtte, leidt hij The Blue Factor. Arjan was voorheen eigenaar van een uitzend- en detachingsbureau en merkte dat het werkkapitaal grenzen aan de groei stelde. Met hun eigen bedrijf voorzien de beide compagnons in flexibele factoring. Dat hier behoefte aan is blijkt wel uit het feit dat inmiddels met een team van slechts zeven medewerkers een

Het team van The Blue Factor.



The Blue Factor is gevestigd in een mooie zichtlocatie aan de A58 te Goes.

omzet van ongeveer 40 miljoen euro wordt gedraaid.

FinTech

„Hoe maak je gebruik van geavanceerde technologie om je klanten te ontzorgen? Wij zijn een echt FinTech bedrijf. Met hele slimme ICT kunnen we met weinig mensen veel doen. Behoeftte aan snel geld is een belangrijke keus om een beroep op ons te doen. Vaak gaat het om snel groeiende bedrijven. Of ze dat geld nodig hebben voor machines, onroerend goed of werven van nieuwe klanten maakt voor ons niks uit. Wij zijn zeer flexibel. Men kan bij ons beginnen of stoppen met factoring wanneer men wil. Een kwestie van puur ontzorgen op basis van maatwerk”, aldus Arjan Moens.



The Blue Factor werd vier jaar geleden opgericht door Arjan Moens.

„Het is heel simpel: je stuurt een factuur naar de klant met The Blue Factor in de cc. Vervolgens kopen wij de factuur en betalen die meteen uit.”

Alternatieve financiering

De voorfinanciering is een alternatieve vorm van kredietverschaffing, net als bijvoorbeeld leasing, gaat Ad verder. „Leasing is tegenwoordig de normaalste zaak van de wereld, maar was dat 10/15 jaar geleden zeker niet. Zo zal het ook met factoring gaan. Ik verwacht dat over tien jaar ook het voorfinancieren van facturen gemeengoed zal zijn.”

Afgeronde prestatie

Ook bedrijven die er niet goed voor staan kunnen bij The Blue Factor aankloppen. „Wij zijn laagdrempelig. De financiële goed-



heid van de klant is voor ons beperkt relevant omdat het businessmodel niet uitmaakt. Het is voor ons belangrijker dat het met de debiteur goed gaat om de vordering te innen. Eisen aan de facturen zijn slechts dat het om een business-to-business relatie gaat én om een afgeronde prestatie. Je kunt je tenslotte niet verzekeren tegen disputen. Facturen aangevuld met urenstaten, vrachtbrieven, inkooporders, orderbevestigingen etc, met goedkeuring vooraf, zijn dus uitermate geschikt voor factoring”, vervolgt Arjan.

Vertrouwensband

Naast betrouwbaarheid, snelheid en flexibiliteit is voor The Blue Factor het persoonlijk contact met de klant speerpunt van beleid. Ad de Korte: „Alle klanten spreken we regelmatig. De contacten monden vaak uit in langdurige zakelijke relaties. Vandaar dat wij in uitzonderlijke gevallen ook voorschotten verstrekken op facturen die nog moeten komen. Dat kan natuurlijk alleen als je een vertrouwensband hebt opgebouwd. Juist vanwege die persoonlijke benadering kunnen we heel goed maatwerk leveren, afgestemd op de specifieke behoeften van de onderneming.” The Blue Factor start volgend jaar een pilot om factoring ook voor zzp'ers aantrekkelijk te maken.

www.thebluefactor.nl



Ad de Korte is sinds begin dit jaar mede-eigenaar van The Blue Factor.

Offerte op maat

Wij zoeken de beste factoringoplossing met een offerte op maat. Bij akkoord en aanlevering van uw gegevens kunt u meteen beginnen. U stuurt uw factuur digitaal naar de klant met een kopie (cc) naar The Blue Factor. Wij betalen de facturen binnen 24 uur onder aftrek van de factorkosten. The Blue Factor int vervolgens de factuur bij uw klant en zorgt voor het verdere debiteurenbeheer. De hele debiteurenportefeuille hoeft niet te worden overgedragen want u kunt zelf bepalen welke debiteur u aanbiedt voor factoring. We beoordelen vooraf uw debiteurenportefeuille. Zo krijgt u meteen inzicht in de kredietwaardigheid van de debiteuren.

MKB

Met factoring helpen wij uw liquiditeit te sturen, beheersbaar te maken en in uw voordeel te gebruiken. Door directe betaling van uw facturen kunt u tijdig aan uw verplichtingen voldoen en nieuwe kansen benutten. Snel groeien en moeten voorfinancieren is met factoring geen probleem meer, wij groeien met u mee. The Blue Factor neemt uw zorgen uit handen, wij verzorgen uw volledige debiteurenbeheer en uw facturen zijn verzekerd tegen wanbetaling.

ZZP

Ondernemen is mooi, je bent zelfstandig, maakt eigen keuzes en doet mooie projecten voor je opdrachtgevers. Je bent dagelijks bezig met verbetering van je skills, netwerken, acquisitie en dan is er ook nog privé. Maar laten wij eerlijk zijn, aansluiting van het ene op het andere project is niet altijd optimaal. Vaste verplichtingen gaan ook gewoon door. Niets is dan zo vervelend lang te moeten wachten op betaling van je factuur. The Blue Factor kan je die zorg uit handen nemen. Door factoring van je facturen ontvang je betaling binnen 24 uur en wij zorgen voor inning bij je debiteur.



ALCONET HRS DEPOT OFFERS;

- 80000 m² depot & repair facilities for empty containers
- 135 meter Quay for barge connections with 6 days, 24 hours operations
- Reefer pti services, STEK approved, with 90 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. 0031 (0) 181 25 44 00 | Fax: 0031 (0) 181 25 44 09
www.alconet-containers.com | info@alconet.nl

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

Ons kantoor bestaat uit advocaten die zich hebben gespecialiseerd in het maritiem-, vervoer- en transportverzekeringsrecht.

Wij zijn met name 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.



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 | smallegange-lawyers.com



- > hoisting equipment > wire ropes > cranes > rigging > fall arrest equipment > hydraulic jacks
> chains and accesories > inspection > certification > dynamic loadtesting

■ LIFTAL

Vlissingen-Oost (NL)
P.O. box 80
NL - 4450 AB Heinkenszand
Groenlandweg 4, Harbor nr. 4056
4455 SN Vlissingen-Oost - NL

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

Rilland (NL)
De Poort 15
NL - 4411 PB Rilland

Phone: +31 (0)113 571 523
E-mail: rilland@liftal.com

Temse (Belgium)
Liftal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
B - 9140 Temse

Phone: +32 (0)3 710 1182
E-mail: temse@liftal.com



DACHSER Waddinxveen viert koperen jubileum

DACHSER Rotterdam Logistics Center, gevestigd in Waddinxveen, viert zijn 12,5-jarig jubileum. De logistieke dienstverlener opende aldaar op 1 maart 2007 zijn vestiging in Nederland. De officiële oprichting van DACHSER Netherlands B.V. vond plaats op 10 januari 1975 in het Gelderse Zevenaar.

Het was aan Aat van der Meer, de huidige Managing Director van DACHSER in de Benelux, de taak om in het westen voet aan de grond te krijgen. Van der Meer werkte voorheen bij een andere logistieke dienstverlener, maar het DACHSER DNA bleek interessante kansen te bieden. Samen met een aantal collega's met wie hij jarenlang had samengewerkt bij zijn vorige werkgever, waaronder Edwin Vermeulen en John van den Berg, stapte hij over om een nieuw DACHSER kantoor op te bouwen in het westen van het land. Waddinxveen bleek hierbij de perfecte locatie: centraal in de Randstad, dicht bij de Rotterdamse haven en met goede verbindingen naar de grote steden.



De vestiging in Waddinxveen startte in maart 2007 met 16 medewerkers en 3.000 m² loodsruimte. Anno september 2019 is het personeelsbestand gegroeid naar circa 200 medewerkers. In 2010 en 2013 breidde de vestiging in totaal met meer dan 24.000 m² uit voor crossdocking en warehousing. In 2017 nam DACHSER het kantoorpand, de loods en de parking naast het huidige pand van het DACHSER Logistics Center Rotterdam in gebruik. Door de uitbreidingen beschikt de logistieke dienstverlener nu over een terrein met een totale oppervlakte van circa 68.000 m², waarvan 33.000 m² loodsruimte. Door de toenemende groei, mede op het gebied van warehousing, worden er in Waddinxveen opnieuw plannen gemaakt voor verdere uitbreidingen.

Volgens Edwin Vermeulen, General Manager van DACHSER Waddinxveen, heeft de logistieke dienstverlener de aanhoudende groei voornamelijk te danken aan de toegewijde werknemers binnen DACHSER. "DACHSER wordt gekenmerkt door de sterke band tussen de werknemers, net als in een familie. We noemen dit het DACHSER DNA", zegt Vermeulen. "Daarbij zijn wij een van de weinige logistieke dienstverleners die nog echt investeren in een persoonlijke relatie met onze klanten. Daar hechten wij enorm veel waarde aan."

COLUMN

De omvang van aansprakelijkheid

In sommige gevallen kan aansprakelijkheid voor veroorzaakte schade niet worden vermeden, maar kan wel worden gediscussieerd over de omvang van de aansprakelijkheid. Dat is het geval als schadeposten niet in zodanig verband staan met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de schuldenaar berust, dat zij hem niet als een gevolg van deze gebeurtenis kan worden toegerekend. Het ontbreken van een zodanig verband kan worden beargumenteerd op basis van alle omstandigheden van het geval. Dat de schuldenaar dan wel met sterke argumenten moet komen, blijkt uit de volgende zaak voor de Rechtbank Eindhoven.

Op 24 april 2017 vond op een spoorwegovergang een aanrijding plaats tussen een trein, rijdend onder toelating van spoorwegaansprakelijkheid "X", en een grondverzetmachine in eigendom van "Y". Een medewerker van Y reed met de machine op de openbare weg, toen deze stil viel op de spoorwegovergang. De machinist van de aankomende trein kon niet meer tijd remmen.

De locomotief werd door X geleased een leaseovereenkomst waarop Duits recht van toepassing was. Tijdens de reparatie van de locomotief kon de leasemaatschappij contractueel aanspraak blijven maken op betaling van de leasetermijnen. X is de termijnen verschuldigd gebleven totdat de locomotief onbeschadigd bij de leasemaatschappij werd ingeleverd. X heeft Y aansprakelijk gesteld voor deze schade van in totaal € 728.000,-.

In geschil was de vraag of deze aanzienlijke schadepost in redelijkheid toegerekend kan worden aan de aanrijding. De gevorderde schade betreft geen directe materiële schade, maar schade die X heeft geleden op grond van contractuele verplichtingen. Y vond niet dat deze schade het voorzienbare gevolg was van de aanrijding en redelijkerwijs aan haar kon worden toegerekend, onder meer omdat het afspraken tussen de leasemaatschappij en X betrof.

De rechtbank oordeelde dat mits naar Duits recht de aanspraak van de leasemaatschappij is de schade bestaande uit doorbetaalde leasetermijnen (vermogens)schade is die voor vergoeding in aanmerking komt. Het gevorderde kan dan als schade worden beschouwd aangezien X verplicht was leasetermijnen te voldoen, maar ten gevolge van het ongeval geen locomotief tot haar beschikking had, aldus de rechtbank. Het feit dat de schade hoog is vanwege de inhoud van de leaseovereenkomst en de duur van de reparatie staan niet aan toewijzing in de weg, aldus eveneens de rechtbank.

Omdat de rechtbank partijen eerst nog wil laten uitlaten over Duits recht, bleef het bij dit voorlopige oordeel. Duidelijk is wel dat om de omvang van aansprakelijkheid met succes aan te vechten de schuldenaar met een sterk verhaal moet komen.

Hebt u vragen over schadeverhaal, neem dan contact op met Smallegange Advocaten/Richard Latten via de hieronder genoemde contactgegevens.

smallegange
Smallegange - law firm with a view

"Dé juridisch specialist voor haven en logistiek"

T. 010-201 00 70 E. mail@smalaw.nl
www.smallegange-lawyers.com

Waakzaamheid blijft geboden vanwege de Brexit

Roll-on/roll-off blijft stijgen in Zeebrugge

De haven is in de eerste helft van 2019 met 12,5 procent gegroeid ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Er werd een totaal goederenvolume van 21.883.578 ton behandeld. De roll-on/roll-off-trafiek is in het eerste semester gestegen met 5 procent tot een volume van 8.404.658 ton. Waakzaamheid blijft echter geboden vanwege de UK-trafiek: in de aanloop naar de eerste Brexit-datum van 29 maart, werd het Verenigd Koninkrijk anticiperend op de Brexit bevoorrad. Daardoor steeg het volume in maart 17,2 procent. De UK-trafiek hadden in het tweede kwartaal een verwachte dalende trend (-6,8 procent in mei en -12,3 procent in juni). Met de uitgestelde Brexit datum van 31 oktober in het vooruitzicht is er veel onzekerheid. De roro-trafiek naar Zuid-Europa zijn echter sterk toegenomen door nieuwe diensten en schaalvergroting. Er werden 1.527.872 nieuwe wagens behandeld, een stijging van 4,9 procent, bovenop het recordjaar.

De containertrafiek is gedaald met 2,2 procent tot 7.548.076 ton. In de maand juni is de containertrafiek echter opmerkelijk met bijna tien procent gestegen dankzij de nieuwe containerdiensten en containerfee-

derlijnen. Deze groei zet zich in de tweede helft van 2019 door.

De vloeibare bulk bedraagt in het eerste semester 4.830.418 ton. De stijging is het gevolg van het vloeibaar aardgas (3.218.162 ton). Er liepen namelijk 54 LNG-schepen aan tegenover 24 in de eerste jaarthelft van 2018. Er werd veel LNG aangeleverd uit zowel Qatar als Rusland. Deze volumes houden aan in de tweede jaarthelft. De vaste bulk is gedaald met 5 procent tot 619.051 ton, het stukgoed met 10,3 procent tot 481.375 ton. Er liepen in het eerste half jaar 71 cruiseschepen Zeebrugge aan tegenover 59 vorig jaar.

Roll-on/roll-off

Zeebrugge, de zeehaven van Brugge, is in de wereld een belangrijke roll-on/roll-off en diepzeecontainerhaven met een jaarlijkse totale goederenoverslag van 40,1 miljoen ton in 2018. Het aanbod van zowel intra-Europese als intercontinentale diensten

maakt van Zeebrugge een belangrijke toegangspoort tot de Europese markten.

Clean port

Met jaarlijks 2,8 miljoen eenheden behoort de kusthaven tot de top van autohavens in de wereld. Zeebrugge richt zich ook daarnaast op de overslag van conventionele ladingen, vloeibaar aardgas, cruises en 'high & heavy'-ladingen. De haven in West-Vlaanderen ontwikkelt zich ook als een voedingscluster. Als niet-industriële haven of 'clean port' is Zeebrugge de ideale locatie om geconditioneerde voedingsladingen over te slaan.

Distributiecentra

Zeebrugge voorziet dagelijks in meer dan 20 intra-Europese diensten naar bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Scandinavië, de Baltische regio, Rusland en Zuid-Europa. Door dit uitgebreide aanbod van vrachtdiensten, intercontinentale container-





diensten, een binnenvaart-, spoor-en wegen-netwerk is Zeebrugge de locatie bij uitstek voor Europese distributiecentra. Zeebrugge is dan ook meer dan louter een maritiem kruispunt. De Noordzeehaven is inmiddels uitgegroeid tot een ultramodern logistiek platform dat volledig ten dienste staat van de Europese en intercontinentale markten.

COSCO Shipping Star

De 'Cosco Shipping Star' heeft een capaciteit van maar liefst 21.237 TEU. Met het inzetten van dit schip verhoogt de Ocean Alliance de capaciteit van de AEU1-dienst tussen Noord-Europa, die Zeebrugge aanloopt, en het Verre Oosten. Het schip arriveerde aan de CSP Zeebrugge Terminal op zaterdagavond 3 augustus 2019. Eind juni verliet het containerschip de haven van Shanghai en liep vervolgens aan in Ningbo, Xiamen, Yantian en Singapore. Daarna werd koers gezet naar Europa: Felixstowe, Zeebrugge, Gdansk en Wilhelmshaven. De 'Cosco Shipping Star' is het voorlaatste schip uit een serie van zes schepen van dit type.

Opportunititeit

COSCO Shipping Ports nam in 2017 de APM Terminals Zeebrugge over. De ambitie van de topgroep in de haven is een sterk signaal voor Zeebrugge. De terminaloperator met sterke link en gemeenschappelijke strategie met de Chinese rederij COSCO Shipping Lines en de Ocean Alliance is een opportuniteit in verband met nieuwe con-

tainertrafiek en verbonden logistiek voor Zeebrugge.

Arbeidsmarkt

Human capital is en blijft voor Zeebrugge een belangrijk punt van aandacht. In de Zeebrugse regio zijn zeker 1000 vacatures. Om de uitdaging op de arbeidsmarkt het hoofd te bieden, wordt ingezet op de samenwerking met de verschillende onderwijsinstellingen. Door samen te werken met het onderwijs wil Zeebrugge opleidingen afstemmen op de vraag van bedrijven en tijdig de juiste profielen beschikbaar hebben. Dit is ook belangrijk voor de expertise richting de Brexit.

Spoornetwerk

Het intermodale aanbod in Zeebrugge met zowel directe als indirecte verbindingen (te raadplegen via de nieuwe intermodale routeplanner) wordt steeds verder uitgebreid. Zo is het spoornetwerk in Zeebrugge in de afgelopen jaren flink vergroot via de China Europe Railway in het kader van OBOR, Nancy/Lyon, Novara, de aansluiting op Green Xpress netwerk van Lineas en de Ekol-dienst naar Trieste. Zeebrugge wil tevens integreren in de Baltic corridor en andere OBOR-projecten worden onderzocht.

www.portofzeebrugge.be





Fluxys brengt distributie van LNG in weg- en maritiem transport op stoom

Door: Antoon A. Oosting

De grote investeringen die de Belgische beheerder van gasinfrastructuur Fluxys de afgelopen jaren heeft gedaan in opslag en nieuwe distributiesystemen voor het op de terminal in Zeebrugge aangevoerde vloeibaar gemaakte aardgas (LNG) beginnen nu hun vruchten af te werpen. De aanvoer, op- en overslag van LNG op de terminal is met name in de eerste helft van dit jaar sterk toegenomen terwijl ook het aantal trucks dat LNG komt laden snel groeit.

Volgens Fluxys steeg het totaal aantal geloste, geladen en overgeslagen schepen dat bij de LNG-terminal in Zeebrugge aanmeerde van 26 in de eerste helft 2018 naar 58 in de eerste helft van dit jaar wat een stijging was van 123 procent ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Het aantal schepen dat LNG kwam lossen verdrievoudigde bijna ten opzichte van het eerste semester van 2018. In die laatstgenoemde periode kwamen dertien schepen in Zeebrugge LNG lossen terwijl dat er in de eerste helft van dit jaar al 36 waren.

Ook voor de overslag wordt het op de LNG-terminal Zeebrugge steeds drukker: tien ijsbrekende tankers, die LNG uit met name de Russische gasvelden van het Yamal-project aanvoeren, sloegen hun lading rechtstreeks over naar conventionele gastankers. Die tien is een verviervoudiging ten opzichte van 2018. Het aantal geladen schepen steeg licht naar twaalf tegenover elf in dezelfde periode van 2018.

LNG per tankwagens

Ook het aantal truck-tankwagens waarmee op de terminal in Zeebrugge LNG wordt geladen, neemt snel toe. Sinds de ingebruikname van

De in 2017 opgeleverde LNG-terminal in Duinkerke. (Copyright Dunkerque LNG - Happy Day)

een tweede truck-laadstation begin 2019, liep het aantal truckladingen in de eerste helft van dit jaar op tot in totaal 1081. Dit aantal bedroeg in 2018 nog 650 wat een stijging betekent van 66 procent. Met de twee laadstations heeft de terminal een jaarlijkse capaciteit voor het laden van 8000 trucks. In juli werden voor het eerst meer dan tweehonderd (233) trucks per maand geladen en die groei zet onverminderd door.

Juli was ook anderszins een recordmaand want op 22 juli meerde op de LNG-terminal in Zeebrugge voor het eerst een Q-Max schip aan, de Al Dafna van de Qatarese scheepvaartmaatschappij Nakilat. Q-Max staat voor Qatar-Max, de benaming van de klasse van de grootste LNG-tankers met een capaciteit van 266.000 m³ aan vloeibaar gemaakt aardgas. De volledige lading van een Q-Max-schip komt

overeen met het gemiddelde jaarverbruik van meer dan 75.000 huishoudens die verwarmen op aardgas.

LNG-terminal Duinkerke

De uitbouw en optimalisering van de terminal in Zeebrugge is echter niet meer de enige opgave van Fluxys want sinds november hebben de onderneming en haar consortiumpartners AXA IM en Crédit Agricole Assurances een deelneming van ruim 60% van de aandelen van de LNG-terminal in het Franse Duinkerke in bezit. Fluxys had al 25 procent van de aandelen maar nam toen ook nog met haar partners een aandelenpakket van 35,76 procent over van EDF en Total; daardoor wordt de terminal een deel van de Fluxys-groep. De LNG-terminal in Duinkerke is in januari 2017 commercieel in gebruik genomen en is één van de grootste LNG-terminals op het



Zondag 21 juli meerde in Zeebrugge de Al Dafna aan, de eerste Q-Max-tanker van de grootste categorie. (Copyright Fluxys Belgium - P.Henderyckx)

Europese vasteland. Met een jaarlijkse hervergassingscapaciteit van 13 miljard kubieke meter aardgas kan de terminal voldoen aan 20 procent van de gasvraag in België en Frankrijk. Ter vergelijking: Zeebrugge heeft een doorzetcapaciteit van 9 miljard kuub.

De terminal in Duinkerke heeft sinds november 2015 een rechtstreekse verbinding met het Belgische gasnet waardoor het in Duinkerke aangevoerde aardgas via België ook eenvoudig kan worden aangeboden aan afnemers in het met het Belgische gasnet verbonden Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland. Met een opslagcapaciteit van 600.000 kubieke meter is Duinkerke zelfs groter dan Zeebrugge dat nu over vier tanks met in totaal 380.000 kubieke meter opslagcapaciteit beschikt. Maar eind dit jaar komt de vijfde tank met 180.000 kubieke meter in gebruik waardoor Zeebrugge bijna even groot wordt als Duinkerke.

Kleinschalig LNG-gebruik

Als kernaandeelhouder heeft Fluxys zich voorgenomen om ook de terminal in Duinkerke te laten groeien in de distributie van kleinschalig LNG-gebruik in met name het weg- en maritieme transport. Een eerste actie is al uitgevoerd met de ingebruikname deze zomer van een trucklaadstation met een jaarlijkse capaciteit van 3000 truckladings per jaar. Een tweede actie is de aanpassing van de laadsteiger waardoor deze ook geschikt wordt voor het aanmeren en laden van LNG-bunkerschepen.

Begin volgend jaar moeten hier ook bunkerschepen met een maximum laadcapaciteit van 5000 m³ kunnen aanlopen, wat precies de capaciteit is van de ook in Zeebrugge actieve LNG-bunkertanker ENGIE Zeebrugge. De Cardissa van Shell die ook in Zeebrugge laadt heeft een capaciteit van 6500 kubieke meter. De door Bodewes gebouwde Coralius van Skangas kan 5800 kubieke meter aan LNG in haar tanks meenemen. Ook de snelheid waarmee deze bunkerschepen kunnen worden geladen, wordt door Fluxys verhoogd zodat deze bunkerschepen optimaal hun diensten kunnen aanbieden aan het gestaag groeiende aantal op LNG varende schepen. Binnenkort gaat vanuit het Normandische Caen de nieuwe veerboot van Brittany Ferries, de Honfleur, op LNG varen. Grote kans dat dit schip vanuit Duinkerke van brandstof zal worden voorzien. Daarnaast zijn er steeds meer cruiseschepen in aanbouw die op LNG gaan varen.

LNG in wegtransport

In het wegtransport lijkt zelfs sprake van een regelrechte doorbraak in het gebruik van LNG. Naast de eerste lichtere truckmotoren die op LNG konden draaien, bieden de truckfabrikanten (o.a. IVECO, Volvo, Scania) nu ook vrachtwagens aan met de grotere vermogens. Anders dan met de lagere vermogens kunnen de nieuwe, zwaardere trucks op LNG nu ook



Het laden van trucks met LNG neemt snel toe. (Copyright Fluxys Belgium - F.Duez)

de lange hellingen in bergachtige gebieden aan. Fluxys heeft dit gebruik van LNG in het wegtransport gestimuleerd door samen met wegtransporteur Mattheeuws twee tankstations voor LNG op te zetten, een eerste in 2014 in het West-Vlaamse Veurne en dit jaar een bij La Louvière in Wallonië.

Deze belangrijke stap werd genomen om LNG op de kaart te zetten als alternatieve brandstof voor vrachtwagens in België. Het is inderdaad zo dat LNG zowel in het vrachtvervoer als in de scheepvaart een veelbelovende toekomst heeft door zijn gunstige emissieprofiel. Vergeleken met diesel of zware stookolie heeft aardgas immers de kleinste voetafdruk voor koolstof en overschakelen naar aardgas heeft ook een onmiddellijke impact op de luchtkwaliteit en de gezondheid.

Fluxys gaat volgens woordvoerder Laurent Remy de groei van het LNG-gebruik in het wegtransport nu overlaten aan de markt. Die is nu heel wel in staat die groei zelf op te pakken. Shell telt bijvoorbeeld al drie LNG-tankstations in België en naast Mattheeuws investeren nu ook andere transporteurs (o.a. Remitrans in Ninove) in aanschaf van op LNG-rijdende trucks en de opening van LNG-tankstations. Volgens de Fluxys-woordvoerder zijn er in België nu een tiental LNG-tankstations al in gebruik, en minstens vijf bijkomende LNG-



De LNG-terminal in Zeebrugge beschikt sinds eind vorig jaar over twee trucklaadstations. (Copyright Fluxys Belgium)

tankstations zullen zeker binnen twaalf maanden in dienst genomen worden.

Bunkerponton in de haven

Voor het stimuleren van het LNG-gebruik door de zee- en binnenvaart in de haven van Antwerpen is Fluxys een samenwerking aangegaan met Titan LNG. Die bouwt een LNG-bunkerponton voor het bedienen van klanten met hun schepen in de haven van Antwerpen. Titan heeft al een bunkerponton in gebruik in de havens van Amsterdam en Rotterdam. Momenteel kunnen schepen in de haven van Antwerpen wel al LNG bunkeren maar dat gebeurt vanuit trucks op een speciaal hiervoor aangewezen kade. Dit soort truck-to-ship operaties heeft inmiddels zo'n zestien keer plaatsgevonden in 2019 alleen. Zo'n truck-to-ship operatie is echter logistiek omslachtig omdat een schip voor of na het laden en lossen apart naar deze kade op en neer moet varen. Een door een sleepbootje voortgedreven LNG-bunkerponton komt gewoon langszij tijdens het laden of lossen zoals nu ook gebruikelijk is met het bunkeren van stookolie of gasolie. Overigens wil Fluxys in de haven van Antwerpen ook zelf een vast LNG-bunkerstation voor schepen bouwen met daarbij een LNG-tankstation voor trucks in samenwerking met het bedrijf G&V.

Goede perspectieven

Fluxys ziet voor zowel kortere als langere termijn goede perspectieven voor een groei in het gebruik van LNG in het wegtransport en de maritieme sector. Dat wordt ook volledig gesteund door de bewegingen in de markt. De volledige capaciteit op de terminal in Zeebrugge is tot 2044 volgeboekt. Op termijn moeten er ook emissieloze schone schepen in de vaart komen die volledig op batterijen of een combinatie van duurzame wind- of zonne-energie of op waterstof kunnen varen maar vooralsnog is gas voor het overgrote deel van de scheepvaart de schoonste brandstof en is er voor Fluxys dus genoeg te doen.



De
KUNST
van "GROEN"
inzamelen, scheiden
én verwerken!

**Van Scheepsafval naar grondstof
voor een nieuw product.....**

Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een nieuwe groene mijlpaal bereikt. Het varen en inzamelen met dit zelf ontworpen inzamelschip gebeurt volledig elektrisch. Bek & Verburg heeft vestigingen in Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam, IJmuiden, Den Helder en Eemshaven.



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

Montrealweg 140
Havennr. 4267
3197 KH
Rotterdam-Botlek
T. 010 - 428 77 44
F. 010 - 428 77 49
i. www.bek-verburg.nl

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze
tarievenkaart 2019.
Met info over de **thema's**,
diverse mogelijkheden
en zeer aantrekkelijke
combinatietarieven!
Voor een goed mediaplan.



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

E-mail: info@seaport-magazine.nl | Tel.: +31 6 497 06 637

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

15-16-17|10|2019
ANTWERP EXPO

**REGISTREER VOOR
GRATIS TOEGANG
met code: 2040**

www.transport-logistics.be



**HET GROOTSTE EVENT
IN DE BENELUX**

**ROUTES, HIGH LEVEL CONFERENTIES
EN AWARDAUITREIKINGEN**



Recordoverslag Noordzeekanaalgebied dankzij Amsterdam

De overslag in het Noordzeekanaalgebied van de zeehavens Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad is in het eerste halfjaar van 2019 gestegen tot 54,1 miljoen ton, een stijging van 7 procent. Deze toename was het gevolg van een groeiende overslag in de eerste zes maanden van dit jaar in de Amsterdamse haven met 12,3 procent tot een nieuw record van 45,4 miljoen ton. Het Noordzeekanaalgebied sloeg in 2018 ruim 100 miljoen ton goederen over waarvan circa 82 miljoen ton in de haven van Amsterdam.

Voor Port of Amsterdam is duurzaamheid speerpunt van beleid. Vandaar dat er ook een sterke focus is op short sea, binnenvaart en spoor. Het internationale logistieke bedrijf Samskip is anderhalf jaar geleden een lijndienst gestart tussen Amsterdam en Hull in Engeland. Drie maal per week vaart Samskip tussen Amsterdam en Hull (Engeland). De containers worden afgehandeld op de Holland Cargo Terminal van TMA Logistics aan de Amsterdamse Amerikahaven. Aanvullende multimodale transportdiensten met het achterland worden geboden via binnenvaart-, rail- en wegverbindingen.

North West Central Corridor

TMA Logistics, CTU en VCL hebben begin dit jaar de North West Central Corridor opgericht. De bundeling van lading heeft een betrouwbaarder barge-product tot resultaat

en leidt daardoor tot duurzamer transport en minder vertraging bij de afhandeling aan de terminals. Het initiatief wordt ondersteund door de deepsea containerterminals in Rotterdam, Port of Amsterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en het duurzame logistiek programma Lean & Green Europe.

Binnenvaart

Voor het transport van containers op de route Amsterdam - Utrecht - Rotterdam is de binnenvaart van essentieel belang. Jaarlijks worden op deze wijze ruim 250.000 containers vervoerd. De samenwerking via de North West Central Corridor betekent in de praktijk dat schepen bij de verschillende terminals minimaal 150 tot 200 containers combineren voor één deepsea containerterminal in Rotterdam (RWG, APMT, ECT Delta, ECT Euromax). Per week verzorgen zeven

binnenvaartschepen zeventien afvaarten, waarmee zo'n 5.000 containers vervoerd worden.

Energieproducten

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. In de Noordzeekanaalregio werken in totaal ruim 68.000 mensen bij havengerelateerde bedrijven, waarvan zo'n 31.000 mensen in Amsterdam. De haven heeft de ambitie om op duurzame en innovatieve wijze waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. De onderneming stimuleert groei bij bedrijven, waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht.

www.portofamsterdam.com



Nieuwsberichten

Geslaagde demonstraties van machines en installaties bij Sturm en Dekker

Bij Sturm en Dekker, onderdeel van de Sinkegroep, was er op vrijdag 13 september een interessante Open Dag in Middelburg voor bedrijven en zakenrelaties met diverse demonstraties van machines en installaties. De Sinkegroep, onder leiding van de gebroeders Lau en Wilco Sinke, is gespecialiseerd in onder andere sloop en inzameling & recycling van bouw- en sloopafval. Het concern is al ruim 40 jaar een begrip in Zeeland. In 2016 werd Sturm & Dekker toegevoegd aan de Sinkegroep. Op het terrein aan de Kleverskerkseweg in de Zeeuwse hoofdstad pronken flinke betonblokken. Door hergebruik van nauwkeurig gesorteerde afvalstromen wor-

den deze 'Sinke Eco Blokken' in eigen beheer geproduceerd. Ze zijn prima geschikt voor het snel en flexibel bouwen van onder andere opslagvelden, waterkeringen en brandwerende wanden. Zo krijgen grondstoffen uit afval een tweede leven. Met het egaliseren, asfalteren en inrichten van het terrein en vervolgens het bouwen van een nieuw kantoor is er de afgelopen tijd veel veranderd bij Sturm en Dekker, hét sloopbedrijf van Walcheren met een rijke historie van ruim 60 jaar. De reorganisatie van het terrein zorgde niet alleen voor extra ruimte van de bestaande activiteiten, maar ook voor veel mogelijkheden om de recyclingactiviteiten uit te breiden.



Wilco Sinke op de Open Dag bij Sturm & Dekker in Middelburg



Hét sloopbedrijf van Walcheren met een rijke historie.

Recycling

Sturm en Dekker staat voor bodem- en asbestsanering, sloopwerken én recycling. Het bedrijf is gespecialiseerd in het verzamelen en sorteren van (bedrijfs) afvalstromen. Of het nu gaat om bedrijfsafval, bouw- en sloopafval of beton. Daarnaast voorziet Sturm en Dekker ook in het afvoeren van klein chemisch afval en archiefvernietiging. Afval dat niet op locatie

kan worden gescheiden, wordt op de vestiging in Middelburg gescheiden. „Vervolgens worden de materialen op de hoofdvesting in Kruijningen bewerkt, waarna deze als nieuwe bouw- of grondstof toegepast kunnen worden”, aldus Wilco Sinke die samen met zijn broer Lau aan het roer staat van het familiebedrijf. ■

www.sturmendekker.nl

Timmerman BV uit Middelburg na 100 jaar nog steeds springlevend

L. Timmerman & Zn. BV uit Middelburg vierde op zaterdag 21 september het 100-jarig bestaan met een drukbezochte Open Dag. Het bedrijf presenteerde haar typische werkzaamheden aan geïnteresseerden op de vestiging aan de Siloweg 1 te Middelburg.

Smederij

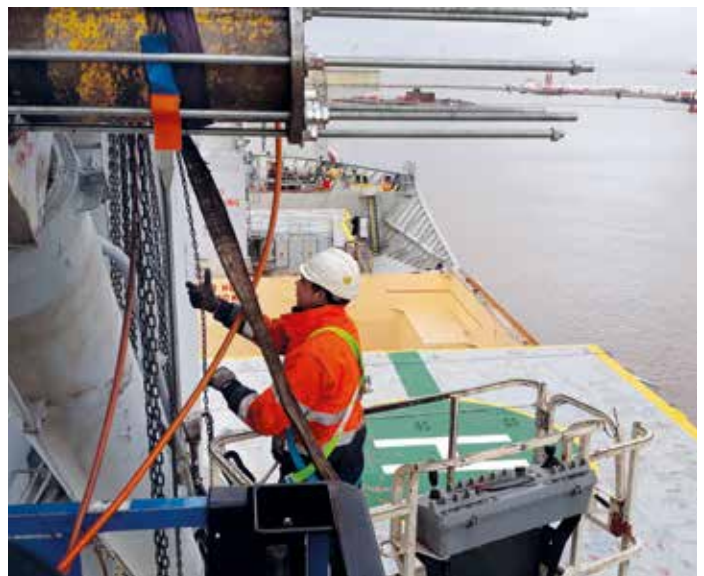
Op 4 juni 1919 verscheen in de Middelburgsche Courant de eerste advertentie van de Electro Machine Smederij L. Timmerman. De smederij is een mooie combinatie van oud en nieuw smeedwerk. Voor de vele boeren in de omgeving wordt veelal het hoefbeslag verzorgd van de paarden die in de travaille (de hoefstal) voor het pand worden beslagen. Daarnaast voorziet de smederij eveneens in constructiewerk en reparatiewerkzaamheden aan schepen, die meestal vlakbij aan de Rotterdamsekaai aangemeerd liggen. Het familiebedrijf is van lieverlee uitgegroeid

tot een internationaal opererende onderneming met uiteenlopende werkzaamheden. Naast L. Timmerman & Zn. BV voor de verkoop en reparatie van (nieuwe) machines en onderdelen is Timmerman Industrial Repairs BV. specialist in reparaties van en aan schepen, industriële reparaties en constructiewerken.

Oppervlakte

Timmerman is anno 2019 een bedrijf met een oppervlakte van bijna 6.000 vierkante meter (gelegen aan het water), met een enorme werkplaats voor de bouwmachines, een grote hal voor de industriële reparaties, een ruime verspanende afdeling en een groot magazijn. Er worden veel werkzaamheden verricht voor rederijen, industrieën, overheden en overslag- en grondverzetbedrijven. ■

www.timmerman.nl





Mis vakbeurs Transport & Logistics 2019 niet!

Lang leve Transport & Logistics, het tweejaarlijkse topevent voor de logistieke community. Van 15 tot 17 oktober is het weer zover: dan is Anwerp Expo de hotspot voor alle spelers binnen transport, logistiek, distributie, opslag, behandeling van goederen, datacommunicatie en software in de Benelux. Het programma en de events zijn alvast veelbelovend.

Transport & Logistics inspireert, innoveert en motiveert. Met een open blik op morgen komen meer dan 320 exposanten en 10.000 professionals samen om te netwerken, bij te leren en zaken te doen.



Met de grootste toewijding zijn ook dit jaar grensverleggende initiatieven opgezet om de uitdagingen van morgen aan te gaan. Enkele highlights:

- ✓ **Een waaier aan conferenties en lezingen, zoals...**
 - Digitalisering en innovaties in logistiek
 - Multimodaliteit: waar blijft de doorbraak?
 - Cybersecurity in de smart supply chain
 - Flows logistics rookie of the year
- ✓ **Topadvies van experts...**
 - Van o.a. Port of Antwerp, Logistics in Wallonia, Brucargo, VIB, VIL en O.T.M.
- ✓ **Start-up Village...**
 - Innovatieve technologieën troef; een ruggensteuntje voor aanstormend talent

✓ **Best of Handling...**

- Demozone en verkiezing beste heftruck
- Inclusief live testen door het publiek (met certificaat)

✓ **Trends Transport & Logistics Gazellen...**

- Uitreiking award voor snelste groeiers

✓ **Maritieme pint...**

- Samen met Antwerp Traffic Club (ATC) klinken op het succes en de toekomst van de (maritieme) transportwereld

Kortom, er is voor elk wat wils. Bekijk het volledig programma op: www.transport-logistics.be

Antwerpen, stad van de wereldhandel

De vakbeurs is voor velen dé plek om te ontdekken, ontmoeten en beleven. Dit alles op een toplocatie: Antwerpen, stad aan de haven, stad van de internationale handel. Waar de chemie tussen bedrijven in de transport en logistieke sector groeit en bloeit. Antwerp Expo zelf kreeg trouwens een facelift. Hal 4XL is voortaan the place to be, goed voor zo'n 2.000 m² om business te doen. Veel meer ruimte dus en dankzij de digitale infozulen wordt u als bezoeker snel naar uw doel geloodst. Of volg de routes Demo, Multimodal of Digital Data. Zo haalt u het maximale uit uw bezoek.

Een niet te missen sectorevent dus en bezoeken is gratis. Registreer u nu via onze website: www.transport-logistics.be
Uw unieke code: 2040

Haven beroepen

Door: Lydia Gille

Het havenbedrijf van Rotterdam ziet duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven als zijn kern-taak. Het faciliteert een breed palet van sectoren van onder meer transport en logistiek, chemie en industrie, port services en containers en, niet in de laatste plaats, energieopwekking. Joost Eenhuizen is business manager voor het marktsegment Offshore Wind, een booming business omdat de Noordzee de mogelijkheid biedt grootschalig duurzame energie op te wekken en Nederland daarop zwaar inzet om de klimaatdoelen te halen. Uiteraard heeft dat zijn weerslag op de haven. In die zin valt er een parallel te trekken met de eerdere groei van de haven bij de olie- en gaswinning in de Noordzee; met de bouw van schepen en objecten voor de productieplatforms, plus het onderhoud daarvan. Het is nu Offshore Wind die ruimte nodig heeft voor de bouw van onderdelen, terreinen voor opslag, kades om de werkschepen te laten aanmeren, ruimte voor de verzameling van de projectlading en de installatie daarvan. Er zal een volwassen fase komen met exploitatie en onderhoud en vervolgens loopt er een teruggaande stroom van het afgeschreven materiaal.

Het Havenbedrijf in het algemeen en Joost Eenhuizen voor zijn sector in het bijzonder houden een scherp oog op de maatschappelijke en economische belangen. Joost: "We proberen niet alleen ruimte te maken voor het fysieke transport, maar ook een aantrekkelijke vestigingsplaats te bieden voor productie, een plek te zijn waar innovatie tot leven komt en bedrijven zich kunnen ontwikkelen. Een business manager bij het Havenbedrijf is het eerste aanspreekpunt in een sector. Ik zet me in door relaties tot stand te brengen en bedrij-

ven mee te nemen om zich op die sector te richten. We proberen in die hele supply chain op zo veel mogelijk plekken een rol te spelen."

De fascinatie voor de haven zat er bij Joost al vroeg in. Van Lego bouwde hij schepen en op de basisschool gingen zijn spreekbeurten over sleepboten en de Deltawerken. "Maar ik was daar niet fanatiek in", zegt hij. "Ik kreeg het mee via de media, want ik woonde in de regio en we gingen naar de Wereldhavendagen. Zo kwam ik tot mijn studiekeuze: economie van vervoer en logistiek. Heel toepasbaar vanwege vakken als haveneconomie, regionale economie, gebiedsontwikkeling en logistiek management. Je krijgt van alles mee om het ecosysteem dat de haven is te begrijpen." Hij liep stage bij het Havenbedrijf Rotterdam en ging daarna elders nog "twee kleine dingen" doen, maar na een half jaar kwam Joost terug bij het Havenbedrijf, en daar zit hij nog, tot zijn grote genoegen. "Die studie is mijn inhoudelijke bagage, maar ik heb het meeste gehad aan al die jaren dat ik bij het bedrijf ben; hier heb ik het meeste geleerd. Deze werkomgeving is heel groot en heel klein. Groot door vraagstukken als energietransitie of doordat ik een markt van waterstof op me af zie komen, klein omdat het soms om details gaat en relaties. Maar wel verbonden met de hele wereld! In de haven van Rotterdam en in deze functie zie ik techniek,

Naam:
Joost Eenhuizen

Leeftijd:
40 jaar

Functie:
Business Manager Maritime
& Offshore Industry

Bedrijf:
Havenbedrijf Rotterdam

Werkzaam in de haven sinds:
2003



Joost Eenhuizen, Business Manager Maritime & Offshore Industry

economie en commercie, maar ook psychologie, tactiek en strategie.

De verbindende schakel

We zijn in de Waalhaven en Joost wijst op de offshore-schepen die daar liggen. Het is de zichtbare kant van zijn werk. Hij noemt



Tug/Supply vessels

zijn werk tastbaar, catchy, groot, zwaar, uniek want nooit repeterend. "Soms is het werk heel concreet met een vraag als 'waar kunnen we afmeren'. Soms abstracter met de klantvraag 'wat betekent de energietransitie voor mijn bedrijf'.

Een business manager bij het Havenbedrijf is de schakel tussen de binnenwereld en de buitenwereld. Een functie van ontkoppelen, dat wil zeggen, waar staat het Havenbedrijf voor, waar baseert het zijn keuzes op en wat wil het bereiken versus de uitgangspunten en wensen van het bedrijfsleven en de publieke stakeholders. Hoe breng ik dat met elkaar in verband en tot ontwikkeling? Hoe neem ik de mensen intern mee en hoe leg ik het de klanten uit?"

Een business manager intermedieert met klanten, interne en externe specialisten en collega's. Uiteindelijk trechtert het idee tot een vraag die Joost gaat framen tot een projectopdracht. En dat leidt tot een uitvraag binnen het Havenbedrijf en dan gaat de projectmanager aan de slag. "Mijn taak wordt dan minder", zegt Joost. "De projectmanager is verantwoordelijk voor het projectresultaat, maar altijd in samenwerking met de businessmanager, want die blijft verantwoordelijk voor de klantrelatie en de sector. Immers, een project is eindig terwijl de relatie doorgaat."

Flexibel meebewegen

Ontwikkeling vergt tijd – broeden en brainstormen. Joost: "Uiteindelijk maken we de beste keuze die we op dat moment kunnen maken. Dan moet je accepteren dat veranderingen doorgaan en dat je meegaat in die verandering. We proberen het zo toekomstbestendig mogelijk te doen in de relaties, de activiteiten en de investeringen, waarbij we het risico mitigeren door zo veel als mogelijk flexibiliteit in de contracten en infrastructuur in te bouwen".

Keuzes hebben impact en infrastructuur moet langdurig zijn nut hebben. Een voorbeeld van infrastructuur, verandering en flexibiliteit is de Tweede Maasvlakte. "We zijn begonnen met chemie, volledig geautomatiseerde, groot-schalige containeroverslag en distributie. Distributie is van de kaart geweest, terwijl het nu weer volop terug is. Offshore heeft nooit in de vorm waarmee het zich nu openbaart aan de basis gestaan van de beslissing om de Tweede Maasvlakte te bouwen. Deze is wel altijd bedoeld geweest als ontwikkelruimte voor de toekomst. Gelukkig kunnen we zo flexibel zijn daarin mee te gaan."

Rotterdams

Joost kan intens genieten van de sfeer bij de bedrijven en de mensen aan de spreektafel. Dat zijn wereldwijd grote namen. "Grote ondernemingen waar ik een soort gelaagdheid aantref in de besluitvorming en de contacten, waar ik werk op verschillende niveaus aan verschillende type projecten. Of het zijn familiebedrijven waar ik spreek met de direc-



Heavy lift vessel

teur-eigenaar wiens naam op de gevel staat. Allemaal bedrijven die prettig in de omgang zijn; met dat specifiek Rotterdamse tintje. Je kunt het verschil maken voor die bedrijven.

“Offshore-sector
prettig in
de omgang”



Daar zit de uitdaging en het plezier. En er staat veel te gebeuren. Het is leuk daar deel van uit te maken. Tegelijkertijd bezig te zijn met wat nu nog hard nodig is, want je kunt niet zo maar het bestaande beëindigen. Je moet het bestaande vernieuwen en het nieuwe verwelkomen."

Veranderend speelveld

Joost draait al vijftien jaar mee bij het Havenbedrijf van Rotterdam. Hij heeft het speelveld zien veranderen. "Ik denk dat we van reactief naar proactief zijn gegaan. We werken niet binnen de grenzen van het havengebied maar aan energietransitie, aan digitalisering. Daar zit het woord haven niet eens meer in. Het gebied is onderhevig aan allerlei krachten van daarbuiten, dus dat is ook ons krachtenveld. We zijn bedrijfsmatiger gaan opereren en van puur technisch gedreven naar brede ontwikkelaar gegaan. Alles komt hier samen: economie, commercie, geopolitiek, etc. Diversiteit, kennis en kunde zijn vele malen groter en we zijn in staat gebleken dat goed te kanaliseren. Het gevaar van met van alles tegelijk bezig te zijn, is dat het schip stuurloos wordt, maar nee, we zijn met al die disciplines ook in staat het schip op koers te houden."

Banenmotor

De offshore-sector is een banenmotor en Joost adviseert scholieren en studenten "zich te laten enthousiasmeren door het zien van die fantastische schepen, terminals en windturbines, maar, kijk één laagje dieper naar de functie die daaraan vastzit". Joost gaat elke dag fluitend naar zijn werk: "In de offshore zit veel ontwikkeling. Het is nieuw, het is groeiende, het is Dutch Glory".

Transport met Zwitserse precisie



Voor dagelijks transport van al uw goederen naar en van Zwitserland

LTT BV. Een Nederlands bedrijf dat al vele jaren kwalitatief transport waarborgt. Snel en flexibel. Met een zeer hoge klantwaardering. Transport als een Zwitsers uurwerk: betrouwbaar en punctueel!

Het Nederlandse bedrijf LTT BV in Weert werd in 1985 opgericht en strategisch gevestigd nabij de A2 in Limburg. Vele verladers, expediteurs en fabrikanten uit Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland maken sindsdien gebruik van de transportdiensten van LTT BV. Onze planners, chauffeurs én voertuigen zijn op hun taak voorbereid. Van intake tot en met levering van uw goederen.

Schakel LTT BV in voor transport van...

- pallets, stukgoederen, machines en volumetransport
- gevaarlijke stoffen
- (kwetsbare) planten en bomen
- en meer...

Veiligheid voorop

Alle vrachtwagens voldoen aan de hoogste milieunormen. Iedere vrachtwagen is voorzien van de voorgeschreven materialen volgens de richtlijnen van het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR-uitrusting). Dit garandeert dat uw goederen deskundig, verantwoord en veilig de plaats van bestemming bereiken.

Douane- en grensformaliteiten door ons geregeld

LTT BV neemt de douane- en grensformaliteiten volledig van u over. Wij zorgen voor de juiste documentatie, melden zendingen aan en af en zorgen voor het in- en uitklaren bij de douane.



Edisonlaan 2, 6003 DB Weert,
tel.: +31 (0)495 45 73 57, e-mail: info@lttbv.nl

www.lttbv.nl



Nieuwsberichten

Middelburgse Bedrijven Club zet koers naar de Mortiere voor bezoek aan Mini Mundi

De Middelburgse Bedrijven Club (MBC) gaat maandag 30 september op bezoek naar het familiepretpark Mini Mundi, het voormalige Miniatuur Walcheren. Aan het Podium 35 op de Mortiere in Middelburg wordt om 17.30 uur een presentatie en rondleiding gegeven door Karin Zeverink, manager Mini Mundi. Hieraan voorafgaand geeft Arno Melaard van de Provincie Zeeland een korte presentatie met betrekking tot de renovatie van de Stationsbrug te Middelburg en de verkeersmaatregelen hieromtrent.

De ontvangst is om 17.00 uur met aansluitend een welkomstwoord van voorzitter Bram van Stel van de MBC. De preses zal in zijn toespraak ongetwijfeld alvast vooruitblikken naar de Contacta in Goes. Op deze grote bedrijvenbeurs zullen de ondernemersverenigingen uit Middelburg, Vlissingen en Veere van dinsdag 5 tot en met donderdag 7 november weer gezamenlijk met het Walcheren Paviljoen naar buiten treden.



Foto: Atelier CPD

Scharnier

De MBC is als toonaangevende ondernemersvereniging op Walcheren het scharnier tussen de bedrijven en de overheid. Ze behartigt de belangen van de industriële en dienstverlenende bedrijven op Arnestein 1 en 2,

Ramsburg, de Mortiere, Park Veldzicht en Buitenruststraat.

Welvaart

„We zijn spreekbuis richting lokale en provinciale overheid. De MBC is belangenbe-

hartiger van gemeenschappelijke zaken zoals infrastructurele werken, bereikbaarheid en veiligheid. We komen op voor de gemeenschappelijke belangen van de ondernemers en maken ons tevens sterk voor nieuwe bedrijvigheid, projecten en activiteiten. Primair staan welvaart, economie en werkgelegenheid in de regio”, aldus Bram van Stel, die in het dagelijks leven CEO is van de Prior Group.

Netwerken

De ondernemerskoepel organiseert jaarlijks diverse plenaire bedrijfsbezoeken bij haar leden. Tijdens deze ‘MBC borrels’ wordt in een informele sfeer kennis gedeeld. De grote diversiteit aan branches stimuleert het netwerken. ■

De karakteristieke Stationsbrug wordt van september 2019 tot april 2020 gerenoveerd.

www.mbcmiddelburg.nl

Proef met onderwaterrobot voor inspectie van kades

North Sea Port wil goed zicht hebben op de toestand van de kades in de haven. In plaats van een duiker in te zetten, is onlangs in Terneuzen een proef uitgevoerd met een onderwaterrobot van Asset.Insight.

Sensoren

De hightech-onderwaterrobot is uitgerust met

diverse sensoren, zoals ultrasoon, laser, PEC, sonar en een high-resolution-camera. De metingen van de inspectie zijn nauwkeurig en worden goed leesbaar weergegeven op een dashboard. Ook is de inzet van een robot onder water natuurlijk veiliger dan een duiker een inspectie te laten doen. Bijkomend voordeel is dat schepen gewoon kunnen blijven varen. North Sea Port zet hiermee in op

innovatieve ontwikkelingen voor het beheer van de haveninfrastructuur.

Belast

Kades worden continu belast door schroefbewegingen en het draaien van schepen. Het repareren en herstellen van kades is vaak kostbaar. Op tijd zicht krijgen in de staat van de kades is daarom van

groot belang. Er moet op tijd worden gedetecteerd of er scheuren gaan ontstaan. Gebeurt dit niet, dan brengt dat economische en veiligheidsrisico's met zich mee. „Inzicht krijgen in de dikte van de kademuren, scheuren en defecten zonder het vaarverkeer te storen, is een grote meerwaarde om aan de slag te gaan met deze innovatieve kade-inspectie”, aldus Jan Lagasse, CEO van North Sea Port. ■

Foto: Atelier CPD



Staatssecretaris: geen extra subsidie voor ombouw naar ERTMS

Staatssecretaris Stientje van Veldhoven gaat geen extra subsidie verstrekken om treinen van goederenvervoerders en aannemers om te bouwen naar ERTMS. Dat zei ze onlangs in een reactie op vragen van PVV-Kamerlid Roy van Aalst.

CO₂-uitstoot ProRail verder verlaagd in 2018

De CO₂-uitstoot van ProRail is in 2018 verder afgenomen tot 11m5 kiloton, tegenover 80 kiloton in referentiejaar 2010. De spoorbeheerder heeft zich ten doel gesteld om de CO₂-uitstoot in 2020 verder te verlagen tot maximaal 10 kiloton.

Convenant hulpdiensten en ProRail Incidentenbestrijding in de maak

Om het treinverkeer eerder op gang te krijgen na incidenten, willen brandweer, politie, ambulancepersoneel en de incidentenbestrijders van ProRail beter gaan samenwerken. Voor het einde van het jaar moet er een convenant liggen.

Automobilisten verlagen snelheid bij overweg na melding Flitsmeister

Automobilisten die een waarschuwing krijgen als ze een beveiligde of onbeveiligde overweg naderen, verlagen eerder hun snelheid. Ook zijn ze zich bewuster van de verkeerssituatie. Dit blijkt uit een proef van ProRail en Flitsmeister.

Team Tweakers wint Hackatrains met oplossing voor spoorlopers

Een door website Tweakers samengesteld team van ict-specialisten bedacht de winnende oplossing van Hackatrains 2019. Met de oplossing, genaamd Ramon, kunnen machinisten kilometers vooruit zien of er een persoon of voertuig op het spoor staat.

CBS: prijzen treinkaartje stijgen fors dan autokosten

De prijzen van een treinkaartje zijn na verloop van tien jaar sterker gestegen dan de autokosten. Vergeleken met 2009 lagen de prijzen van het openbaar vervoer als geheel in juli 2019 bijna 30 procent hoger.

Rusland heft doorvoerverbod EU-producten per spoor op

Rusland heeft het doorvoerverbod voor landbouwproducten en voedingsmiddelen uit Europa opgeheven die het land had ingesteld vanwege verschillende economische sancties vanuit de EU tegen het land. Dat is goed nieuws voor het spoorvervoer.

Europese Commissie keurt subsidieregeling spoortarieven goed

De Europese Commissie heeft de subsidieregeling van 70 miljoen euro van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om spoorgoederenvervoerders te steunen, goedgekeurd. Dat betekent dat de gebruikersvergoeding voor het spoor de komende vijf jaar flink omhoog gaat.

Kwart minder grote storingen op het spoor in eerste helft 2019

In de eerste zes maanden van dit jaar zijn er in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar 25 procent minder grote storingen op het spoor geweest. Daarnaast waren deze storingen gemiddeld 15 minuten eerder verholpen.

NS wil technische inspectie treinen automatiseren

Het onderhoudsbedrijf van NS wil een semi- of volautomatisch inspectiesysteem laten ontwikkelen als vervanging van de huidige B-inspecties. Tijdens deze controles lopen technische inspecteurs een rondje om de trein heen.

Erik van Schie nieuwe financieel directeur Movares

Erik van Schie (57) is met ingang van 1 augustus jl. de nieuwe financieel directeur van Movares. Hij bekleedt daarvoor dezelfde functie bij Sweco Nederland. Van Schie volgt Pieter de Roos op.

Automobilisten verlagen snelheid bij overweg na melding Flitsmeister

Automobilisten die een waarschuwing krijgen als ze een beveiligde of onbeveiligde overweg naderen, verlagen eerder hun snelheid. Ook zijn ze zich bewuster van de verkeerssituatie. Dit blijkt uit een proef van ProRail en Flitsmeister.

Nieuw rekenmodel in de maak voor hinder door spoortrillingen

Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) werkt aan een nieuw landelijk toepasbaar rekenmodel om de hinder door spoortrillingen bij omwonenden in kaart te brengen. Het model moet voor het einde van het jaar klaar zijn.

Overheid trekt extra geld uit voor Havenspoorlijn

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat de komende twee jaar extra middelen beschikbaar stellen om een aantal knelpunten op de Havenspoorlijn in Rotterdam en op het tracé Heerlen-Herzogenrath aan te pakken.

Station Almere Centrum ondergaat renovatie van 45 miljoen euro

ProRail start begin volgend jaar met de verbouwing van station Almere Centrum. Het uit 1987 daterende gebouw is volgens de spoorbeheerder, NS en de gemeente aan een grondige renovatie toe.

Station Groningen verkozen tot mooiste van Nederland

Het hoofdstation van Groningen is verkozen tot mooiste station van Nederland. Het historische station van Valkenburg werd tweede, op de voet gevolgd door Rotterdam Centraal, meldt de NS.

Europese Commissie keurt subsidieregeling spoortarieven goed

De Europese Commissie heeft de subsidieregeling van 70 miljoen euro van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om spoorgoederenvervoerders te steunen, goedgekeurd. Dat betekent dat de gebruikersvergoeding voor het spoor de komende vijf jaar flink omhoog gaat.

NS wil technische inspectie treinen automatiseren

Het onderhoudsbedrijf van NS wil een semi- of volautomatisch inspectiesysteem laten ontwikkelen als vervanging van de huidige B-inspecties. Tijdens deze controles lopen technische inspecteurs een rondje om de trein heen.

Spoorbedrijven gaan onkruid te lijf met water

Internationaal gaan steeds meer stemmen op om het gebruik van het onkruidbestrijdingsmiddel Roundup te verbieden. De stof glyfosaat die daarin zit, wordt door gezondheidsorganisatie WHO als mogelijk kankerwekkend aangemerkt. Vrijwel alle spoorbeheerders wereldwijd, waaronder ProRail, gebruiken het.

Goederenvervoerder APM Terminals voert frequentie op tussen Rotterdam en Venlo

Het aantal ritten op de spoorgoederenverbinding tussen de haven van Rotterdam en de logistieke hubs aan de Duitse grens bij Venlo wordt uitgebreid tot veertien per week. Dat meldt vervoerder APM Terminals.

Terneuzense haven sluit aan op goederencorridor Rijn-Alpen

De haven van het Zeeuwse Terneuzen maakt sinds kort deel uit van de Rijn-Alpen corridor voor spoorgoederenvervoer. Het is de derde Noordzeehaven die wordt opgenomen in de Rail Freight Corridor (RFC).

RailAlert: stijging aantal bijna-aanrijdingen zorgwekkend

Het aantal meldingen van aanrijdingen en bijna-aanrijdingen tijdens werkzaamheden aan het spoor is sinds 1 januari 2019 sterk gestegen. Dat blijkt uit cijfers van Stichting RailAlert, de organisatie ter bevordering van veilig werken aan het spoor.

ProRail genomineerd als 'overheidsorganisatie van het jaar'

Hoewel het nog even duurt voordat ProRail ingelijfd wordt bij het ministerie als zelfstandig bestuursorgaan (zbo), maakt de spoorbeheerder nu al kans om verkozen te worden tot Beste Overheidsorganisatie van het Jaar 2019.

ProRail luidt noodklok over tekort aan stroom

ProRail waarschuwt dat het Nederlandse spoor een tekort aan stroom heeft. Op een aantal baanvakken is het volgens de spoorbeheerder daardoor niet mogelijk om met meer treinen te rijden.

Nieuwsberichten

MSC neemt North Sea Port op in zijn netwerk

North Sea Port blijft sterk inzetten op containers. MSC heeft onlangs voor de eerste keer een schip rechtstreeks naar Vlissingen gestuurd. De wereldwijde nummer twee in het maritiem vervoer van containers neemt North Sea Port wekelijks op in zijn netwerk.

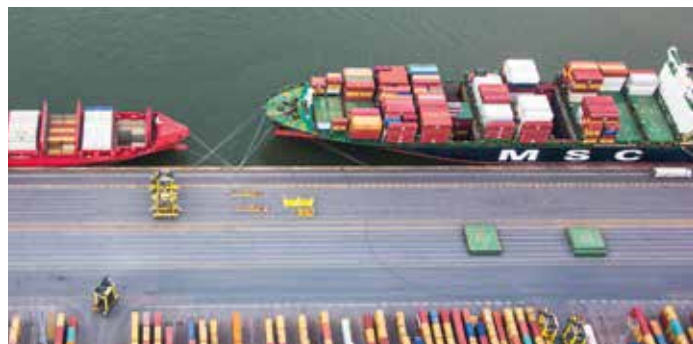
Het gaat om de eerste rechtstreekse aanloop door de rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) in het havengebied van North Sea Port. Het containerschip 'MSC Alabama' is in Vlissingen aangemeerd om er containers te laden. Hiermee weet North Sea Port zijn positie in het containersegment uit te breiden en die als 'food port' te verstevigen. Het containerschip is 242 meter lang, 32 meter breed en heeft een capaciteit van 3.400 TEU. Het vaart op de route van de Angola Express Service.

Van Rusland tot West-Afrika

MSC legt het schip in op een dienst die Vlissingen verbindt met West-Afrika. "Met de toevoeging van Vlissingen op de route van de Angola Express Service van MSC staat North Sea Port in verbinding met Senegal, Guinee en Ivoorkust evenals met het netwerk van alle overige wereldwijde lijndiensten van MSC", aldus Jan van der Graaf, Reefer General Manager van MSC. Onderweg bedienen de schepen in de Angola Express Service ook andere havens. De route loopt van Sint-Petersburg via Antwerpen over Vlissingen naar Le Havre, Sines, Las Palmas, Dakar, Conakry, San Pedro en Lome tot in Luanda. Via Vlissingen staat North Sea Port voortaan mee op die lijst.

Deepsea-containervervoer

Voor North Sea Port gaat het om de tweede containerdienst richting West-Afrika. De Franse rederij CMA CGM loopt Vlissingen al langer rechtstreeks aan op die route. CMA CGM is de vierde



grootste containeroperator ter wereld. Met MSC krijgt North Sea Port nu ook de wereldwijde nummer twee over de vloer. „De komst van MSC bewijst opnieuw dat North Sea Port voor de containersector niet alleen bij de binnenvaart of voor intra-Europees shortseaveerkeer in beeld komt. Wij kunnen ook een rol spelen voor deepsea-containervervoer waarbij schepen de brug slaan

tussen twee continenten. Met deze uitbreiding van onze containerlijndiensten bieden we meer mogelijkheden aan om lading via ons te vervoeren”, onderstreept Daan Schalck, CEO van North Sea Port. Naast deze trans-Atlantische containerdienst behandelt North Sea Port al containerlijnen op het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en Centraal-Amerika. ■

Auto Poppe heeft Auto Melse overgenomen

Als officiële dealer voor Audi en Volkswagen is Auto Poppe al decennia een begrip in heel Zeeland. Na de start in Vlissingen in de jaren zestig volgen vestigingen in Terneuzen (2003), Goes (2009) en Oostburg (2016). Op alle locaties is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in werkplaats, showroom en medewerkers. Vanuit de verschillende vestigingen vindt verkoop van nieuwe en gebruikte Volkswagens en Audi's plaats. Terwijl er een trend in de automotive is tot centralisatie, heeft Auto Poppe voor uitbreiding van het aantal vestigingen gekozen. Juist toen de autobranche flink onder druk stond, namen Jan Jaap Hietkamp en Bram Lokers in 2013 Auto Poppe over. Van meet af aan hebben deze ondernemers ingezet op investeren,

vernieuwen en groei. Afgelopen zomer heeft Auto Poppe in Goes Auto Melse overgenomen. Daardoor is Auto Poppe naast Volkswagen en Audi nu ook dealer in Zeeland voor SEAT en Škoda.

ASP Goes

Met de komst van ASP Goes beschikt Auto Poppe sinds 2014 ook over een door de fabriek gecertificeerd autoschadeherstelbedrijf voor de merken Volkswagen, Audi, Seat, Škoda en Kia. Bij ASP Vlissingen, dat in 2017 het levenslicht zag, worden via One Day Repair kleine optische schade binnen een dag hersteld. ■

www.autopoppe.nl

Nieuwe zichtlocatie voor De Rechter Advocaten



De Rechter Advocaten & Mediators is onlangs in Terneuzen verhuisd naar een mooie zichtlocatie op de hoek van de Axelsestraat. Het nieuwe kantoorpand dateert uit 1904 en heeft een rijke historie. Er was ooit een rijwielhandel, een bank en een uitzendbureau gevestigd. Ook hield er op de bovenverdieping al eens eerder een advocatenkantoor domicilie. Het pand is fraai opgeknapt om aan de eisen van de moderne tijd te voldoen. De wanden zijn opnieuw geschilderd in traditionele wit-beige kleuren en er is een nieuwe houten vloer aangelegd. De Rechter Advocaten, dat enkele jaren geleden het 80-jarig bestaan vierde, is het grootste advocatenkantoor van Zeeuws-Vlaanderen. Naast het kantoor aan het Havenfort in bakermat Hulst en de nieuwe locatie in Terneuzen heeft het ook de beschikking over een vestiging aan het Noordpoortplein in Middelburg.

De negen advocaten bij De Rechter Advocaten & Mediators zien het als hun maatschappelijke taak om laagdrempelig juridisch advies te geven. Het kantoor staat de mensen terzijde bij ontslag, scheiding, letsel, strafzaak, maar ook bij geschillen met leverancier, afnemer of werknemer. Men wordt snel geholpen om het probleem op te lossen of liever nog te voorkomen. De meest voorkomende werkzaamheden in de advocatuur gaan gepaard met het familierecht. Zo worden cliënten bij De Rechter Advocaten & Mediators geadviseerd of bijgestaan in procedures over de diverse onderdelen van het familierecht, zoals echtscheiding, boedelscheiding, alimentatie, omgang, gezag, adoptie en naamswijziging. ■

www.derechteradvocaten.nl



BOEKBESPREKINGEN

Recollections of an Unsuccessful Seaman

Recently Whittles Publishing released 'Recollections of an Unsuccessful Seaman', by Leonard Noake and edited by David Creamer.

Born in 1887, George Leonard Noake joined the nautical training establishment, HMS Conway, in 1903. He then served an apprenticeship at sea until 1908 when his detailed memoirs commence, sailing as a second officer in the European/West African trade.

Returning to the mercantile marine in 1915, he sailed in a number of ships and survived not only being torpedoed in the English Channel, but also making 112 trips between England and Europe on a ship carrying war materials. The narrative of this wartime experiences is both harrowing and humorous. On the verge of bankruptcy in 1923, he escaped his creditors by joining a ship bound for Australia as a quartermaster. Luck was on his side and upon his return home he became master of a converted 'Glasgow Puffer'. He remained in the employ of the National Benzole Company but his seagoing career as a chief officer ended in 1927 when he was diagnosed with tuberculosis.

Readers of poignant portrayal of life in the 1900s, not only at sea but also ashore, will be thoroughly entertained and moved by the author's experiences and humour. Leonard Noake was undoubtedly a true character, one who enjoyed more than a tipple or two, a strong supporter of the fledgling unions and an unrelenting critic of shipping magnates and their shareholders.

The last chapter of the book has been published without correction or editing allowing readers to make their own judgement of Len, his heartfelt style of writing and passionately-held beliefs.

"Recollections of an Unsuccessful Seaman" (ISBN 978-1-84995-393-1) is issued as a paperback. The book counts 177 pages and costs £18.99 or \$24.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Dive Scapa Flow – 100th anniversary edition

Recently Whittles Publishing released 'Dive Scapa Flow – 100th anniversary edition', by Rod Macdonald.

'Dive Scapa Flow' has been THE definitive guide to

diving the fabled wrecks of Scapa Flow, one of the world's greatest wreck diving locations. This edition marks the 100th anniversary of the scuttling of 74 warships of the interned German High Seas Fleet at Scapa Flow on 21st June 1919 – the greatest act of maritime suicide the world has ever seen.

The dark depths of Scapa Flow conceal the remains of several of the Kaiser's WWI High Seas Fleet. Three massive 575-foot long 26,000-ton König-class battleships await exploration.

Four 5,000-ton, 500-foot long, kleiner kreuzerz, Brummer, Cöln, Dresden and Karlsruhe lie on their beam ends open for inspection along parts that remained on the seabed of many other High Seas Fleet vessels as they themselves were lifted to the surface during the greatest feat of underwater salvage that has ever taken place.

Scapa Flow's war graves, including HMS Royal Oak, HMS Vanguard and HMS Hampshire are off limits to divers today but their stories are recounted to preserve the memory of those that perished.

"Dive Scapa Flow" (ISBN 978-1-84995-290-3) is issued as a paperback. The book counts 344 pages and costs £30.00 or \$37.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Duivelse dilemma's na de schipbreuk van de Batavia

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen "Duivelse dilemma's na de schipbreuk van de Batavia". Jaco Koehler tekende als auteur.

Op 4 juni 1629 vergaat de Batavia bij de Houtman Abrolhos voor de westkust van Australië. Overleven op deze godvergeten plek lijkt onmogelijk. De schipper en opperkoopman rusten twee dagen na de schipbreuk een boot uit en zetten koers naar Java. Drie maanden later keert opperkoopman Francisco Pelsaert terug. Hij ontdekt dat op de Abrolhos een afgrijselijk drama heeft plaatsgevonden. Meer dan honderd schipbreukelingen zijn op gruwelijke wijze omgebracht.

De opperkoopman start een proces. Verdachten worden gemarteld. Moordenaars, muiters en verkrachters eindigen aan de galg. Het belangrijkste wapen om bekentenissen af te dwingen is het 'gieten van water'. Een nog steeds bestaande martelpraktijk, die wij in de eenentwintigste eeuw kennen onder de naam 'waterboarding'. Deze wrede foltertechniek is niet gericht op waarheidsvinding.

Door te folteren kneedt Pelsaert een werkelijkheid waarin hij de held is.

Het relaas van Pelsaert over de schipbreuk laat vele tegenstrijdigheden zien. Aan het waarheidsgehalte van bekentenissen na het toepassen van 'waterboarding' moet ernstig worden getwijfeld.

De auteur overtuigt met een nieuw scenario. Met het herschikken en herwegen van bewijsmiddelen legt Jaco Koehler de dwalingen uit het proces bloot. Daarbij maakt hij gebruik van hedendaagse inzichten over ontsparing van geweld om de duivelse dilemma's na de schipbreuk van de Batavia te ontraadselen.

"Duivelse dilemma's na de schipbreuk van de batavia" (ISBN 9789462493230) telt 197 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Cannons and Sail. 17th Century

The Dutch company Dokmar Maritime Publishers BV published a remarkable book entitled "Cannons and Sail. 17th Century". It shows the work of the Dutch maritime painter Jan de Quelery.

The sea, its ships and the constantly changing light on the river Wester Scheldt in Flushing (the Netherlands), the town where Michel de Ruyter was born, has always inspired the author from since he was a boy.

Sketchbook after sketchbook was filed with drawings of old sailing vessels, like clippers and barques, as well as present day ships, to be worked up later into oil and watercolour paintings. There were lots of visits to museums, where 'The Dutch tradition of Maritime Art' became his favourite exhibit. "This book of (maritime) art is my artist's palette, where I have done my best to depict the beauty, proficiency and power of the 17th century ships of line and her crew", so explains Jan de Quelery. Looking at the illustrations, one can hear the roar of the cannons, the flapping of the sails and the splintering of wood, the people yelling as the smoke from the gunpowder slowly thickens.

Many maritime artists have preceded him and inspired him to follow in their footsteps of a tradition. This book with the portraits of ships, battles, details and extensive studies, provides an insight

into the way Jan de Quelery works and how much he respects his subject.

Jan de Quelery concludes: "I am completely fascinated by the men who sailed on these beautifully decorated ships, with their decks full of cannons and their towering masts.

Highly recommended!

"Cannons and Sail" (ISBN 978 9071 500350) counts 168 pages and is published as a hardback (30 x 43 cm). The book costs €39,75. It is available from bookshops or directly from the publisher: Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 5052, 4380 KB Vlissingen, The Netherlands. Tel. +31(0)612.50.61.50, e-mail: info@dokmar.com, website www.dokmar.com.

The Principles of Navigation

The Nautical Institute recently published the 11th edition of the book entitled "The Principles of Navigation", authored by The Royal Navy.

The book includes ocean and coastal navigation, pilotage and anchoring, electronic and paper chart techniques and bridge organization & management.

This comprehensive reference lays the foundation for safe and effective navigation at sea. It contains everything the navigator needs to plan a passage from berth to berth, including the above mentioned topics.

The fundamental principles of navigation developed over centuries of experience in the Royal Navy have been applied to the ECSIS era so that this new edition is 'digital by default'. Navigation aids such as radar, GPS and echo sounders are explained, as are lights, buoys and charting. Suggested bridge organizations are included, which can be tailored for use in almost any ship.

The Nautical Institute is an international representative body for maritime professionals involved in the control of sea-going ships. It provides a wide range of services to enhance the professional standing and knowledge of members who are drawn from all sectors of the maritime world.

Highly recommended!

"The Principles of Navigation" (ISBN 978-1-906915-64-3), around 400 pages, is issued as a hardback. The book can be bought from the better bookshop, or one can contact The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE1 7LQ, UK. Tel. +44.(0)20.7928.1351, Fax +44.(0)20.7401.2817, pubs@nautinst.org, Web: www.nautinst.org.



ONTMANTELLEN VAN OLIE- EN GASPLATFORMEN



Al 75 jaar vertrouwd met complexe, industriële sloopwerken

- Dismantling and recycling
- Refurbishment of offshore installations
- NORM services
- Transport, loading, assembly & storage
- Ship cleaning and maritime waste

HOONDEERT
SERVICES & DECOMMISSIONING

HOOFDKANTOOR

Spanjeweg 4
4456 TW
Nieuwdorp

+31 (0)113 35 25 10
info@hsd.nl
www.hsd.nl



VERANTWOORD OMGAAN MET **SCHEEPSAFVAL** EN **INDUSTRIEEL AFVALWATER**

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE



Vertegenwoordigt in de grotere havens:

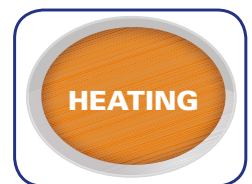
- Amsterdam
- Gent
- Rotterdam
- Terneuzen
- Antwerpen
- Vlissingen



Martens
CLEANING

Nieuwdorp | Tel: 0113 - 67 22 10 | info@martenscleaning.nl
www.martenscleaning.nl

TANKCONTAINER DEPOT VENLO IS ALSO A PART OF TANK CLEANING VENLO BV



COLUMBUSWEG 27 5928 LA VENLO +31-(0)77-3241010 | INFO@TANKCLEANINGVENLO.NL | WWW.TANKCLEANINGVENLO.NL



ZEEBRUGGE

Aardgasdraaischijf voor Noordwest-Europa

Op 30 jaar tijd heeft Fluxys de zone Zeebrugge doen uitgroeien tot het hart van zijn aardgasvervoersnet én van het Noordwest-Europese aardgassysteem.

- Op de terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) komen schepen LNG lossen of laden. Sinds de ingebruikneming van een tweede aanlegsteiger is het aantal schepen dat jaarlijks kan aanmeren fors toegenomen. Ook kunnen nu kleine LNG-bunkerschepen LNG komen laden voor de bevoorrading van LNG-aangedreven schepen. Fluxys is overigens partner in het LNG-bunkerschip dat Zeebrugge als thuishaven heeft.
- Jaarlijks kunnen ook 8.000 tankwagens een lading LNG ophalen op de LNG-terminal. LNG-vervoer over de weg kent een bijzonder succes en ondersteunt het gebruik van aardgas in een bredere waaier van toepassingen:
 - bevoorrading van industriële sites in Europa die niet via een leidingnet worden ontsloten;
 - bevoorrading van LNG-aangedreven schepen;
 - bevoorrading van tankstations voor vrachtwagens die op LNG rijden.
- Op de LNG-terminal zijn een vijfde LNG-opslagtank en bijbehorende procesinstallaties in aanbouw. De nieuwe infrastructuur maakt het mogelijk om jaarlijks bovenop de huidige capaciteit van 6,5 miljoen ton LNG bijkomend tot 8 miljoen ton LNG over te slaan.
- In Zeebrugge kruisen elkaar ook drie vervoersassen voor internationale gasstromen: gasstromen langs de oost/west-as tussen het oosten en het Verenigd Koninkrijk, gasstromen langs de noord/zuid-as vanuit Noorwegen en gasstromen vanuit Frankrijk.

Fluxys Belgium is de onafhankelijke beheerder van de vervoers- en opslaginfrastructuur voor aardgas in België. Via zijn volle dochteronderneming Fluxys LNG is het bedrijf ook de operator van de LNG-terminal in Zeebrugge. Fluxys Belgium is een dochteronderneming van Fluxys, de in België gevestigde gasinfrastructuurgroep die doorheen heel Europa actief is.



Terminal voor vloeibaar aardgas (voorhaven)



Zeepipe terminal - Aardgas vanuit Noorse velden (achterhaven)



Interconnector terminal - Aardgaslink tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland (transportzone haven)