

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



28e JAARGANG
NUMMER 7 - 2019

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

Welcome to the world of customs

European Customs Services • Consultancy • Secondment



Customs. Simply cleared.



Brokerage

Import & Export
Transit
Fiscal Representation



Consultancy

Trade Compliance
Tax Advice
AEO



Secondment

Support on location
knowledge



Additional Service

Intrastat
Excise Duty Handling
E-Commerce



+31(0)77 324 65 10 • info@nl.gerlachcs.com
+32(0)354 50 220 • info@be.gerlachcs.com
www.gerlachcs.com

Verschijnt 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

Deze editie van Seaport heeft als centrale thema de binnenvaart, die bij uitstek geschikt is voor de distributie van goederenstromen naar het Europese achterland. Deze milieuvriendelijke vorm van vervoer, vormt een perfecte schakel tussen deepsea, shortsea en het achterland. 2015, 2017 en 2018 waren topjaren voor de binnenvaart, met name vanwege de lage waterstanden. 2019 wordt echter een minder jaar, mede vanwege de stikstofproblematiek waardoor de bouw onder druk staat.

Onder regie van Rabobank Oosterschelde was Seaport bij de eerste geladen proefvaart van de Philipskercke II van schipper Johan Faasse. Het gloednieuwe beunschip voldoet aan de hoogste duurzaamheidseisen, waarmee alvast wordt voorgesorteerd op de strengere toekomstige regelgeving in de binnenvaart. Het schip is inmiddels volledig operationeel om vele kuubs zand, grind, asfalt, puin en bagger te vervoeren.

De haven van Antwerpen beschikt over het grootste petrochemische cluster van Europa, waarin veel wordt geïnvesteerd. Zie het interview met Luc Arnouts, directeur Internationale relaties en netwerken bij Port of Antwerp. De haven wil wereldwijd nog meer zichtbaar worden door haar troefkaarten duurzaamheid, innovatie en nautische toegankelijkheid internationaal uit te spelen.

Ook in België dreigt steeds meer krapte op de technische arbeidsmarkt. Daar probeert Nouvall, met hoofdkantoor in Terneuzen, op in te spelen. Het uitgebreide netwerk van dit detacheringsbureau voor technische professionals kan zowel in zuidwest Nederland als in België worden ingezet.

Verder zijn er ook uitgebreide reportages over Heros Sluiskil, ZPPC, Verhelst Transport, Dutch Marine, Zeeland Bunkering en de Rotterdamse Rederij De Jong.

In de rubriek Havenberoepen staat de MSC Gülsün in de schijnwerpers.

Inmiddels zijn we alweer druk doende met de voorbereidingen van Seaport 8. Deze laatste uitgave van 2019 staat in het teken van veiligheid, spoorvervoer en grensoverschrijdende samenwerking.

Henk van de Voorde
Hoofdredactie

Inhoud nummer 7-2019

Binnenvaart zet in op vergroening van de sector	2
Rotterdamse Rederij de Jong slaat vleugels uit	6
Rabobank: Duurzaam ondernemen in de binnenvaart	10
Zeeland Bunkering actief in hele havengebied North Sea Port	14
Haven Antwerpen speelt troefkaarten internationaal uit	18
In de rubriek Havenberoepen: machtige mastodont MSC Gülsün	20
Nouvall: Detacheringsbureau voor (hogere) technische professionals	22
ZPPC: verbinder in de haven	25
Verhelst Transport blikt duurzaam naar de toekomst	26
Heros Sluiskil grootste opwerker AEC-bodemas in Europa	30



Binnenvaart zet in op vergroening van de sector

Door: Henk van de Voorde

Momenteel beleeft de binnenvaart weer moeizame tijden. Ten opzichte van het boekjaar 2018, waar er ruim 7 maanden sprake was van historisch laag water op de Rijn, blijft nu het waterpeil van de Rijn en de zijrivieren redelijk op niveau. In het licht van de stikstofproblematiek blijven ladingstromen evenwel achter. De bouw van huizen en bedrijven stagneert immers waardoor er minder zand en grind wordt vervoerd. Door de bouw van duurzame windmolenparken, zonneparken en biogas installaties sluiten er steeds meer kolencentrales.

Dit is een mooi gegeven, maar er zit ook een minpunt aan legt Henri van Sandijk van de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) uit. „Minder kolen vervoer, wat resulteert in een overschot aan kolenbakken. Die worden momenteel aangepast met bijvoorbeeld luiken op de bak te plaatsen, zodat ze ook gebruikt kunnen worden voor vervoer van veevoeder of kunstmest of andere soorten ladingen.”

Dit resulteert weer in meer scheepsruimte met als gevolg dat de vrachtprijzen dalen. Ondanks de huidige lastige omstandigheden probeert de PTC met haar aangesloten leden de klanten optimaal te bedienen.

Samen met de klant wordt er gebrainstormd over hoe vervoerstromen kunnen verbeteren en verduurzamen.

Waterstof

Waterstof is in de ogen van de PTC de oplossing voor emissieloos varen in de toekomst. „Geen halve investeringen meer in milieu die weinig uithalen en waarbij de overheid de spelregels tussentijd weer kan veranderen. Waterstof kan ook de oplossing bieden voor de retrofit schepen waaruit nu het grootste deel van de binnenvaart nog bestaat. Zodra we een schip in kunnen richten met een waterstofmotor varen we 100 procent zonder emissie. Dit is in onze ogen



de toekomst. Ook de politiek zal zijn verantwoordelijkheid moeten pakken en onder andere met subsidies en duidelijke regelgeving moeten komen", verklaart Van Sandijk.

Europese commissie

Europa zet in op de binnenvaart omdat het vervoer over het water veel meer toekomstbestendig is. Conform het Witboek van de Europese Commissie zal in 2030 dertig procent van alle transporten in Europa over water of spoor geschieden. Naar verwachting zal dat in 2050 zelfs meer dan de helft zijn. In deze richtlijn van de Europese Commissie gaat het om afstanden langer dan 300 kilometer, maar ook voor kortere transporten is de binnenvaart prima geschikt.

Extra uitdaging

Wel zorgt de aangescherpte Europese regelgeving voor een extra uitdaging in de sector. Een motor van een binnenvaartschip gaat zelden kapot. In 2020 moeten echter alle motoren van binnenvaartschepen aan de nieuwe Europese norm voldoen, bijna 1 op 1 vergelijkbaar met Euro 6 vrachtwagens. Dit wordt een hele tour, omdat er nog geen motoren beschikbaar zijn met deze norm.

Zo'n nieuwe motor vergt een investering van 3 tot 5 ton. Dat is bijna net zoveel als voor een nieuw schip in de kleinere tonnage klasse. Probleem is echter dat nagenoeg alleen nog grotere schepen nieuw gebouwd kunnen worden, omdat de huidige markt al jaren onderbetaald is. Nieuwbouw van kleinere schepen is dus niet rendabel.

Waterstof

Vandaar dat er alternatieven, zoals varen op waterstof, bedacht worden om de bestaande schepen toch te kunnen laten doorvaren.



De Particuliere Transport Coöperatie (PTC) - bestaande uit een gevarieerde vloot van een vijftigtal 500 tot 3500 tons schepen - is samen met Tata Steel, Port of Amsterdam en TU Delft een campagne opgestart met betrekking tot het groener varen via waterstof.

Talrijke ladingsoorten

De binnenvaart is het professioneel vervoer van talrijke ladingsoorten over de Europese binnenwateren. Binnenhavens zijn knooppunten waar lading van transportmodaliteit wisselt, aankomt of vertrekt. Met de binnenvaartschepen worden containers en droge bulkloading - zoals staal, kolen, kunstmest, zand, grind, agrarische producten - voor een grote groep opdrachtgevers naar de klant gebracht.

Grootste vloot

Soms is het de ene dag laden en de andere dag lossen, maar dat is uiteraard sterk afhan-

kelijk van de te overbruggen afstanden. De vaartijd bijvoorbeeld van Tata Steel in IJmuiden tot Maastricht is ongeveer 27 uur, maar daarmee wordt wel de lading van 120 vrachtwagens overgebracht. De binnenvaart is een uitstekende vervoersmodaliteit als alternatief voor of aanvulling op andere vormen van transport binnen de logistieke keten. De binnenvaart heeft zelfs een vervoersaandeel van ruim 30 procent in Nederland. Ons land heeft met ongeveer 12.000 binnenvaartschepen in deze sector zelfs de grootste vloot van Europa.

Soepele bedrijfsoverdracht

Veel binnenvaartschippers kampen met opvolgingsproblemen. PTC werkt daarom samen met Rabobank en Collin Crowdfund om tot toegankelijke financieringsvormen te komen voor de binnenvaart. De samenwer-

Vervolg op pagina 4



king heeft als doelstelling het toetreden van jonge ondernemers, een soepele bedrijfs-overdracht, investeringen in duurzaamheid en een mogelijke toetreding tot PTC.

Bedrijfsopvolging

„De banken eisen een eigen financiële inbreng van startende ondernemers, die gaan opereren in een sterk fluctuerende sector. Voor veel schippers is er afhankelijk van de markt het ene jaar veel winst, terwijl het andere jaar problematisch kan zijn. Wij hopen ook de bedrijfsopvolging voor schepen tot 1500 ton een stimulans te geven. Een toenemend aantal van deze binnenvaartschepen is de afgelopen jaren noodgedwongen naar de sloop gegaan. Dat is ook vanuit de vervoersgarantie van PTC een ongewenste situatie. Wij willen graag nieuwe leden in deze moeilijk te financieren tonnagegroep laten aansluiten,“ aldus Henri van Sandijk van PTC.

Haarvaten

Nieuwbouw is er vandaag de dag praktisch alleen van grote schepen. De grotere maat zorgt namelijk voor meer omzet. „De binnenvaart moet echter de markt tot in de haarvaten blijven bedienen. Daar rekenen de klanten op. Met de samenwerking tussen PTC, Rabobank en Collin Crowdfund wordt de kredietlimiet hoger voor de schipper die zijn vaartuig wil financieren. Daarbij is het bouwjaar veel minder bepalend. Er wordt veel meer gelet op de kwaliteit en de inzetbaarheid van het schip. Een schip is gemakkelijker te financieren als het technisch goed in orde is.”

Vloot in stand houden

Opvolging van vader op zoon is bepaald geen vanzelfsprekendheid meer in de binnenvaart. „Bedrijfs-overdracht is een groot probleem in deze sector. De samenwerking



aan boord heeft mede ten doel dat ook een goede medewerker ondernemer kan worden. Ondersteund door de uittredende schipper, die optreedt als een soort supervisor, kan die werknemer de nieuwe eigenaar worden. Zodoende proberen we de vloot in stand te houden. De schepen in de kleinere klassen zijn een mooie opstap voor jonge startende ondernemers”, vertelt Henri van Sandijk.

25 jaar stabiliteit

Door de historisch lange periode met laag water vorig jaar stond er een enorme druk op de binnenvaart. Veel schepen werden door de stijgende marktprijzen richting de Rijn getrokken waardoor het voor de coöperatie een grote uitdaging was om alle klanten met dezelfde kwaliteiten te blijven bedienen.

Uiteindelijk was het weer allemaal gelukt. PTC zorgt al ruim 25 jaar voor deze stabiliteit. De op 7 januari 1994 opgerichte coöperatie vierde in maart 2019 op gepaste wijze het zilveren jubileum met klanten en relaties.

Tata Steel

De ontwikkeling van gerecyclede kunststof rolgoten, Connect Coil Carrier (CCC) in het ruim is een mooi voorbeeld van samenwerking tussen PTC en Tata Steel, een van de grotere klanten van de coöperatie. Via een gebruiksvriendelijk klijksysteem kunnen de rollenhouders gemakkelijk in elkaar gezet worden. De lading ligt veilig en stabiel en de rolgoten rusten precies op de spanten. Het is een enorm voordeel qua afhandeling en efficiency, ook voor de bevrachter. Bovendien behoudt de schipper zijn flexibiliteit met het oog op andere ladingsoorten. Tevens is het milieu ook een winnaar want men bespaart circa 50 hectare bos per jaar door besparing van stuw materiaal. Een win-win situatie dus voor zowel binnenvaartschipper als verlader.

Kracht

PTC biedt zekerheid voor haar leden. Dat zijn de schipper-eigenaars van een moderne vloot. „De kracht is onze samenwerking. We hebben voldoende vast werk om al onze leden dagelijks te laten varen, al gooide de lange laag water periode wel wat roet in het eten. De schepen van PTC kunnen ook in de kleinere haarvaten van de waterwegen komen. De scheepsverhouding binnen PTC is afgestemd op het ladingpakket waardoor de samenstelling van onze vloot goed in balans is. Onder het motto ‘Samen staan we sterk’ hebben we de conjuncturele schommelingen in de afgelopen jaren goed doorstaan”, aldus Van Sandijk.



350 industriële binnenhavens

Nederland telt ongeveer 350 industriële binnenhavens, waarvan dertig containerhavens. Op deze inland terminals en de honderden bulk- en stukgoedhavens wordt bij elkaar net zoveel verdiend als in de zeehavens. Grote goederenstromen worden vervoerd over het water tussen bestemmingen in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en het Donaugebied.

Milieuvriendelijk

De binnenvaart heeft diverse voordelen voor economie, mens en maatschappij. Deze vervoersmodaliteit is milieuvriendelijk en veilig, opereert zowel nationaal als grensoverschrijdend, beschikt over een omvangrijke vloot met een grote diversiteit aan scheepstypen en biedt moderne logistieke en innovatieve oplossingen.

Seine-Nord

De aanleg van het Seine-Nord Kanaal is een belangrijke doelstelling in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T). In de afgelopen dertig jaar zijn er weinig initiatieven geweest in de binnenwateren die belangrijker en ambitieuzer waren dan de aanleg van dit kanaal. Ze zal het Seinebekken, en in het bijzonder de agglomeratie van Parijs, ontsluiten voor binnenvaartschepen en duwkonvoeien van en naar het waterwegennetwerk in Noordwest Europa.

Duurzaam transport

De binnenvaart ontwikkelt zich als trendsetter in duurzaam transport en is volop bezig om ICT te integreren in de logistieke processen. Dit leidt tot een hoge mate van efficiency. De binnenvaart kan ook een belangrijke bijdrage leveren om het fileprobleem op de wegen op te lossen. De uitstoot van CO₂ per ton vervoerde lading is via de binnenvaart zes keer minder dan bij vervoer over de weg.

Werkelijke uitstoot CO₂

PTC is al een aantal jaren bezig met m.s. Hendrika om de werkelijke uitstoot van CO₂ te meten. De on-board apparatuur meet continu de CO₂ (en CO en NO_x) concentraties in percentage (ppm voor CO en NO_x). De correctiefactoren worden berekend op basis van de brandstofsamenstelling, de omgevingslucht, inlaatlucht omstandigheden (vochtigheid, druk, temperatuur) en andere parameters en toegepast op deze gemeten concentraties. Dit is om rekening te houden met de werkelijke omstandigheden. Alle berekeningen zijn in overeenstemming met internationaal erkende normen, met inbegrip van de CCR-commissie.

Metten aan de pijp

„Omdat de CO₂ accuraat om de vijf seconden in de uitlaatgassen wordt gemeten, is deze niet afhankelijk van de belasting, de motorconditie, de ladinggrootte, de stroom,



de wind, het verkeer en vele andere parameters. Daardoor geeft deze methode in het algemeen een veel nauwkeuriger beeld van de CO₂-uitstoot in het volledige operationele spectrum van de motor. Kortom 'Meten aan de pijp' zou de basis moeten zijn voor vergroening in de binnenvaart. Wij wachten echter al vier jaar op erkenning vanuit de overheid", zegt de manager van PTC.

Waakzaam

De binnenhavens moeten waakzaam blijven, anders kan zelfs op het gebied van duurzaamheid een achterstand worden opgelopen. De binnenvaart is niet meer vanzelfsprekend de schoonste vorm van vervoer. Goederentransport per (elektrische) trein is al milieuvriendelijker dan met

een binnenvaartschip. Ook de vrachtwagens zijn met een duurzame inhaalslag bezig ten opzichte van de binnenvaart. Een binnenvaartschip houdt weliswaar vele vrachtwagens van de weg, maar terwijl een motor van een binnenvaartschip gemiddeld dertig jaar mee gaat, wordt een vrachtwagen al na 5 á 6 jaar vervangen. De motoren van de vrachtwagens worden dus steeds zuiniger. Van de totale vloot in Nederland van 12.000 binnenvaartschepen wordt jaarlijks slechts een honderdtal motoren vervangen. Varen op waterstof is de reddingsboei voor met name schepen in de lagere tonnageklassen.

www.ptcba.eu

www.waterstofophetwater.nl





Rotterdamse Rederij De Jong slaat vleugels uit naar zee

Door: Antoon A. Oosting

Met een voor de deur staande Brexit en magere vrachttarieven in de shortsea lijkt het een gewaagde beslissing maar dat weerhoudt de Rotterdamse Rederij De Jong BV er niet van om haar vleugels uit te slaan naar de zeevaart. De in afwachting van oplevering van een nieuw kantoor in Maassluis nog aan de Montrealweg in de Rotterdamse Botlek gevestigde Rederij De Jong heeft hiervoor een nieuwe dochtermaatschappij C-shipping & Logistics opgericht, een bedrijf gespecialiseerd in zeebevrachting, scheepsagenturen, binnenvaart en op- en overslag.

Met deze diensten wordt het mogelijk verlaagd ketenregie aan te bieden. 'We kunnen klanten nu een breder servicepakket aanbieden. Het is onze bedoeling om ladingbelanghebbenden te ontzorgen en te ondersteunen in al hun vervoerswensen. Wij bieden ze alle diensten aan in een van A tot Z-verhaal. Het scheelt een hoop tijd en moeite als je alles in één hand hebt, met één aanspreekpunt voor de hele keten,' zegt operationeel directeur Pelger de Jong van Rederij De Jong.

Met zijn 31 jaar is hij de vijfde generatie De Jong aan het roer van wat in 1889 is begonnen met een voorvader die met een heel klein scheepje op de Hollandsche IJssel vracht vervoerde. Tegenwoordig is Rederij De Jong BV naar eigen zeggen één van de grootste Nederlandse rederijen voor binnenvaart en de grootste voor duwvaart. Rederij De Jong opereert vooral in het transport en (drijvende opslag) van kolen, biomassa en agribulk van granen en grondstoffen voor veevoer.

People's business

De oprichting van C-Shipping & Logistics betekent voor Rederij De Jong een forse uitbrei-

Foto: Roy Borghouts Fotografie

Duwvaart met duwboden is een specialisme van Rederij De Jong.

ding van het portfolio in de zeescheepvaart, een wereld die draait om 'people's business'. En ook al is het een compleet nieuwe speler op de markt kan volgens Pelger de Jong de markt er op vertrouwen dat C-Shipping & Logistics doet wat het belooft. Wouter Kleiss en Mathijs van Schaik, al jaren bekende namen in de scheepvaart en transportwereld zijn aange trokken als operationeel directeurs waarvoor ze een groot netwerk met zich meebrengen. 'Vanuit de markt is er een duidelijke wens voor een one stop shop,' is de ervaring van Kleiss. 'Wij ontzorgen de klant volledig door alles te regelen.'

In de binnenvaart deed Rederij De Jong dat al waar dan nu de zeevaart aan wordt toegevoegd waarmee het zich heeft ontwikkeld van een handelaar tot een complete rederij. Rederij De Jong is nog altijd een familiebedrijf waarvan de geschiedenis eind negentiende eeuw begon in Gouda. Pieter de Jong senior, de over-overgrootvader van Pelger de Jong,

handelde in kolen voor de verwarming thuis en kocht een schip om de steeds grotere hoeveelheden te kunnen vervoeren. Het vervoer van kolen werd uitgebreid met dat van granen, suiker en andere lading.

Groei van bedrijf

Kleine scheepjes als een tjalk werden in 1938 grotere schepen van 300 ton voor opa en zijn broer, de Rijnstroom 1 en 2. En vervoer van de kolen voor de eigen handel werd uitgebreid met beurtvaart en bevrachting van andere, ingehuurde schepen. De Jong: 'Op een gegeven moment had onze rederij zes eigen schepen, vooral Kempenaars, wat toen best veel was voor een binnenvaartonderneming.' Rederij De Jong was ook een van de eerste die met duwbakken ging varen waarvoor in 1985 een eerste duwboot werd aangeschaft.

Daarmee ontwikkelde Rederij De Jong zich ook in het vervoer van granen en veevoer of grondstoffen hiervoor. Het vervoer van kolen



Foto: Rederij De Jong

De twee Letlandse coasters, Bon Vivant en Bonay die C-Shipping & Logistics inmiddels voor zijn zeetransporten in bevrachting heeft.

breidde zich uit tot de bevoorrading van de elektriciteitscentrales waarvoor kolen werden aangevoerd vanaf de grote bulkterminals op de Maasvlakte en in de Europoort. Vroeger werd dat ook nog vaak met coasters vanuit Engeland aangevoerd wat later werd vervangen door de grote bulkcarriers met kolen vanuit de VS en Zuid-Amerika.

ARA-gebied

Het werkgebied van Rederij De Jong is typisch dat van het ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen)-gebied en de Nederlandse en Belgische Maas. En hoewel ook spotpartijen en via de Rijn naar Duitsland worden verzorgd, zit Rederij De Jong niet in de typische Rijnvaart. Ook de Hoogovens van Thyssen-Krupp hebben hun eigen duwvaartbedrijven. Dat neemt niet weg dat Rederij De Jong volgens de operationeel directeur na de opheffing van de schippersbeurs en de evenredige vrachtverdeling eind 1998 flink heeft kunnen groeien.

‘Tegenwoordig vervoeren we per jaar zo’n zeven miljoen ton aan vracht. Daarmee zijn we een van de grootste Nederlandse bedrijven op het gebied van de binnenvaart en zelfs de grootste op het gebied van de duwvaart,’ vertelt Pelger de Jong. Dat doet Rederij De Jong met een eigen vloot van 40 duwbakken, zeven duwbotten, een motorschip en drie werkschepen. Daarnaast zijn er nog een tachtigtal bakken voor langere tijd in huur en twaalf binnenvaartschepen die op contractbasis voor Rederij De Jong varen. ‘Als andere ladingbelanghebbenden om meer ruimte vragen gaan onze bevrachters de markt op om het juiste schip tegen de beste condities te huren,’ legt de operationeel directeur uit.

Interesse voor de zee

Het overgrote deel van de lading die Rederij De Jong te vervoeren krijgt, kwam al van over zee. ‘En ook mijn vader Willem heeft nog als stuurman op de kustvaart gevaren. Vandaar dat we altijd wel al interesse hadden voor de zeevaart,’ vertelt Pelger de Jong. Bovendien kende Rederij De Jong Kleiss en Van Schaik al. Wouter Kleiss (49) startte begin jaren negentig als waterklerk om na een aantal jaren naar binnen te gaan in de bevrachting en het verschepen van lading. ‘Veel veevoer wordt in Amsterdam en Rotterdam overgeslagen voor vervoer met kleinere schepen naar Zweden en Denemarken. Voor andere bedrijven verzorgden wij de verschepen van granen vanuit de Zwarte Zee, het Verenigd Koninkrijk en de landen rond de Oostzee,’ vertelt Kleiss.

In 2007 begon Kleiss samen met ex-collega Mathijs van Schaik voor zichzelf waarvoor ze in 2007 een kantoortje huurden bij Rederij De Jong. Kleiss: ‘Dat liep hartstikke goed waarna we samen met een andere partner ook een charteringbedrijf zijn begonnen. Door verschil van inzicht over de toekomst van het



Foto: Rederij De Jong

Een barge met duwboot van Rederij De Jong met het overladen van stalen buizen.

bedrijf hebben we daar echter mee moeten stoppen. Zodoende zijn we weer in gesprek gekomen met Rederij De Jong of we niet met hen voor de langere termijn activiteiten konden gaan ontwikkelen. Bij die activiteiten gaat het dan om een gecombineerd pakket van diensten te kunnen aanbieden om voor verladers het vervoer van deur tot deur te regelen waarbij Kleiss en Van Schaik hun ervaring in zeebevrachting en chartering van ruimte in de zeescheepvaart inbrengen.

Zorgen uit handen

‘Met onze samenwerking onder de vlag van C-Shipping & Logistics kunnen wij klanten bepaalde zorgen over het transport van hun lading uit handen nemen. Met het regelen van het vervoer vanaf de kade waar het wordt aangeboden tot die van de afnemer vormen we ook een betrouwbaar aanspreekpunt voor de hele keten. De klanten waar we ons op richten zijn ladingbelanghebbenden (eigenaren of verladers) in granen en veevoer, eigenlijk alles wat niet vloeibaar is,’ aldus Kleiss.

Als voorbeeld noemt Kleiss een partij van 3000 ton graan afkomstig uit de landen om

de Zwarte Zee die moet naar een afnemer in België. ‘Op dat moment regelen wij het zeetransport vanuit de Zwarte Zee naar Rotterdam, het agentschap voor het schip, de overslag op de terminal in de duwbakken of binnenvaartschepen van Rederij De Jong en de aflevering aan de kade van de klant in België,’ legt Kleiss uit.

Coasters in bevrachting

Met het oog op de zeetransporten heeft C-Shipping & Logistics inmiddels twee kleinere coasters van 1700 en 2300 ton laadvermogen in bevrachting. Dat betreft gecharterde schepen waarvoor C-Shipping & Logistics het commerciële management verzorgt. Dit type schepen is ideaal voor vervoer van granen vanuit de Baltische staten waar veel graan wordt verbouwd en aangeboden. De bevrachting van schepen, het zoeken van de juiste scheep ruimte voor het vervoer van de aangeboden lading zal een kernactiviteit blijven van C-Shipping & Logistics. Voor aanschaf van eigen schepen is het nog te vroeg maar De Jong en Kleiss sluiten voor de toekomst niets uit. Voorlopig zijn er gewoon genoeg schepen voor de shortsea te huur.



Foto: Rederij De Jong

Rederij De Jong draait ook voor projectlading haar hand niet om.

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



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.



Bek & Verburg

- 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



BEZOEK ONS OP CONTACTA!
Standnr. 235
Bevelandenplein

UW FACTUUR BINNEN 24 UUR BETAALD

Je kent het wel: je hebt een klus geklaard, een factuur gestuurd en kunt vervolgens weken op betaling wachten. Terwijl je dat geld eigenlijk nodig hebt om te investeren en door te groeien. The Blue Factor biedt de oplossing: wij kopen de factuur en betalen deze direct aan je uit. Tevens is de factuur verzekerd tegen faillissement van je opdrachtgever.

Het geld staat binnen 24 uur op je rekening en je hoeft niet meer na te bellen. Vervolgens innen wij het geld bij jouw klant. **Zo financieren wij uw groei.** Meer informatie over onze diensten vind je op: www.thebluefactor.nl



THE BLUE FACTOR
FACTORING VOOR ZZP EN MKB

MARQUESWEG 4
4462 HD GOES
+31 10 23 55 108

- ✓ SNELLE ACCEPTATIE
- ✓ HELDER EN SCHERP TARIEF
- ✓ GEEN MINIMUM OMZETEISEN
- ✓ FACTURATIE IN UW EIGEN HUISSTIJL
- ✓ DEBITEURENBEHEER MET RESPECT VOOR UW KLANT
- ✓ FACTORING PER DEBITEUR MOGELIJK

Nieuwe havenmeester Amsterdam

Milembe Mateyo wordt met ingang van 1 november 2019 benoemd tot havenmeester van Amsterdam, rijkshavenmeester van het Noordzeekanaal en directeur Centraal Nautisch Beheer. Zij geeft leiding aan de divisie havenmeester (DHM), die de nautische taken van Port of Amsterdam uitvoert.

Milembe Mateyo (1970) werkt sinds 2009 voor Port of Amsterdam, onder meer als hoofd Ruimte en Milieu en daarvoor als strategisch adviseur bij de divisie havenmeester. Vanuit die rol heeft zij veel kennis en ervaring opgedaan met incidentenbestrijding en heeft ze intensief samengewerkt met de veiligheidsregio's en de Noordzeekanaalgemeenten.



Milembe Mateyo

Koen Overtoom, CEO Port of Amsterdam: 'Milembe is een echte verbinder die met haar kennis en ervaring heel goed invulling gaat geven aan de rol van (rijks-)havenmeester. Wij kennen haar als een gedreven collega met een hart voor de publieke kant van het bedrijf. Zij kent de operatie van binnenuit heel goed en wij zijn dan ook blij met Milembe in deze belangrijke rol.'

Milembe Mateyo: 'De haven is volop in ontwikkeling en verandert voortdurend. Mijn belangrijkste taak en doel is om in deze constant veranderende havenregio te zorgen voor een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van het scheepvaartverkeer. Daarnaast ga ik mij als (rijks-)havenmeester bezighouden met digitalisering van de haven en de kansen die dit biedt. Volgend jaar wordt een belangrijk jaar; ik kijk uit naar een goede samenwerking rond SAIL 2020.'

De divisie havenmeester wordt aangestuurd door de (rijks-)havenmeester en telt circa 180 medewerkers, verdeeld over de afdelingen Operatie (24/7) en Advies en Beleid. Milembe Mateyo volgt Marleen van de Kerkhof op, die eerder dit jaar als sectormanager/plaatsvervangend commandant bij Brandweer Amsterdam-Amstelland aan de slag is gegaan.

COLUMN

Scheepsbeslag, wat volgt daarna?

De Rotterdamse haven wordt soms ook wel aangeduid als 'beslagparadijs'. Waar hiermee op bedoeld wordt is dat het in Rotterdam (in feite in alle Nederlandse zeehavens) relatief eenvoudig is om voor een vordering een zeeschip 'aan de ketting te leggen'. Dit betreft een conservatoir beslag tot zekerheid, waarbij (nog) niet door een rechter een debiteur tot betaling is veroordeeld. In veel gevallen (bijvoorbeeld bij vorderingen wegens onbetaalde bunkerbrandstof of scheepsbenodigdheden) is het leggen van een conservatoir beslag voldoende om betaling af te dwingen. Ten aanzien van vorderingen waarover meer 'discussie' mogelijk is (bijvoorbeeld bij aanvaringen) wordt in de regel het beslag opgegeven tegen het stellen van (beslag vervangende) zekerheid, zoals een garantie van een bank of verzekeraar op het Rotterdams Garantie Formulier ('RGF').

Soms gebeurt het dat een reder in financiële problemen zit, waardoor hij diverse facturen/vorderingen niet kan betalen. Wat dan gebeurt, is dat meerdere schuldeisers beslagen leggen. Omdat na betaling van één van de schuldeisers er dan nog meer beslagen liggen, heeft het voor de reder, die vracht wil verdienen, geen nut om slechts één schuldeiser te betalen. Gewoonlijk is op een zeeschip een hypotheek gevestigd ten gunste van een financier/bank. Indien een reder in gebreke blijft met betaling van rente/aflossing zal ook die financier beslag leggen. Zeeschepen zijn zelf vaak in het buitenland geregistreerd. Op zeeschepen is vaak geen Nederlandse hypotheek gevestigd, maar een buitenlandse 'hypotheek'. Voordat die financier zijn hypotheek in Nederland kan 'uitwinnen' zal hij eerst een in Nederland voor tenuitvoerlegging vatbaar vonnis moeten verkrijgen. Uiteindelijk wordt het schip geveild ten overstaan van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam. De opbrengst van die veiling (minus de executie/veilingkosten) gaat vaak vrijwel geheel naar de financier/bank. Dit, omdat zijn hoog bevoorrechte hypotheccaire vordering groter is dan de opbrengst van het zeeschip. Recentelijk (2018) vond echter de veiling plaats van het zeeschip POMOR TRADER. Het bijzondere aan die veiling was dat er geen grote hypotheekschuld was. Schuldeisers waren een scheepsagent, scheepswerven, klasse, bemanning en verzekeraar. De opbrengst werd niet door de hypotheekbank opgesoupeerd. Daarom was aan de orde wie voor welk deel aanspraak had op de opbrengst. Sommige vorderingen hebben namelijk voorrang op andere vorderingen. Die 'puzzel' dient te worden beantwoord naar het recht van de vlaggestaat van het schip. Een ingewikkelde 'puzzel' waarvoor Nederlands recht (net als de meeste ander rechtstelsels) een veelvoud aan regels kent.

Hebt u vragen omtrent scheepsbeslag, neem dan contact op met Richard Latten van Smallegange Advocaten, latten@smalaw.nl.



"Dé juridisch specialist voor haven en logistiek"

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



Duurzaam ondernemen in de binnenvaart

Door: Henk van de Voorde



Het gloednieuwe dubbelwandige beunschip Philipskercke II van het ondernemersechtpaar Johan en Digna Faasse voldoet aan de hoogste duurzaamheidseisen, waarmee alvast een voorschot is genomen op de strengere toekomstige regelgeving in de binnenvaart. Na de doop op 28 september en de geladen proefvaarten van medio oktober, is het schip inmiddels volledig operationeel om vele kuubs zand, grind, asfalt, puin en bagger te vervoeren. Het schip is 86 meter lang en 11,45 meter breed en heeft een maximaal laadvermogen van 3.250 ton. Bij het ontwerp van de Philipskercke II, waarvan het casco gebouwd is in het Poolse Wroclaw en bij Zeeland Maritime Services (ZMS) in Wemeldinge is afgebouwd, is er sterk ingezoomd op milieuvriendelijkheid en draagvermogen. De hoge mate van duurzaamheid was voor Rabobank Oosterschelde een belangrijke overweging om tot financiering van het schip over te gaan.

Het beunschip Philipskercke II voldoet nu al aan de Stage V eisen die vanaf 2020 gaan gelden.

De binnenvaart promoot haar duurzame manier van vervoer, maar moet wel investeren om dit te blijven waarmaken. „Daar is het beunschip Philipskercke II een goed voorbeeld van”, aldus Martin Kole, accountmanager Binnenvaart bij de Rabobank. „Dat schip voldoet nu al aan de Stage V eisen die vanaf 2020 gaan gelden. Bovendien is de CCR II motor van de Philipskercke I inmiddels omgebouwd met een nabe-handelingssysteem voor het filteren van de emissie, zodat deze eveneens aan de nieuwste eisen voldoet. Johan Faasse wil graag voorloper zijn op het gebied van duurzaamheid, terwijl Rabobank allerlei investeringen op het gebied van verduurzaming en innovatie stimuleert.”

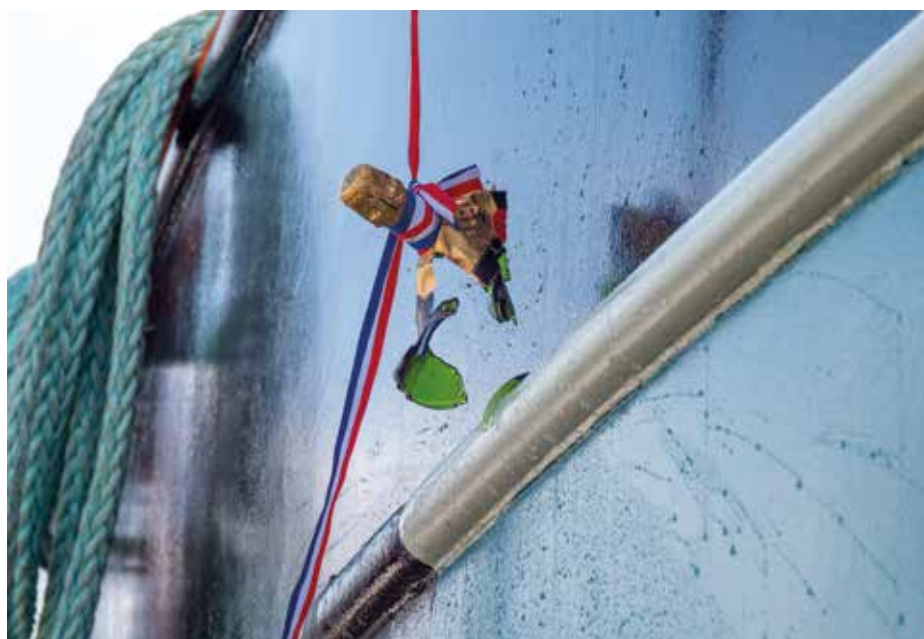
Rabo Impactlening

„De lokale betrokkenheid van de Rabobank spreekt ons aan. Er zijn korte lijnen tus-

sen ons bedrijf en de Rabobank. De Rabo Impactlening, met een mooie rentekorting, is echt prachtig. Martin is ons vaste aanspreekpunt, dat is goed voor het vertrouwen”, zegt schipper Johan Faasse, tijdens de laatste proefvaart. Een dag later zal hij met de Philipskercke II speciaal zand lossen in Kalloo.

Vooruitstrevend

„Het feit dat Johan in aanmerking komt voor de Rabo Impactlening geeft aan dat deze investering aan strenge eisen voldoet op het gebied van duurzaamheid. Hij is een vooruitstrevende ondernemer die ervan overtuigd is dat duurzaamheid niet alleen goed is voor het milieu maar ook voor het economisch belang van zijn bedrijf, zeker op de langere termijn. De opdrachtgevers hechten ook steeds meer waarde aan duurzaamheid”, vertelt de binnenvaartadviseur van de Rabobank.



Minder brandstof

„Het is tegenwoordig de kunst om met zo weinig mogelijk pk's en zo min mogelijk verbruik, zo groot mogelijke prestaties te leveren. Daar beantwoordt ons nieuwe schip zeker aan. Met dezelfde snelheid hebben we nu minder brandstof nodig, terwijl er meer tonnen kunnen worden vervoerd", licht Faasse toe.

Kieldrechtsluis

Met de beide beunschepen vervoert het bedrijf van Johan en Digna Faasse allerlei bouwgerelateerde grondstoffen, met name voor Belgische opdrachtgevers zoals De Rijkse Bouwmaterialen. Bijvoorbeeld destijds voor het project Kieldrechtsluis (in 2016 geopend) en straks voor de nieuwe Oosterweelverbinding in Antwerpen. Ons werkgebied is de Westerschelde. We laden meestal in de haven van Vlissingen de mineralen die met schepen van DEME van zee komen. Die worden in Vlissingen opgeslagen waarna wij ze in het schip laden en vervoeren. Inmiddels leveren we ook al een aantal maanden voor De Nieuwe Sluis in Terneuzen", verklaart Faasse.



Doop van de Philipskercke II op zaterdag 28 september.



Adviseur binnenvaart Martin Kole van de Rabobank (links) en schipper Johan Faasse.

was om die reden een erg goed jaar maar in 2019 wordt het minder, mede vanwege de stikstofproblematiek waardoor de bouw onder druk staat", aldus Martin Kole.

Duurzame visie

De Rabobank is van oudsher sterk in sectoren als landbouw & visserij, industrie én transport & logistiek. Haar financiële middelen, kennis en netwerk worden vooral ook ingezet bij ondernemers met een duurzame visie en een circulair businessmodel, zoals Johan en Digna Faasse. Hun beunschepen zijn momenteel druk doende met beleveren van projecten als De Nieuwe Sluis in de haven van Terneuzen. Het wordt net als de Kieldrechtsluis in de haven van Antwerpen een van de grootste sluisen ter wereld.

www.rabobank.nl/oosterschelde

Concurrentievoordeel

Een duurzaam schip als de Philipskercke II levert in de sector een concurrentievoordeel op. „We zijn al jaren bezig om alles zo duurzaam mogelijk te maken. Een mooi voorbeeld zijn de easy flow roeren voor de Philipskercke I."

Perfekte schakel

De binnenvaart is bij uitstek geschikt voor de distributie van goederenstromen vanuit de Zeeuwse havens naar het Europese achterland. Deze milieuvriendelijke vorm van vervoer, vormt een perfecte schakel tussen deepsea, shortsea en het achterland. „Na een aantal moeilijke jaren ten gevolge van de economische crisis, was 2014 het jaar van de ommekeer in de binnenvaart. 2015 en 2017 waren zelfs topjaren, met name vanwege de lage waterstanden. Ook 2018



Speciaalzand voor De Rijkse Bouwmaterialen in Kalloo.



ONTMANTELEN 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
4455 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
- Rotterdam
- Antwerpen
- Gent
- Terneuzen
- Vlissingen



CM 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

Congres Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Het jaarlijkse congres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) vond dit jaar plaats in Overijssel. Het congres, al weer de dertiende editie, had deze keer een bijzonder karakter: niet één havenplaats, maar drie Ports hadden in samenwerking met de NVB en de provincie Overijssel de organisatie op zich genomen. Port of Zwolle, Port of Twente en Port of Deventer laten daarmee zien dat samenwerking de basis is om verder te komen met duurzaam goederenvervoer over het water.



NVB congres in Deventer.

Fooddock, de eerste foodhal van Oost-Nederland, in de haven van Deventer was de locatie voor het ochtendprogramma. Het middagprogramma bestond uit excursies naar de drie Ports. Deze binnenhavens verschillen qua profiel, schaalgrootte en bedrijvigheid, maar hebben gemeen dat ze deel uitmaken van een internationaal vervoersnetwerk. Door samenwerking kunnen de regionale kansen van vervoer over het water beter worden benut.

Vijf thema's

Vijf hoofdthema's vormden de kapstok van het evenement: Multimodale verbindingen, Samenwerken, Ondernemen, Duurzaamheid en Innoveren. Na een korte welkomstboodschap van Overijssels gedeputeerde Bert Boerman en Deventers wethouder Frits Rorink hield Eric Janse de Jonge, voorzitter van de NVB, zijn jaarrede. Die stond dit jaar in het teken van de nieuwe koers van de vereniging. Op 3 oktober hebben de NVB-leden ingestemd met een nieuwe strategische agenda voor de komende vijf jaar met een focus op vijf thema's,

waar hét toekomstgerichte potentieel voor de Nederlandse binnenhavens ligt: Digitalisering, Bereikbaarheid, Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid, Samenwerking en exploitatie en het vijfde thema Energietransitie en circulaire economie. Daarna was het de beurt aan dagvoorzitter Gert-Jan Jansen om vertegenwoordigers van de drie Ports en enkele ondernemers te vragen naar hun visie op samenwerken en ondernemerschap.

Duurzaamheid

Na de pauze kwam het thema Duurzaamheid aan bod. Met dit thema is de cirkel rond voor de toekomstige ontwikkeling van de binnenhavens. In korte pitches gaven Wim Stubbe en Han Wiendels hun visie op de toekomstige havens. Wim Stubbe deelde vanuit zijn rol als projectmanager van het Europees programma Dual Ports zijn ervaring met samenwerking op Europees niveau: "Door samenwerking tussen havens binnen het Interreg programma ontstaat meer slagkracht op bijvoorbeeld maatregelen die leiden tot onder andere CO₂ reductie en verduurzaming in faciliteiten in havengebieden. Het Europees programma Dual Ports geeft daartoe diverse kansen".

Voor Han Wiendels ligt het accent op de herontwikkeling van gebouwde havenomgeving. Als strateeg en investeringsmanager van de haven en de herontwikkelingsmaatschappij Overijssel is hij op zoek naar waardedoelvoeging. De casus Hasselt laat zien dat gerichte investeringen in het functioneren van de haven waardevermeerdering voor allen betekent.

Smart Port

Via het thema Innoveren is de cirkel rond voor de toekomstige ontwikkeling van de havens.

Nelly Kalfs, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland, kreeg het woord om toe te lichten hoe belangrijk digitalisering en innovatie zijn voor de binnenvaart. Daarom werken Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel, Port of Twente en 4Shipping samen aan het platform Smart Port Twente: een platform waarin allerlei informatie beschikbaar is rondom het gebruik van de Twentekanalen annex havens. Digitale technieken helpen schippers, verladers en het bedrijfsleven om reistijden nauwkeuriger in te kunnen schatten en beter gefundeerde keuzes te kunnen maken over het vervoer van goederen en daarmee het stimuleren van vervoer over water; wachttijden bij sluizen of (beweegebare) bruggen en het gebruik van ligplaatsen en waterstanden worden in één platform zichtbaar. Het platform zou landelijk ingezet kunnen worden.

Het middagprogramma bestond uit excursies naar Port of Twente, Port of Zwolle en Port of Deventer. De afsluiting van het middagprogramma vond vervolgens weer plaats bij Fooddock Deventer, waar ook de locatie van het jaarcongres 2020 bekend werd gemaakt. Volgend jaar zijn bezoekers van het NVB-congres met het thema 'Grensoverschrijdend' te gast bij de Blue Ports Limburg in Venray.

Tijdens het congres bleek opnieuw dat de provincie Overijssel en de 3 logistieke hotspots succesvol samenwerken (binnen provinciegrenzen en daarbuiten; met ondernemers, overheid en kennis- en onderwijsinstellingen), zeer innovatief bezig zijn, nieuwe oplossingen bedenken, ontwikkelen en aanjagen en dat andere binnenhavenorganisaties in Nederland hiervan kunnen profiteren.



In de middag was er onder andere een excursie naar Kampen.



Eerste lustrum Zeeland Bunkering

Betrouwbare bunkering in havengebied North Sea Port

Door: Henk van de Voorde

Foto: Nieuwe Sluis

Zeeland Bunkering levert inmiddels bijna vijf jaar aan zowel de binnenvaart als de zeevaart brandstoffen, smeermiddelen, gassen en (drink-)water. Uitvalsbasis voor Zeeland Bunkering is het kanaal van Gent naar Terneuzen. Naast de activiteiten in Terneuzen en omstreken, opereren de schepen ook regelmatig in Vlissingen-Oost. Zeeland Bunkering is actief in het hele havengebied van North Sea Port met levering van brandstoffen van hoge kwaliteit, afkomstig van met name Total, Shell en BP.

Het afzetgebied richting de Westerschelde en de groeiende haven van Vlissingen-Oost bieden veel mogelijkheden. „We hebben begin 2015 met de overname van Bondewel Oliën en Gassen uit Terneuzen onze activiteiten uitgebreid. In 2017 hebben we ook nog drie bunkerschepen van Oliehandel De Lege uit Terneuzen overgenomen. Momenteel varen we met vijf bunkerschepen in de havens van Gent, Terneuzen, Vlissingen, Antwerpen en Zeebrugge. Via ons moederbedrijf Oliehandel Dekker kunnen wij onze klanten ook bedienen per tankauto. Zo kunnen we altijd snel schakelen”, aldus directeur Arjan van Garderen van Zeeland Bunkering, die samen met Huib Bimmel en Robert Dekker ook eigenaar is van dit bedrijf.

Dynamiek

De dynamiek in de binnenvaart en zeevaart maakt het werk zeer veelzijdig, legt Arjan uit. „Ik houd me bezig met de dagelijkse operationele en commerciële activiteiten om zo samen met ons team ‘de vaart’ er in te houden. Alle ontwikkelingen binnen de energietransitie op land en water, met alternatieven als elektrische of op LNG aangedreven motoren of varen op waterstof, vormen een uitdaging voor ons.”

Gasolie ‘Change TL’

Zeeland Bunkering werkt inmiddels ook met haar nieuwe product Gasolie ‘Change TL’. „Dit geeft onder andere een besparing van 16 procent minder CO₂, 33 procent minder roet en fijnstof en 19 procent minder NO_x uitstoot. We verwachten eind dit jaar alle resultaten met betrekking tot dit nieuwe product te kunnen presenteren. We zijn zeer benieuwd”, zegt Arjan van Garderen. Zeeland Bunkering onderzoekt



De Avontuur is één van de vijf bunkerboten van Zeeland Bunkering.



v.l.n.r. Huib Bimmel, Arjan van Garderen en Robert Dekker van Zeeland Bunkering.

ook de mogelijkheden om groene producten als waterstof en LNG te gaan leveren, om in te spelen op de vraag van de klant.

Uitgebreid netwerk

Mede dankzij haar uitgebreide netwerk blijft Zeeland Bunkering gestaag doorgroeien. Belangrijke sectoren van het bedrijf zijn binnenvaart, zeevaart, offshore en renewables. Speerpunten van beleid zijn service, kwaliteit en flexibiliteit. Zeeland Bunkering is altijd bereikbaar, opereert slagvaardig en past moeiteloos het vaarschema aan.

Nieuwe Sluis

Door de komst van de Nieuwe Sluis in Terneuzen, die gebouwd wordt door aannemerscombinatie Sasvevaart in opdracht van VNSC, zullen de mogelijkheden in de Kanaalzone alleen maar toenemen. Samen met de Sluiskiltunnel en de verbrede Tractaatweg tussen Gent en Terneuzen draagt de Nieuwe Sluis bij aan een optimale infrastructuur en bedrijvigheid in de Kanaalzone.

Zeeschepen

De zeevaart, die in toenemende mate overstapt naar gasolie in plaats van stookolie als brandstof, is een groeiemarkt voor Zeeland Bunkering. Via de Nieuwe Sluis kunnen grotere zeeschepen tot aan de haven van Gent varen. Ook neemt de capaciteit voor de binnenvaart toe, waardoor de wachttijd voor de schepen zal afnemen. De Nieuwe Sluis Terneuzen wordt net als de Kieldrechtsluis in de

haven van Antwerpen, de Panamasluizen en de in aanbouw zijnde nieuwe zeelsluis van IJmuiden een van de grootste sluisen ter wereld.

Doorstroming

De Nieuwe Sluis leidt tot een betere toegang en vlottere doorstroming vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder. Daardoor zorgt deze nieuwe zeelsluis voor nieuwe economische activiteiten in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Belgische regio. De groei in het hele havengebied van North Sea Port brengt uiteraard ook veel nieuwe werkgelegenheid met zich mee. Bedrijven als Zeeland Bunkering dragen hun steentje

bij aan de groei van de economie in het havengebied van North Sea Port.

Bunkerboten

Ligplaats voor de bunkerboten van Zeeland Bunkering is de kade aan de Beneluxweg in Terneuzen, direct aan het drukbevaren deel van het kanaal achter de sluisen. Daarnaast beschikt Zeeland Bunkering over een eigen locatie aan de calamiteitensteiger in Vlissingen-Oost (Sloehaven) waar met name de zeevaart wordt bevoorrad met gasolie. Bovendien heeft zij ook een bunkerboot liggen in de stad Vlissingen aan de buitenhaven.

www.zeelandbunkering.nl



Foto: Nieuwe Sluis

**EUROPORT 2019 visit us at
stand 2304**



Collection



Compaction



Shredding



Crushing



Storage



**QUA-VAC IS YOUR TURNKEY
SOLUTIONS SUPPLIER FOR:**

**EVAC DRY AND WET WASTE COMPACTING
SYSTEMS, FOREACH TYPE OF VESSEL.
EVAC MARINE COMPACTORS, BALING
PRESSES, COOLED STORAGE UNITS,
SHREDDERS AND CRUSHERS.**

- Designed for demanding Marine, Yacht and Offshore conditions
- Highly efficient, clean and silent equipment
- No hydraulics or pneumatics needed
- No deterioration, long lifetime and low maintenance cost
- Easy to install, user-friendly and safe to use for crew
- DNV-GL Maritime Assessment / Verification Report
- Electrical systems compliant with IEC 60092 standard



Cleantech Solutions.
Anywhere.

Qua-vac

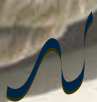
Televisieweg 157 / NL-1322 BH Almere
Tel. +31 (0)36 546 1999 / WWW.QUAVAC.COM

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.


smallegange

Voor nadere informatie

De Rotterdam Oost Toren High Rise 28e Etage
Wilhelminakade 143, 3072 AP Rotterdam
T 010 201 00 70 F 010 412 04 03 I smallegange-lawyers.com

Blue Road

Steeds meer bedrijven kiezen ervoor om hun goederen of bulk via het water te vervoeren. De 'Blue Road' is een logische stap als het gaat om kostenefficiënt en duurzaam transport.

Vervoer uw containers of bulk via binnenvaart. In de havens van Port of Zwolle zijn verschillende bedrijven die u van dienst kunnen zijn.

Voordelen van Port of Zwolle:

- strategisch gelegen in het midden van Nederland
- gelegen aan grote binnenvaarwateren
- meerdere afvaarten per week van en naar de grote zeehavens
- mogelijkheden voor vervoer, op- en overslag van verschillende soorten ladingen (bulk en containers)

Meer informatie over de mogelijkheden vindt u op www.portofzwolle.nl.



 **PORT OF ZWOLLE**

 Logistics hub of the Northeast

Syndus Bedrijfsschool ziet het levenslicht in Terneuzen

De Syndus Bedrijfsschool in Terneuzen is op donderdag 31 oktober officieel geopend. Naast de actieve werving voor diverse vacatures leidt de Syndus Groep ook zelf mensen op, bijvoorbeeld kraanmachinisten en onderhoudsmonteurs. Op het voormalige Philips terrein gaat de Syndus Groep eigen opleidingen verzorgen. De Syndus Bedrijfsschool doet hiermee zijn intrede in Terneuzen. In een separaat gebouw kan veel gericht opgeleid worden, zodat in alle rust nieuwe mensen op het juiste niveau gebracht kunnen worden. In het opleidingscentrum worden jongeren en zij-instromers door vakmensen bijvoorbeeld opgeleid tot kraanmachinist. Leerlingen kunnen bijvoorbeeld ook aan een stroomgroep of aggregaat sleutelen en daar de volgende dag mee verder gaan. Ook zijn er bijvoorbeeld opleidingen voor staalmonteur of kunststof pijpfitter.

Corebusiness

Corebusiness van de bedrijven van de Syndus Groep is naast verhuur van verticaal en horizontaal transport, industrieel equipment en gereedschap (Arentis), de bouw van staalstructuren (Ferris), de levering van kunststof buisleidingsyste-



Foto: Adri van de Wege

men (Amerplastics) en glasvezelversterkte kunststof looproosters en constructies (Fiberstruct). Naast bakermat Terneuzen beschikt het concern over vestigingen in Gent en Hoogvliet (Arentis), Klaaswaal (Ferris) en het Slowaakse Strážske (Fiberstruct). Op 1 maart 2019 werd Konstruktis toegevoegd aan de Syndus Groep, met het oog op ontwerpen en tekenen van constructies.

Petrochemie

De Syndus Groep heeft een sterke focus op de industrie, met grote klanten in de petrochemie zoals Shell, BASF, Dow, Akzo en Chemours. Voor de in aanbouw zijnde nieuwe zeesluis in Terneuzen worden door Arentis onder andere mobiele kranen, hoogwerkers en stroomgroepen ingezet.

www.syndus.com

Walcheren Paviljoen op bedrijvenbeurs Contacta in Goes

De ondernemersverenigingen uit Middelburg, Vlissingen en Veere bundelen weer de krachten op de Contacta in Goes. Van dinsdag 5 tot en met donderdag 7 november zullen ze weer gezamenlijk met het Walcheren Paviljoen naar buiten treden op deze grote bedrijvenbeurs. Voor de leden van de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) was er onlangs een interessant bedrijfsbezoek aan Mini Mundi, het voormalige

Miniatuur Walcheren. Na de welkomstwoorden van voorzitter Bram van Stel van de MBC werd een presentatie en rondleiding gegeven door Karin Zeverink, manager Mini Mundi. Hieraan voorafgaand was er ook een presentatie van Arno Melaard van de Provincie Zeeland in het kader van de renovatie van de Stationsbrug te Middelburg. 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. Op woensdagavond 6 november is er tijdens de Contacta weer de traditionele ondernemersborrel op het Walcheren Plein.

www.mbc-middelburg.nl

Transport met Zwitserse precisie

Voor dagelijks transport van al uw goederen van en naar Zwitserland

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



www.lttbv.nl



Haven Antwerpen speelt troefkaarten internationaal uit

Door: Henk van de Voorde

De almaar groeiende Port of Antwerp zet verder koers naar een duurzame haven van de toekomst. Een haven die moet blijven waken voor een goede bereikbaarheid én voldoende capaciteit. Daarbij is er een duidelijke focus op het verenigen van economische groei en duurzaamheid. Tegen 2030 wil Port of Antwerp het wegvervoer met 4 procent doen dalen ten faveure van de binnenvaart. Tegelijk promoot Port of Antwerp short sea shipping voor goederen, die vanuit België of omliggende landen naar bijvoorbeeld Spanje of Turkije moeten. Met het oog op de Brexit is short sea transport ook een goed alternatief voor vrachtwagens van en naar het Verenigd Koninkrijk. Ook ten aanzien van het spoor is Port of Antwerp ambitieus: het aandeel per trein getransporteerde goederen moet tegen 2030 verdubbelen van 7 naar 15 procent.

De haven van Antwerpen is de grootste economische motor van het land, met een toegevoegde waarde van zo'n twintig miljard euro. Meer dan 140.000 mensen hebben hun baan direct of indirect aan de haven te danken. Er heerst in Antwerpen een gunstig innovatief ondernemersklimaat, met een goed arbeidsethos, waardoor er veel business wordt gecreëerd.

Mobiliteit

Eén op de zestien Belgen werkt in of voor de haven van Antwerpen. Bovendien is de haven aanjager voor tal van andere sectoren in België, zoals onder andere industrie, groothan-

del, transport en logistieke dienstverlening. Om een duurzame groei van de haven te kunnen blijven garanderen zet het Havenbedrijf Antwerpen ook in op vermindering van de mobiliteitsdruk voor zowel vracht- als personenverkeer. Met initiatieven als DeWaterbus en de Fietsbus worden mensen aangemoedigd om de auto thuis te laten en gebruik te maken van een duurzaam alternatief.

Petrochemie

Antwerpen is na Rotterdam de grootste haven van Europa en beschikt na Houston over het grootste petrochemische cluster ter wereld. De petrochemie is van oudsher verankerd in de haven van Antwerpen, met een sterke stijging van de natte bulk in de afgelopen jaren. De inbedding van de petrochemie in Antwerpen biedt diverse synergievoordelen. Alle grote afnemers zijn hier aanwezig, waardoor de bouw- en grondstoffen in no time op de plaats van bestemming zijn. Dit komt uiteraard duurzaamheid, een van de speerpunten van de haven, ten goede.

Houston

„Wat Antwerpen is voor Europa, is Houston voor de Verenigde Staten. De haven van Antwerpen beschikt over het grootste petrochemische cluster van Europa, waarin veel wordt geïnvesteerd. In de Verenigde Staten bevindt het grootste petrochemische clus-

ter zich van oudsher in Houston, met eveneens continu nieuwe investeringen”, aldus Luc Arnouts, directeur Internationale relaties en netwerken bij Port of Antwerp. Bij de dienst internationale relaties en netwerken zijn in totaal 27 mensen werkzaam.

Wereldwijd

Hij was eerder 12 jaar, van 2007 tot 2019, commercieel directeur bij Port of Antwerp. In zijn nieuwe functie is Arnouts het gezicht van de haven in het buitenland en onderhoudt de commerciële relaties via de hoofdkantoren wereldwijd van bedrijven die zaken doen met de haven van Antwerpen. Een groot voordeel in zijn promotionele activiteiten is dat hij de haven tot in al zijn facetten goed kent.

Troefkaarten

„Het is een nieuwe functie, die is ontstaan op vraag van de havengemeenschap om wereldwijd concurrerend te blijven. Hoe kunnen er nog meer goederenstromen en investeerders worden aangetrokken? Op welke landen willen we inzetten? De haven van Antwerpen is een heel tof product om in de wereld uit te rollen. We willen de haven wereldwijd nog meer zichtbaar maken door onze troefkaarten zoals duurzaamheid, innovatie en nautische toegankelijkheid. Met de verdieping van de Westerschelde in 2010 waren we gelukkig net op tijd. Daardoor kun-





nen de grootste containerschepen, inmiddels meer dan 22.000 TEU, de haven van Antwerpen aanlopen.”

Unieke combinatie

Antwerpen beschikt over de unieke combinatie van een inlandhaven met de nautische toegankelijkheid van een diepzeehaven voor de grootste containerschepen. Goederen en



Luc Arnouts, directeur Internationale relaties en netwerken.

producten worden quadri modaal naar het achterland gedistribueerd: over de weg, het water, per spoor en via pijpleidingen. „Het unieke samenspel tussen maritieme activiteiten, industrie en logistiek heeft de haven naar de wereldtop geleid. De aantrekkelijkheid voor rederijen en bedrijven wordt versterkt door de bijna 100 kilometer landinwaartse ligging die het klanten toelaat de Europese consument snel en efficiënt te bereiken.”

Overzeese markten

De haven van Antwerpen is ook ideaal voor het aanvoeren van grondstoffen en het beleveren van overzeese markten, gaat Luc Arnouts verder. „Belangrijk is de goede connectiviteit van Antwerpen naar zowel het voorland als het achterland. De mate van die verbondenheid, de overslagfunctie, is de kern van het succes van de haven. Naast het chemische cluster heeft Antwerpen een enorm complex aan magazijnen en opslagmogelijkheden. Er is meer dan zes miljoen

vierkante meter overdekte opslagruimte. Antwerpen is dan ook veel meer dan een transithaven. Naast doorvoerhaven, wordt er veel toegevoegde waarde gecreëerd via de industriële en logistieke centra.”

Noord-Amerika

De Verenigde Staten zijn een belangrijke handelspartner van de Antwerpse haven. Met een jaarlijkse trafiek van meer dan 20 miljoen ton is Noord-Amerika veruit de grootste partner van Antwerpen in het voorland. Zo zijn er goede zakelijke betrekkingen tussen de haven van Antwerpen en Houston. Er is een tendens om olieraffinaderijen dicht bij de oliebronnen te bouwen om de kosten te drukken. Desondanks blijven grote raffinaderijen enorme bedragen investeren in het vernieuwen van hun installaties in de haven van Antwerpen.

Concerns

„Zeven van de tien grootste petrochemische concerns in de wereld, hebben een vestiging in Antwerpen. Qua volume is de haven van Rotterdam groter omdat Antwerpen geen ruwe olie overslaat. Deze wordt via een pijplijn naar Antwerpen getransporteerd om hier verwerkt te worden in de petrochemie.”

Aantrekkingskracht

Toonaangevende internationale spelers in de (petro)chemische industrie zoals INEOS, Borealis, Nippon, Sea-Mol en Oiltanking/

AGT, zorgden in de afgelopen jaren voor een belangrijke investeringsgolf in de haven. Hiermee was ruim 2 miljard euro gemoeid. Hun keuze voor Antwerpen bevestigt de sterke aantrekkingskracht van de wereldhaven. De belangrijkste chemiebedrijven ter wereld hebben een productiesite in Antwerpen. Bedrijven die willen investeren worden van a tot z gefaciliteerd door het havenbedrijf.

Mega-investering

INEOS, een van de grootste chemieconcerns ter wereld, maakte begin dit jaar bekend dat het kiest voor de haven van Antwerpen als locatie voor een mega-investering van 3 miljard euro. De expansie van de fabrieken van het Britse chemieconcern is goed voor 400 nieuwe banen. De investering is de grootste in de Europese chemie-industrie in 20 jaar.

Duurzame energie

Nergens anders op het vasteland van Europa wordt een kraker gebouwd als die van INEOS. Zowel belangrijk voor de economie en werkgelegenheid als in het kader van duurzame groei. De hoogwaardige plastics dienen voor bouwstenen in tal van sectoren, waaronder ook de offshore wind. Ze zijn bijvoorbeeld nodig voor de wieken van de windturbines waarmee duurzame energie wordt opgewekt.



Kieldrechtsluis.

Havenberoepen

Door: Lydia Gille

In deze rubriek gaat het al drie jaar over de liefde voor de haven met alle beroepen daarin. Je hoeft er echter niet te werken om toch steeds warm te lopen voor alles wat er speelt in die haven. Op de dijk langs de Maasvlakteweg op de Tweede Maasvlakte – ‘het balkon van Europa’ – staan spotters te turen naar MSC Gülsün die daar al op de rede ligt in afwachting van een feestelijk onthaal door het Havenbedrijf van Rotterdam. Op het parkeerterrein bij de inmiddels legendarische snackbar ‘Smickel Inn’ is het nog drukker met auto’s van dagjesmensen, doorgewinterde spotters uit binnen- en buitenland en cameraploegen van tv en krant. Op de rotsblokken zit een grootvader met kleinzoon. Grootvader vertelt dat hij als kind al met zijn vader ging kijken naar de schepen. Nu zorgt de kleinzoon voor de laatste informatie die hij op zijn smartphone heeft gevonden over het Megamax Triple-E containerschip en ‘haar’ Maiden Voyage.

Naam schip:
MSC Gülsün (de eerste van elf stuks)

Scheepswerven:
Samsung Heavy Industries (6),
Daewoo (5) in Zuid-Korea

Bouwjaar:
2019

Rotatie in 70 dagen:
meerdere havens China, via Suez
en Algeciras naar Bremerhaven,
Gdansk, Rotterdam, Suez, Tanjung
Pelepas, Shanghai, Tianjinxingang



Op 3 september 2019 is het zo ver, om 12.40 uur steekt de boeg net voorbij het havenhoofd van de Maasmondong. Een geel vaartuig van de kustwacht en twee sleepboten van Kotug varen de MSC Gülsün tegemoet. Om 12.50 uur gaat nogmaals de scheepstoeter en de sleepboot RPA.15 van het Havenbedrijf begroet haar met een fontein van water.

Het onder Panamese vlag varende schip van de in Genève zetelende Mediterranean Shipping Company (MSC) is 399,9 meter lang en 61,55 meter breed en kan 23.756 TEU meenemen, waarbij 1 TEU het equivalent is van één 20 voet standaardcontainer (6,1 m); die containers kunnen dertien hoog en 24 breed gestuwd worden. Indrukwekkende afmetingen waar je je toch weinig bij kunt

voorstellen. In de lengte is het schip altijd nog 19 meter langer dan het Empire State Building hoog is (381 m) en 76 meter langer dan de Eiffeltoren hoog is. Qua lading zijn de getallen nog duizelingwekkender. Voor het aantal standaardcontainers zijn 1358 vliegtuigen nodig of 44 treinen of 14.072 vrachtauto's. Qua lading is het helemaal onvoorstelbaar. De rederij doet suggesties met 8,35 miljoen magnetrons of 2,94 miljoen wasmachines of 386 miljoen schoenen of 8 miljoen zonnepanelen of 2,37 miljoen autobanden of 223 miljoen bananen of 47.512 auto's. Waarom toch die enorme schaalvergroting? De gedachte dat er op 's werelds drukst bevaren handelsroute van het Verre Oosten naar Europa voordeel te behalen valt op het gebied van economie en milieu ligt voor de hand. Zeker als in die moderne megamaxen de laatste innovaties zijn doorgevoerd. En dat is zeker een feit. Een proces dat in 2006 voorzichtig begon met de Emma Maersk, een containerschip met nagenoeg dezelfde afmetingen als de recordbrekers van nu (397,7 x 56,4 meter), maar met een capaciteit van 17.816 TEU. Titelhoudster MSC bracht haar MSC Vandya van 365,8 x 48,4 meter en 13.050 TEU in 2012 in de vaart en kan er nu met haar MSC Gülsün 10.706 meer meenemen. Het verschil in lengte en breedte tussen de twee MSC-schepen is aanzienlijk, maar niet in vergelijking met het Maersk-schip en de nieuwste MSC. Dat scheelt twee containers in de breedte, want een standaardcontainer is 2,44 meter breed.



Naast MSC en Maersk zijn er nog veel meer rederijen die zich op de markt van deze scheepsgrootten begeven, waaronder Cosco, CMA CGM, OOCL, Evergreen of Hapag Lloyd. Voor hen biedt het zeker voordelen, want de 'slot costs' zijn lager per vervoerde container. De kleinere schepen uit de vloot kunnen op andere handelsroutes worden ingezet of uit de vaart genomen worden omdat ze niet meer aan de normen voldoen. Goed voorbereide havens als Rotterdam, Bremerhaven of Gdansk profiteren ook. Zij hebben diepe vaargeulen, lange kades en hoge kranen.

Laagste CO₂-voetafdruk

De scheepsonwerpers hebben met een aanpassing van de boeg en rompvorm meer ruimte weten te creëren voor de containers en een minimalisering van de windweerstand, wat het brandstofverbruik reduceert. De eerste generatie Triple E-klasse zorgde al voor een vermindering van 50 procent kooldioxide-uitstoot. De tweede generatie speelt verder in op de internationale milieudoelen voor 2030 van de UN International Maritime Organization (IMO). Triple E staat voor *Economy of scale*, *Energy efficiency* en *Environment*. Het waarmaken van die doelen ontstaat door een combinatie van factoren: het eerder genoemde scheepsonwerp,

Machtige Mastodont MCS GÜLSÜN

een doelmatig beladingssysteem en door de motoren te laten draaien op een lager toerental, waardoor ze minder brandstof verbruiken. MSC claimt 48 procent minder CO₂-uitstoot. Vermindering van brandstofverbruik betekent eveneens minder uitstoot van stikstof- en zwaveldioxide. Daarnaast heeft de MSC Gülsün een hybride scrubber, een gaswasser die deeltjes uit de afvalstromen reinigt. Vanwege de maritieme brandstofregels voor 2020 zijn de motoren aangepast om te kunnen draaien op laagzwavelige brandstof en zijn ze voorbereid op een overstap naar LNG. Bij de eerste Triple E-klasse is er een vergelijking gemaakt voor elke 1000 kg lading vervoerd over 1 km. Voor zo'n schip gaf dat een uitstoot van 3 gram kooldioxide, terwijl dat voor de vrachtauto 45 gram was en voor een vliegtuig 560 gram. MSC geeft aan dat voor dit paradepaardje een verbetering van 13 procent is gerealiseerd, 7,49 gram.

Veiligheid geniet bij MSC de hoogste prioriteit. Daartoe is de motor omgeven door een dubbele wand met een speciaal 3D-onderhoudsprogramma ter beoordeling van de staat van onderhoud. De brandveiligheid voor mens en lading is over het hele dek verder verzekerd door een modern brandbe-



strijdingssysteem, compleet met een dubbele toren en pompen van een grote capaciteit.

Kijkers met kennis van zaken

Het publiek aan de Maasmonding heeft zich vergaapt aan het majestueuze schip en zijn plaatjes geschoten. De belangstellenden hebben even meegelopen met het langzaam voortglidende voertuig en springen nu snel in hun auto om vanaf de kade bij Futureland een mooi zicht te krijgen op het manoeuvreren en aanmeren bij de APM-terminal in de prinses Amaliahaven. Daar wederom veel kijkers met kennis van zaken. Dominique is tweedejaars student aan het STC en studeert voor maritiem officier. Verleden jaar werd op school al aangekondigd dat het schip in aanbouw was. Dominique spuit zijn weetjes in een stroom van woorden. "Veel van dit soort schepen hebben een dubbele schroef. Dat maakt misschien niet zuiniger maar wel beter manoeuvreerbaar", zegt hij. Volgens hem zitten er vooral veertigvoeters aan boord. "Er

kunnen er 13.000 aan dek en 9000 in het ruim. De hoogte is vergelijkbaar met een flatgebouw van 10 à 11 verdiepingen. Het roer is groter dan een Engelse dubbeldekker." Ook de techniek fascineert hem. "Dit schip verbruikt waarschijnlijk 60.000 tot 70.000 liter brandstof per dag om vooruit te komen." Volgens de specificaties kunnen er 2024 ree-fers (koelcontainers) aan boord, te herkennen aan de kleur. "Koelcontainers zijn altijd wit", zegt hij. "Die staan allemaal aangesloten op het scheepsnet." Het vergt veel brandstof om elektriciteit op te wekken. "Vier generatoren van 50.000-60.000 Volt", schat Dominique. En dan nog een weetje: "Aan boord van de MSC Gülsün zitten ongeveer dertig mensen, in de machinekamer en op de brug".

In zijn derde jaar, 2020, gaat Dominique naar zee. Hij kiest voor de grote vaart, eerste stuurman, niveau 4. Hij heeft het niet gezegd, maar misschien droomt hij er wel van ooit zelf het gezag te voeren op zo'n machtige mastodont.





Nouvall voorziet in de beste banen in de industrie

Detacheringsbureau voor technische professionals

Door: Henk van de Voorde

Foto: Mark Neelemans

Nouvall heeft de beste banen in de industrie te bieden. Het detacheringsbureau voor technische professionals in de (petro) chemische en maritieme industrie, met name in het hogere segment, is ruim tien jaar geleden van start gegaan als eenmansbedrijf van Michel van Leuven. Sindsdien is het bedrijf steeds gecontroleerd door blijven groeien en heeft het inmiddels ruim 100 mensen op de payroll. Nouvall is van origine vooral gericht op de (petro)chemische industrie. Naast een kantoor in Terneuzen beschikt het detacheringsbureau, sinds enkele jaren ook over een nevenvestiging in het centrum van Antwerpen om de Belgische markt beter te kunnen bedienen. Nouvall is actief in de disciplines procestechniek, piping, werktuigbouwkunde, elektrotechniek, instrumentatie, automatisering, civiele techniek en bouwkunde. Men voorziet in expertise op het gebied van engineering, projectmanagement, maintenance, shutdowns, construction en safety. Nouvall levert niet de handjes, maar de coördinatie, de voorbereiding en het denkwerk. Naast de industrie zijn binnenvaart en offshore wind potentiële groeimarkten.

Complexer

Projectondersteuning is met name in de (petro)chemische industrie kansrijk vanwege de schaarste aan technische professionals op de Nederlandse arbeidsmarkt. Bovendien worden projecten steeds groter, complexer en vragen ze om meer specialistische know-how, voor kortere of langere periodes. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat opdrachtgevers steeds meer behoefte hebben aan flexibiliteit.

Goed team

Michel van Leuven ging in mei 2008 van start met Nouvall. Na twee jaar werd Mark Rosel mede-eigenaar van het bedrijf. De HRM-kennis en ervaring bij diverse detacheerders van Rosel sluit mooi aan bij de technische achtergrond en ervaring bij aannemers van Van Leuven. In 11 ½ jaar is Nouvall uitgegroeid tot een sterk bedrijf met een goed team. Tot haar klantenkring horen de beste en mooiste industriële bedrijven in zuidwest-Nederland, Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

Kennismigranten

Het wordt steeds moeilijker om aan personeel te komen. „In de crisisperiode was het al niet makkelijk, maar in de huidige tijd is het nog veel lastiger. Vandaar dat er in toenemende mate een beroep wordt gedaan op buitenlandse arbeidskrachten. Voor deze kennismigranten regelt Nouvall ook zaken als inschrijving bij de gemeente, huisvesting, verzekering en de verblijfsvergunning. Zo proberen wij eraan bij te dragen dat ze sneller inburgeren”, aldus Mark Rosel.

Derde compagnon

Per 1 oktober is 2019 is Jan Claeysens als derde compagnon toegetreden tot de directie van Nouvall België. „Het uitgebreide netwerk van technische professionals van Nouvall kan zowel in zuidwest Nederland als in België worden ingezet. Daardoor kunnen we ook voor diverse bedrijven in bijvoorbeeld Antwerpen en Gent een interessante partij zijn. Dat was voor mij een belangrijke overweging om te participeren in Nouvall”, legt Antwerpenaar Claeysens uit.



De drie ondernemers van Nouvall, vlnr Michel van Leuven, Jan Claeysens en Mark Rosel.

Vlaamse arbeidsmarkt

„Ook in België dreigt steeds meer krapte op de technische arbeidsmarkt. Daar proberen wij, mede in het licht van de enorme investeringen in de haven van Antwerpen, op in te spelen. Wij leveren namelijk ook voor de Vlaamse arbeidsmarkt technische professionals op mbo, hbo en universitair niveau. Het zijn dan ook de medewerkers die bij ons centraal staan“, gaat hij verder.

Extra voordeel

De haven van Antwerpen beschikt over het grootste petrochemische cluster van Europa, waarin veel wordt geïnvesteerd. De belangrijkste chemiebedrijven ter wereld hebben er een productiesite. Om concurrerend te blijven moeten vacatures zo goed mogelijk worden ingevuld. „Extra voordeel is dat we goed op de hoogte zijn van zowel de Nederlandse als de Belgische wetgeving waardoor de barrière van de grensarbeid bij ons geen problemen oplevert“, aldus Claeysens.

Projecten

Opdrachtgevers geven steeds vaker de voorkeur aan de inzet van externe specialisten voor de ondersteuning van projecten boven eigen grote projectteams. Nouvall is de flexibele personeelsoplossing voor zowel (tijdelijke) projectcontracten als structurele functies. Het bedrijf biedt uitkomst als opdrachtgevers snel over kennis en capaciteit willen beschikken.

Expertise

Er wordt onder andere door petrochemische bedrijven steeds meer de voorkeur aan gegeven om zoveel mogelijk uit te besteden (outsourcing). Hier spelen gespecialiseerde bureaus zoals Nouvall op in door professionals met veel expertise in vaste dienst te nemen, om opdrachtgevers te voorzien van flexibele capaciteit. De detachingsperiode varieert van enkele maanden tot vele jaren. De professionals zijn in dienst van Nouvall en worden nadat de opdracht is afgerond, daarna vaak op een ander project geplaatst.

Shut-down

Nouvall richt zich onder andere bezig met detacheren van mensen voor het ontwerpen van een nieuwe fabriek, de modificatie van een bestaande fabriek of maintenance. Dat kan betrekking hebben op doorlopend onderhoud of op shut-downs, waarbij een deel van de fabriek stilgelegd wordt en alles wat verouderd is vervangen moet worden. Bij een shut-down wordt meestal een jaar van tevoren al begonnen met de werkvoorbereiding. Bij een verouderde fabriek, gaat de afdeling engineering in samenwerking met operations na wat er allemaal benodigd is om de fabriek te vernieuwen.

Turn-around

In vergelijking met een turn-around is een shut-down een kleiner project. Bij een turn-



Foto: Port of Antwerp

around van een productieplant in bijvoorbeeld de petrochemie, wordt alles binnenste buiten gekeerd, terwijl bij een shut-down (een deel van) de fabriek wordt stilgelegd. Meestal wordt er bij een shut-down veel vervangen en vernieuwd, maar een fabriek kan ook worden stilgelegd om alleen inspecties uit te voeren.

Veiligheidsdeskundigen

„Als een bedrijf niet genoeg (gekwatificeerde) eigen mensen in dienst heeft, komen wij in beeld. Onze mensen bereiden projecten voor en begeleiden bij de uitvoering. In toenemende mate worden door ons ook veiligheidsdeskundigen ingezet, vooral bij grote projecten. In het bedrijfsleven moet 'safety first' een vanzelfsprekendheid zijn. Van brandvertragende kleding tot gehoorbescherming: het is een must. De medewerkers moeten aan het eind van de dag gezond en wel naar huis kunnen gaan. Vooral in sectoren waar men verhoogde veiligheidsrisico's loopt, zoals in (petro)chemie en de bouw zijn een goede oog-, gehoor-, ademhalings-, hand- en valbescherming van het grootste belang“, aldus Van Leuven.

Binnenvaart

Naast de industrie gaat Nouvall ook inzetten op de binnenvaart. In deze branche is volop werk en ook een tekort aan gekwalificeerd personeel. „We hebben een binnenvaartkapitein aangetrokken die de potentiële nieuwe medewerkers gaat screenen en begeleiden in hun eerste stappen naar de binnenvaart. De kracht van onze manier van werken is dat wij mensen uit de praktijk in dienst hebben die weten wat er speelt. Hierdoor is er extra vertrouwen van klanten en sollicitanten in Nouvall.“

Bedrijfsverzamelgebouw

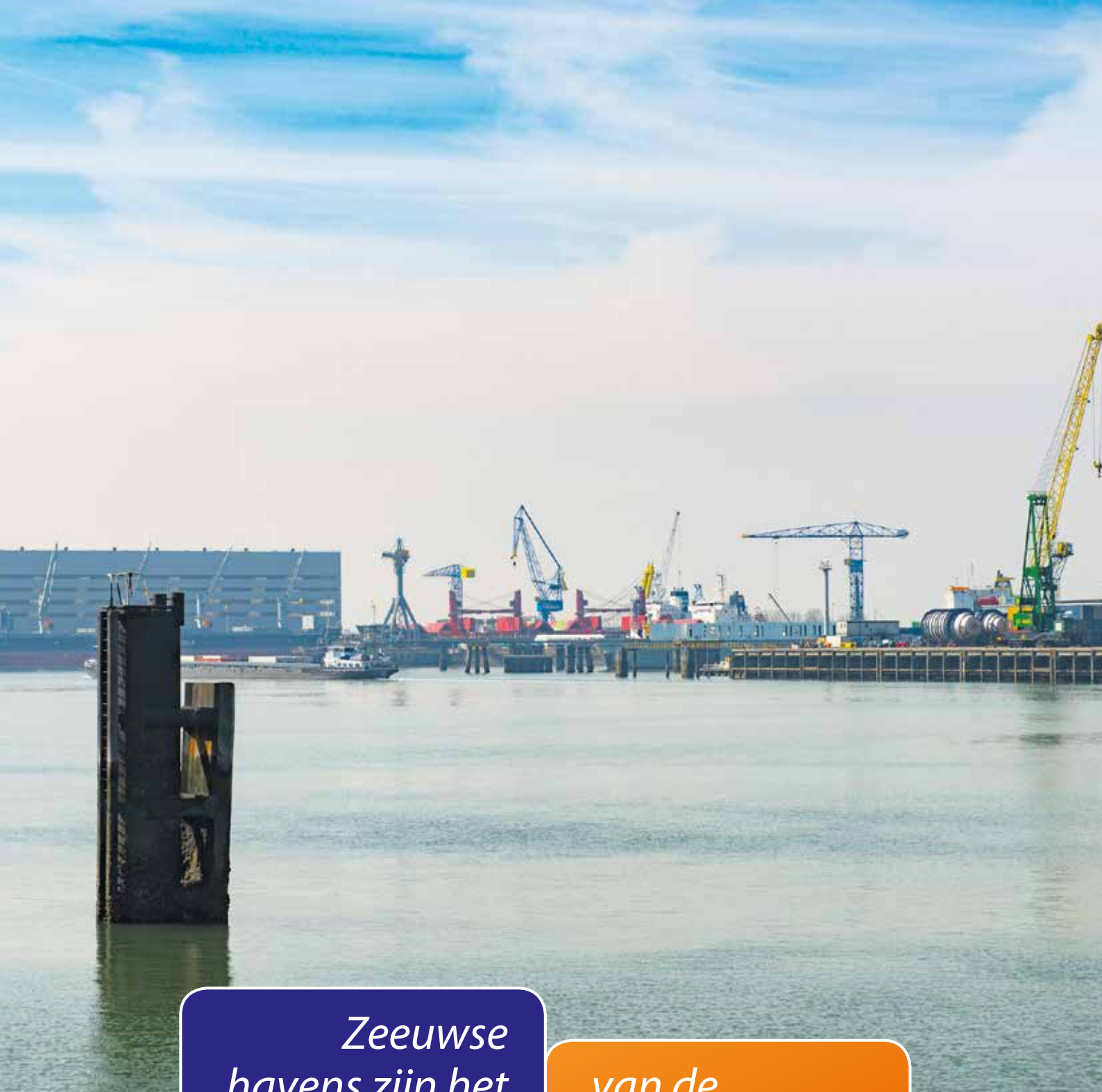
Nouvall is vorig jaar in Terneuzen verhuisd van de Axelsestraat naar een ruim pand aan het Oostelijk Bolwerk. Behalve voor Nouvall is het bedrijfsverzamelgebouw de fraaie huisvesting voor de bedrijven Beeldmerk, Ivooh!, Laveto, MENVP, Selly en Qudos Advocaten Zeeuws-Vlaanderen en Van Bruggen Adviesgroep.

www.nouvall.com

Foto: Chris Platteeuw



Officiële opening van het nieuwe bedrijfsverzamelgebouw van Nouvall in februari 2019.



*Zeeuwse
havens zijn het
kloppend hart*

*van de
provinciale
economie.*

Derde zeehaven van Nederland

Door de strategische ligging van de Zeeuwse havens hebben zij zich ontwikkeld tot derde zeehaven van Nederland. Wilt u weten wat er speelt in deze branche? Neem dan contact op met een van onze adviseurs via (0113) 24 84 00.

www.rabobank.nl



Rabobank

ZPPC: verbinder in de haven

Door: Henk van de Voorde

De traditionele Oesterparty op de stand van North Sea Port tijdens Offshore Energy in de Rai te Amsterdam was weer een sfeervolle happening. Hetzelfde kan gezegd worden van de netwerkparty van Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) die aansluitend werd gehouden. Ook op deze bijeenkomst, waarbij eveneens op informele wijze zakelijke contacten werden gelegd en verstevigd, was het een drukte van belang. Beide events passen perfect binnen de formule van ZPPC, gebaseerd op verbinden, promoten en kennis delen. Het nuttige wordt met het aangename verenigd. „Wij proberen de havengemeenschap vorm te geven. Het netwerk is de basis. Iedereen die zakelijk te maken heeft met activiteiten in en om de haven proberen we bij elkaar te brengen. Van daaruit promoten we de haven. Onze promotionele activiteiten bestaan onder andere uit de uitgave van het internationale kwartaalmagazine PortNews, de Zeeuwse Havendag én de deelname aan beurzen en handelsmissies”, aldus voorzitter Henk de Haas van ZPPC.



Zeeland Port Promotion Council verbindt het bedrijfsleven, overheid en onderwijs in de havens van Vlissingen en Terneuzen. Vanuit dit gemeenschappelijk belang promoot de council de haven en haar participanten. Het verstevigt het maatschappelijk draagvlak



V.l.n.r. Charles van den Oosterkamp (Yellow & Finch Publishers), voorzitter Henk de Haas van ZPPC, Huib Bimmel en Arjan van Garderen (beiden Zeeland Bunkering) op Offshore Energy in Amsterdam.

voor de haven en de daaraan gerelateerde bedrijfsactiviteiten. „Ruim 20 procent van de werkgelegenheid in onze provincie (ongeveer 30.000 banen) is te danken aan de haven. ZPPC is uitgegroeid tot een ankerplaats voor het Zeeuwse havenbedrijfsleven. We blijven doorgroeien en hebben inmiddels 140 participanten”, benadrukt Henk de Haas.

Renewables

Op de beurs in Amsterdam werden door North Sea Port, ZPPC en Energie Port Zeeland de mogelijkheden voor de renewables in de strategisch gelegen haven van Vlissingen extra gepromoot. De bundeling van krachten van professionals uit het onderwijs, de overheid en het bedrijfsleven voor de offshore wind heeft tot doel de voorsprong in deze markt te behouden.

Toegevoegde waarde

North Sea Port is sowieso sterk in toegevoegde waarde. Een groot deel van de aan- of afgevoerde lading wordt er geassembleerd, omgepakt en verpakt. 'Value added logistics' zijn essentieel voor de groei van de Zeeuwse havens. Niet alleen intercontinentaal via 'deepsea', maar met

name ook met betrekking tot de distributie binnen Europa via shortsea, binnenvaart, spoor, wegvervoer en pijpleidingen.

Zeeuwse Havendag

ZPPC is op zaterdag 28 juni 2020 weer medeorganisator van de Zeeuwse Havendag. Doelstelling is enerzijds om aan het grote publiek te laten zien hoe fascinerend en veelzijdig de haven is en anderzijds inzicht te verschaffen in de economische betekenis ervan voor de regio. Deze dag is ook interessant om matches op de arbeidsmarkt te bewerkstelligen tussen werkgevers en (potentiële) werknemers.

Diversiteit

„Het Zeeuwse havengebied is goed voor een brede diversiteit aan logistieke en technische functies. Het is essentieel om mensen te blijven interesseren voor een havengerelateerde baan of opleiding, om ook op termijn te kunnen beschikken over voldoende gekwalificeerde werknemers”, aldus de voorman van ZPPC.

Verbindende factor

ZPPC is in feite het 'clubhuis' van de havengemeenschap. Aan dit netwerk wordt invulling gegeven door onder andere bedrijfsbezoeken, nieuwsbrieven over ontwikkelingen bij de participanten, havenlunches, themabijeenkomsten, havencruises en evenementen als de Golfdag, het Havenpalaver en de Nieuwjaarsbijeenkomst.

Amels

Zo was er op woensdag 23 oktober een interessant bedrijfsbezoek bij Amels in Vlissingen, specialist in high end luxe jachtenbouw. Deze jachtdivisie van de Damen Shipyards Group maakt gebruik van de kracht van 's werelds toonaangevende scheepswerven, met 35 scheepswerven en 12.000 werknemers.

www.zppc.nl

Foto: Oscar van Beest





Bedrijf uit Terneuzense Kanaalzone al 20 jaar een begrip Verhelst Transport blik duurzaam naar de toekomst

Door: Henk van de Voorde

„Milieu is iets wat ons allen bezighoud. Strenge regelgeving vanuit de EU en overheid dwingt ons om na te denken hoe we mede de uitstoot van CO₂ kunnen verminderen. Ons wagenpark is vrijwel volledig voorzien van schone EURO 6 motoren”, aldus het ondernemersechtpaar Jacky en Lydia Verhelst. De motoren die de hydraulische laadkranen aandrijven op de kraanopleggers draaien op GTL (een speciale diesel-brandstof die nagenoeg geen roet produceert tijdens de verbranding), omdat dit beter is voor het welzijn van de chauffeur en het milieu. Toch onderzoekt Verhelst Transport hoe dit in de toekomst nog beter kan.

Voor regionaal vervoer is een elektrisch aangedreven bestelwagen een optie, maar hoe kan men bijvoorbeeld een transport met een elektrische bestelwagen naar Barcelona binnen gestelde tijden realiseren? Daarom start er binnenkort in samenwerking met Hogeschool Zeeland een onderzoek, hoe men als transportbedrijf zich duurzaam in kan zetten en

voldoen aan de nieuwe normen. „We zijn erg benieuwd naar de uitkomst hiervan!”

Kanaalzone Terneuzen-Gent

Verhelst Transport is al 20 jaar een begrip in Zeeuws-Vlaanderen en ver daarbuiten. Het transportbedrijf is gevestigd in Sluiskil, centraal gelegen in de Kanaalzone Terneuzen-Gent. De Zeeuws-Vlaamse onderneming verzorgt logistieke dienstverlening voor met name de bouw en haven & industrie door heel Europa.

Kernwaarden van dit familiebedrijf zijn flexibiliteit, slagvaardigheid en betrouwbaarheid. „Kan niet, kennen we niet! We bieden een compleet pakket. We vinden namelijk dat we meer moeten doen dan goederen van A naar B transporteren. Meedenken met de klant en hem adviseren is een belangrijk aspect van onze dienstverlening. De verwachtingen van onze klant willen wij het liefst overtreffen in kwaliteit, innovatie en betrouwbaarheid”, aldus Jacky.





Het ondernemersechtpaar Jacky en Lydia Verhelst.

Continuïteit

De continuïteit van het bedrijf staat voorop. Vandaar dat Verhelst Transport investeert in langdurige relaties met opdrachtgevers en medewerkers. Het uitgebreide wagenpark bestaat uit diverse vrachtauto's, (semi) diepladers, kraanopleggers, kraanauto's en bestelauto's. Door regelmatige investeringen blijft het wagenpark up-to-date. Ook voor bijzondere transporten is men bij Verhelst aan het juiste adres.

Spoed

De transportonderneming beschikt zelf over 10 vrachtauto's. Wanneer meerdere auto's noodzakelijk zijn, worden zelfstandige transporteurs ingehuurd. Zo is er altijd sprake van de noodzakelijke flexibiliteit. Verhelst Transport wordt vaak

ingeschakeld als haast geboden is. „Bij deze spoedgevallen gaat het de klant in eerste instantie om kwaliteit, snelheid en betrouwbaarheid. Door de platte organisatiestructuur, kenmerkend voor dit familiebedrijf, kunnen beslissingen en planning snel op elkaar worden aangepast. Hierdoor kan snel actie worden ondernomen”, zegt Lydia.

Zekerheid

Een andere kenmerkende factor voor Verhelst Transport is de 'van deur tot deur' zekerheid. „Of het nu gaat om buizen, pompen, tandwielkasten of een schroefje, de klant wil zekerheid dat een product zo snel mogelijk wordt opgehaald en op het juiste adres wordt afgeleverd. Wij kunnen waarmaken wat we beloven”, vult Jacky aan.

Tandwielkast

Zo verzorgde Verhelst Transport onlangs, in opdracht van een petrochemisch bedrijf, het transport van een 20 ton wegende tandwielkast naar Italië. „Een heel gespecialiseerd transport waarbij haast geboden was. Het uitvallen van een fabriek kost de klant namelijk een vermogen. We vervoeren (machine) onderdelen en materialen voor fabrieken in landen als Engeland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Spanje, Italië, Zweden. We gaan geen enkele aanvraag uit de weg en werken volgens het principe 'u vraagt, wij draaien.'”

Groei

Het bedrijf is ook in de crisisjaren blijven groeien. „Ook 10 jaar geleden hebben we geïnvesteerd in ons wagenpark. Natuurlijk zijn we in die moeilijke periode wel eens ongerust geweest, maar tegen alle verwachtingen in maakten we een gestage groei door. Achteraf gezien hebben we tijdig doorgepakt en na de crisis is de ontwikkeling hard gegaan”, onderstreept het ondernemersechtpaar Jacky en Lydia Verhelst.

www.verhelsttransport.nl



Westerman start spoordienst naar Zweden

Logistiek dienstverlener Westerman is onlangs gestart met een eigen spoordienst vanuit Venlo naar Zweden. De trein vervoert huckepack-trailers en alle soorten containers. DB Cargo wordt ingezet als vervoerder en Cabooter is verantwoordelijk voor de railterminal.

NS zit met verkochte, maar achtergebleven Buffels in zijn maag

Spoorvervoerder NS wil met een kort geding de verkoop van 48 dieseltreinen uit de DM'90-serie terugdraaien. Het buitendienst gestelde materieel werd in 2017 verkocht aan de Roemeense vervoerder Ferotrans, maar is nooit opgehaald.

Pier Eringa gaat aan de slag bij het CBR

Voormalig ProRail-directeur Pier Eringa gaat bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) aan de slag om de directie te ondersteunen de achterstand weg te werken bij de verlengingen van rijbewijzen.

Private vervoerders luiden noodklok: België dreigt spoorwegmuseum te worden

In plaats van de spoormarkt in België verder te liberaliseren, wil de verantwoordelijke minister, François Bellot, juist de herintegratie van vervoerder NMBS en infrastructuurbeheerder Infrabel bespreekbaar maken.

Regering investeert 2,35 miljoen euro in bereikbaarheid Zandvoort tijdens F1

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat 2,35 miljoen euro investeren in het verzwaren van de energievoorziening en betere veiligheidsmaatregelen op overwegen in Zandvoort en Overveen. Het bedrag is onderdeel van een totale investering van 7 miljoen euro.

ILT: ingrijpen nodig om veiligheidsniveau op peil te houden

Het Nederlandse spoor is volgens de Inspectie Leefomgeving en Transport nu nog relatief veilig en betrouwbaar, maar wanneer er niets gebeurt gaat het veiligheidsniveau omlaag.

Miljoenennota 2020: 2,5 miljard euro naar het spoor

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) investeert volgend jaar 2,5 miljard euro in het spoor, 500 miljoen meer dan in 2019. Daarnaast reserveert het departement eenzelfde bedrag om de kwaliteit van onderhoud van het spoor te garanderen.

Overheid wil statushouders opleiden tot spoorwerker

De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Sociale Zaken en Werkgelegenheid ondertekenden onlangs een intentieverklaring met ProRail en aannemers BAM Infra Rail en Strukton Rail voor het opleiden en aannemen van minimaal 30 statushouders.

LTE rijdt vanaf 2020 wekelijks met 20 lange goederentreinen

Spoorgoederenvervoerder LTE gaat vanaf volgend jaar wekelijks met twintig containertreinen van 740 meter over het Nederlandse spoor rijden. Normaal gesproken hebben deze treinen een lengte van 550 tot 650 meter. Dat heeft spoorbeheerder ProRail bekend gemaakt.

Pilz stelt veiligheidsplan voor 'testkooien' nieuwe treinen op

Automatiseringsbedrijf Pilz heeft onlangs bij treinfabrikant Bombardier in Brugge een veiligheidsplan voor 'testkooien' uitgewerkt, waarmee werknemers op een veilige manier de elektrische installaties van treinstellen kunnen testen.

ProRail investeert 40 miljoen euro in perronvernieuwing en onderhoud

ProRail start volgend jaar met een landelijk project voor grootschalig onderhoud en vervanging van perrons op verschillende treinstations. Zo moeten er onder meer keerwanden, jukken en bestrating worden vervangen.

Akoestische sensoren als oor op het spoor

Een van de nieuwste methodes voor het monitoren van de conditie van het spoor is Distributed Acoustic Sensing (DAS). Het Duitse technologiebedrijf ITK Engineering werkt momenteel aan verschillende toepassingsszenariëns voor DAS in het spoor.

Arriva: Drielandentrein rijdt eind 2022 door tot Luik

De Drielandentrein tussen Aken, Heerlen en Maastricht rijdt op zijn vroegst aan het einde van 2022 door tot aan Luik. Dat is ruim drie jaar later dan aanvankelijk gepland.

ProRail krijgt groen licht voor plaatsing windschermen HSL-brug

De spoorbrug over het Hollandsch Diep krijgt eind volgend jaar de langverwachte windschermen. Tot nu toe was nog onzeker of de brug het gewicht van de schermen kon dragen.

ProRail stapt over van slijpen naar frezen voor spooronderhoud

Spoorbeheerder ProRail heeft een vierjarig contract gesloten met Vossloh Rail Services (VRS) voor correctief spooronderhoud. Het is de eerste keer dat ProRail kiest voor het frezen van spoorstaven in bestaand spoor in plaats van slijpen.

Brussel trekt 18,5 miljoen euro uit voor internationale spoorverbindingen met Nederland

Nederland krijgt dit jaar 18,5 miljoen euro subsidie uit Brussel voor internationale spoorverbindingen. Het geld gaat onder meer naar de Wunderline tussen Groningen en Bremen en de spoorgoederenverbinding tussen Venlo en Kaldenkirchen.

Martijn Elbers van Shuttlewise verkozen tot Spoorman van het Jaar

Directeur Martijn Elbers van Shuttlewise is onlangs week tijdens een spoorcongres in Oirschot uitgeroepen tot Spoorman van het jaar 2019. De Spoorman/vrouw van het Jaar-verkiezing is een initiatief van het voorlichtingsbureau Rail Cargo Information Netherlands.

Stillere remmen, spoorverbeteringen en betere verbindingen op komst in Europa

De EU investeert de komende jaren meer dan 117 miljoen euro in 39 grote transportprojecten. Deze moeten helpen om de ontbrekende verbindingen op het continent tot stand te brengen met een focus op duurzame transportmiddelen.

Station Zwolle Stadshagen in december definitief open

Tegelijk met het ingaan van de nieuwe landelijke treindienstregeling, op zondag 15 december, wordt ook station Zwolle Stadshagen in gebruik genomen.

NS: keuze voor dubbeldekstreinen niet vanzelfsprekend

Standaard voor dubbeldekkers kiezen bij de aankoop van nieuwe treinen is niet vanzelfsprekend. Dit type materieel is minder toegankelijk en belast de spoorinfrastructuur meer dan enkeldekkers. Daarnaast is een dubbeldekker minder geschikt om op de HSL-Zuid te rijden.

Persoonsgegevens van medewerkers Strukton Rail gestolen

De persoonsgegevens van medewerkers en oud-medewerkers van Strukton Rail in Nederland zijn door een oud-medewerker gestolen. Dat heeft het spoorbedrijf bekendgemaakt op zijn website. Ook zouden persoonsgegevens van medewerkers van Eurailscout zijn gestolen.

Onderzoek: Traxx-locomotief valt het vaakst uit op HSL-Zuid

De Traxx-locomotief zorgt op de HSL-Zuid voor het meest aantal storingen. De handelingen die een Traxx-locomotief vraagt bij een sluispassage maakt het systeem storingsgevoelig. Dat blijkt uit een analyse van spoorvervoerder NS.

IenW trekt 6,7 miljoen uit voor nachttrein naar München en Wenen

Staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat trekt 6,7 miljoen euro uit om de internationale nachttrein tussen 2021 en 2024 voor vervoerders NS en het Oostenrijkse ÖBB financieel dekkend te laten rijden.

North Sea Port krijgt twaalf nieuwe spoorbestemmingen

Lineas gaat met North Sea Port twaalf nieuwe spoorverbindingen aanleggen om de haven sterker te verbinden met het Europese achterland. Er komt een nieuwe spoorverbinding tussen Interface Terminal Gent en de Lineas Main Hub in Antwerpen.



Regisseur voor bijzondere transporten op zee

Door: Henk van de Voorde

Dutch Marine BV is specialist in het prepareren en verzorgen van sleeptransporten, het begeleiden van reparaties van schepen, het laten bouwen van duwbakken en het uitvoeren van bergingsoperaties. Het Zeeuws-Vlaamse bedrijf fungeert vaak als regisseur tussen de betrokken partijen. Dit loopt uiteen van het afstemmen en plannen van werkzaamheden tot overleg met autoriteiten en belanghebbenden om de vereiste vergunningen en medewerking te verkrijgen. Het verzorgen van bijzondere transporten over zee is heel wat anders dan de dagelijkse werkzaamheden van de klant. „Wij brengen de beste partners voor een specifiek transport bij elkaar en coördineren de hele expeditie”, aldus maritieme ondernemer Paul Verschure van Dutch Marine.

Sleep droogdok

De sleep van een (drijvend) droogdok van 260 meter uit Göteborg voor de Damen Shipyards Group was bijvoorbeeld zo'n bijzonder project. Alle werkzaamheden met betrekking tot het zeewaardig maken van het drijvende dok werden, met gebruikmaking van het netwerk van de klant, in amper twee maanden tijd uitgevoerd.

Engelse Oostkust

Voor een Noorse klant voerde Dutch Marine een bergingsoperatie uit aan de Engelse Oostkust. Een zevental drijvende kunststof pijpleidingen met een totale lengte van 3.525 meter en een diameter van 2500 millimeter was aangevaren door een containerschip. De leidingen waren gebroken en bij slecht

weer spoelde een aantal leidingen aan op de Engelse kust.

Leidingen

In twaalf weken tijd zijn ze van de kust gehaald. Een leiding was 485 meter lang en lag over een aantal strekdammen heen. Deze is ter plaatse in twee stukken gezaagd en vervolgens weggesleept. „Dankzij meerdere duikteams, twee duikvaartuigen, elf werkschepen en sleepboten en de medewerking van de Engelse autoriteiten konden we vrijwel alle leidingen veilig in de haven krijgen”, legt Verschure uit.

Redelijke conditie

Twee leidingen waren nog in een redelijke conditie en zijn na het vernieuwen van de sleepverbindingen veilig teruggesleept naar de fabriek in Noorwegen. De overige leidingen zijn, in samenwerking met het internationale concern Van Oord, in meer dan 200 stukken gezaagd en per coaster afgevoerd.

Rijkswaterstaat

Paul Verschure was ook nauw betrokken bij grote bergingsoperaties zoals die van de Baltic Ace. De autocarrier met aan boord 1.417 Mitsubishi's zonk door een aanvaring met het containerschip Corvus J. binnen vijftien minuten. Dutch Marine assisteerde Rijkswaterstaat met haar kennis en ervaring op het specifieke vakgebied van berging van zeeschepen.

Samenwerking

Dutch Marine was ook technisch adviseur voor Rijkswaterstaat met betrekking tot de berging van de IJsselkogge. De Zeeuws-Vlaamse regisseur voor bijzondere sleep- en bergingsprojecten zette voor het gaaf bewaarde Koggeschip (daterend uit de vijftiende eeuw) haar expertise in op het gebied van technische haalbaarheid, veiligheid en samenwerking tussen de disciplines van archeologen en bergers.

www.dutchmarinebv.com



Berging van de autocarrier Baltic Ace, met aan boord 1.417 nieuwe Mitsubishi's.



Circulariteit wint steeds meer terrein

Door: Henk van de Voorde

Circulariteit wint steeds meer terrein om moeder aarde te ontzien. Per jaar is Heros Sluiskil, de grootste opwerker van AEC-bodemas in Europa, goed voor zo'n anderhalf miljoen ton scheepsvervoer. Het grijze restafval wordt verbrand bij diverse Afval Energie Centrales in Nederland en België waarna opwerking bij Heros geschiedt. Onlangs vond de officiële opening van de nieuwe Sloeweg plaats. Voor dit grote infrastructurele project bij Vlissingen Oost heeft Heros in totaal 500.000 ton AEC-Bodemas geleverd.

De producent van secundaire grond- en bouwstoffen voor de grond-, weg- en waterbouw de en de betonindustrie heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in noodzakelijke nieuwe technieken. Daardoor is nu vrij toepasbare AEC-bodemas beschikbaar waarvoor aanvullende IBC-maatregelen niet meer nodig zijn.

Teruggebracht

De verbrande resten bevatten veel ijzer en non-ferro metalen, waaronder ook edele metalen zoals goud en zilver, afkomstig van verloren sieraden of mobiele telefoons. Deze metalen worden teruggewonnen en teruggebracht in de circulaire economie.

Granova® combimix

Heros is begin 2018 voor het duurzame product granova® combimix gecertificeerd door Rijkswaterstaat. De hoogwaardige bouwstof, geproduceerd uit AEC-Bodemas conform de eisen van de Green Deal, is een goed alternatief voor primaire bouwstoffen

Heros Sluiskil is de grootste opwerker van AEC-bodemas in Europa.

als zand en grind. Granova® combimix vindt zijn toepassing in wegenbouw, bedrijfsterreinen en infrastructurele werken.

Tractaatweg

Granova® combimix is in Zeeuws-Vlaanderen onder andere toegepast als zandvervanger bij de verbreding van de Tractaatweg (N62). Mede door de gunstige korrelopbouw kan dit product mooi vlak worden gemaakt, waardoor het minimale spoorvorming achter laat. In totaal heeft Heros voor de verbreding van de Tractaatweg 125.000 ton granova® combimix geleverd aan hoofdaannemer Boskalis.

Bedrijfsterreinen

Granova® combimix is ook ideaal als fundering onder de verharding voor alle soorten infrastructuur zoals wegen en bedrijfster-

reinen. Ook is granova® combimix als niet-vormgegeven schone bouwstof geschikt voor bijvoorbeeld fundatietoepassingen onder een te plaatsen bedrijfshal.

Maintenance Value Park

Op het bedrijfsterrein van het Maintenance Value Park is gebruik gemaakt van 10.000 ton granova® combimix als funderingsmateriaal onder de verharding. Op dit naast de Westerscheldetunnel gesitueerde groot-schalig onderhoudspark, dat onlangs officieel werd geopend, is granova® combimix voor het eerst ook toegepast als funderingsmateriaal onder de gebouwen.

N62

De N62 is een belangrijke weg tussen de zeehavens en de industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Sinds maart



2018 heeft Heros vijf á zes duizend ton AEC-bodemas per dag geleverd voor het project Sloeweg. Het is aangewend als ophoogmateriaal voor de ongelijkvloerse kruising van de Sloeweg met de Westerscheldetunnelweg. Er is nu vrij baan vanaf Rotterdam tot Zelzate.

Foto: Sky Pictures Fotografie

Officiële opening

Na de officiële opening van de Tractaatweg op in februari van dit jaar in Westdorpe werd onlangs in Landlust te Nieuwdorpe de officiële opening verricht van het knooppunt Drie Klauwen én de totale verdubbeling van de N62. Op donderdag 10 oktober 2019 plaatste gedeputeerde Harry van der Maas het laatste puzzelstuk Drie Klauwen tijdens de feestelijke opening. Daarmee is de verdubbeling van de N62 van Goes naar de grens van België voltooid: de tunnelroute.



Kunstgrasveld met een duurzame fundering van DrainMix®.

DrainMix®

Duurzame inzet van secundaire grondstoffen is een must om moeder aarde te ontzien. Mede door het veranderende klimaat leiden fikse buien steeds vaker tot overlast. Vandaar dat bedrijfsleven en wetenschap ook oplossingen ontwikkelen voor berging en zuivering van water.

Daar is DrainMix® een mooi voorbeeld van. Dit duurzame product is tot stand gekomen dankzij een ketensamenwerking tussen afvalverwerker Suez en producent Heros Sluiskil.

Circulariteit

Naast fundering en drainage van sportvelden is de nieuwe bouwstof ook geschikt voor pleinen, parkeerplaatsen en wandelpaden. Het past allemaal goed binnen het beleid van de overheid om afvalstromen te hergebruiken. DrainMix® is een typisch voorbeeld van circulariteit.



Het project Sloeweg is onlangs opgeleverd.

Tank Terminal Sluiskil

Samen met EcoService Europe en ATM Moerdijk is Heros eigenaar van Tank Terminal Sluiskil, dat zich eveneens bevindt op het Eco Park Terneuzen. De terminal, die inmiddels bijna drie jaar operationeel is, heeft een totale tankopslagcapaciteit van 50.000 kuub. De capaciteitsverruiming betekent dat het transport per binnenvaartschip is toegenomen. Schepen met afvalwater kunnen bij Heros aan het kanaal direct aanmeren. TTS zorgt naast de opslag voor klanten ook voor optimalisatie van de waterzuivering van Heros. Door de grote opslagcapaciteit kunnen piekvragen geborgd worden.

Neste Sluiskil

Bij Neste Sluiskil, eind 2017 operationeel, vindt opslag en voorbehandeling van hernieuwbare grondstoffen plaats voor de raf-

finage van renewable diesel in Rotterdam. Een voor Neste overvloedige leiding wordt gebruikt door Heros om afvalwater te transporteren naar Tank Terminal Sluiskil (TTS). Ook het afvalwater van Neste wordt verwerkt door Heros.

Maasvlakte

In Zeeuws-Vlaanderen worden afvalvetten uit de vlees- en visindustrie en frituurvet bij Neste Sluiskil schoongemaakt, opgeslagen en vervolgens per binnenvaartschip vervoerd naar de Maasvlakte, waar de renewable dieselfabriek van Neste is gevestigd. Twee á drie keer per week komt een binnenvaartschip grondstoffen lossen in Sluiskil en neemt het meteen de schoongemaakte afvalolie mee naar Rotterdam.

www.heros.nl



BOEKBESPREKINGEN

Archie's Lights

Recently Whittles Publishing released 'Archie's Lights. The Life and Times of a Scottish Lightkeeper', by Archie MacFachern and Anne MacFachern.

Born at a cliff-top lighthouse in 1910, Archie's life was spent in the world of Scottish lighthouses — he was one of the third generation of his family in the service of the Northern Lighthouse Board.

Written in Archie's words, this account portrays the man and reveals a past way of life. It is an intimate and personal insight into the life of a lightkeeper including special wartime duties such as shooting mines and being vigilant for German submarines and spies. From peacetime through war, the story brings vividly to life the challenges of living and working at a lighthouse, including raising a young family at such an isolated and potentially dangerous place.

Through this man's keen eye, the reader will meet people, birds, animals and situations from a lifetime of service; a revealing glimpse into the close-knit world. There is also humour, often that dry Highland humour, which adds spice to the telling; in Archie's case a fondness for wild places and dried figs helped.

"Archie's Lights" (ISBN 978-1-84995-399-3) is issued as a paperback. The book counts 188 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.

Al Die Willen te Kaap'ren Varen

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen "Al Die Willen te Kaap'ren Varen. De Nederlandse commissievaart tijdens de Vierde Engelse Oorlog 1780-1784". Johan Francke tekende als auteur.

De Republiek was tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) niet opgewassen tegen de maritieme kracht van Groot-Brittannië. Na de Slag bij de Doggersbank zouden alleen de Nederlandse kapers nog in actie komen om schepen te ransooneren (het vragen van losgeld) of buit te maken op de vijand. Hoewel de kaperskapiteins zowel in aantal als opgebrachte prijzen ver achterbleven bij eerdere oorlogen kregen ze daardoor wel een heldenstatus toegedicht; iets dat in die mate niet eerder voorgevallen was. Recent bronnenonderzoek in archieven, primaire literatuur en egodocumenten heeft een schat aan nieuwe gegevens opgeleverd over betrokken kapiteins, de bemanningen, de schepen, de rederijen die deze uitrustten, de krijgsgevangenen over en weer, de ope-

ratiegebieden, kruistochten (op basis van gevonden scheepsjournalen) en de prijzen die werden buitgemaakt. Door de Nederlandse kapers bleken niet alleen veel meer prijzen veroverd dan werd aangenomen; dit leverde in een kleine twee jaar gevechtsacties bijna tienmaal zoveel op dan tot heden werd gedacht. Tegenover deze bejubelde successen stond het verlies van honderden koopvaardijsschepen en vele Hollandse en Zeeuwse kaperschepen die ten prooi vielen aan de Britse marine en kapers.

Deze studie is een hoognodige revisie op hetgeen tot nu toe over dit onderwerp in de Nederlandse maritieme geschiedschrijving verscheen.

"Al Die Willen te Kaap'ren Varen" (ISBN 9 789462 493254) telt 479 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 49,95 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.

Een Zee van Traan

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen "Een Zee van Traan. Vier eeuwen Nederlandse walvisvaart. 1612-1964". Jaap R. Bruijn en Louwrens Hacquebord tekenden als auteurs.

Er is sinds de publicatie van de driedelige 'Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart' van de Zuid-Afrikaanse economisch historicus C. de Jong (1972, 1978 en 1979) veel verder onderzoek gedaan naar allerlei facetten van het Nederlandse walvisvangst verleden. In masterscripties, proefschriften en in tijdschrift-artikelen kwamen nieuwe gegevens aan het licht. Ook is recentelijk over de Nederlandse deelname aan de moderne walvisvangst met de "Willem Barendsz" gepubliceerd waarbij aspecten aan bod kwamen die tot dan toe weinig aandacht hadden gekregen. De nieuwe onderzoeksaanpak had vaak een multidisciplinair karakter. Naast het gebruikelijke werk in archieven en bibliotheken werd nu voor het eerst ruimschoots aandacht besteed aan het culturele erfgoed, de materiële cultuur en de ecologische aspecten van de walvisvaart. Bij het vaststellen van de ecologische gevolgen van de walvisvangst zijn op grond van vangstaantallen schattingen gemaakt van de oorspronkelijke walvispopulaties in de vangstgebieden, waardoor de invloed van het menselijk ingrijpen in de polaire ecosystemen duidelijk wordt. Een invloed die niet alleen betrekking had op de jachtprooi, maar ook op andere dieren. Sommige dieren profiteerden namelijk van de walvisjacht en zijn er door in aantal toegenomen.

Aldus is een ander, meer historisch beeld ontstaan van deze voorbije bedrijfstak en zijn belang voor de nationale economie in het algemeen en het maatschappelijk leven in specifieke regio's van Nederland in het bijzonder. De walvisvangst werd in Nederland om economische redenen in 1964 beëindigd, ruim voordat overwegingen van milieu en bescherming de aandacht gingen vragen. De beide auteurs leggen dit nieuwe beeld vast in dit overzichtswerk.

"Een Zee van Traan" (ISBN 9 789462 493650) telt 368 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29,50 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.

De 400+ schepen die wij bouwden

De scheepswerven in Vlissingen hebben over de jaren heen een zeer belangrijke rol gespeeld in het economische en het sociale weefsel van Walcheren in Zeeland. Wat de werf betekende (en nog betekent) en welke schepen er werden gebouwd kon steeds op uitgesproken belangstelling van de plaatselijke bevolking en die van ship's lovers wereldwijd rekenen. Talrijk zijn de boeken gewijd aan de werf en aan de schepen die er werden gebouwd.

In die reeks werken verscheen er heel recent een buitengewoon interessant boek samengesteld door Henk Nagelhout met de lange titel "Koninklijke Maatschappij 'De Schelde': De 400+ schepen die wij bouwden".

In 1950 bracht de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" (KMS) een boek uit onder de titel "De Schepen Die Wij Bouwden". De werf vierde toen haar 75-jarig bestaan. Anno 2017 zijn we bijna zeventig jaar verder in de tijd. De KMS heet op vandaag Damen Schelde Naval Shipbuilding en is een floreerend bedrijf. Een eminente prestatie van deze in Vlissingen opgerichte en uitgegroeide werf. De vele duizenden mensen die er werk(t)en waren en zijn trots op hun bedrijf. Zij bouwden de ruim vierhonderd schepen die in dit boek de revue passeren. Hun schepen worden gepresenteerd met een fraaie afbeelding en een zorgvuldig verzamelde set van scheepsgegevens.

Samensteller Henk Nagelhout werd geboren in Middelburg op het Zeeuwse eiland Walcheren. Hij volgde een technische opleiding en trad toen als machinist in dienst bij de Koninklijke Marine. Na enige jaren stapte hij weer aan wal en ging in Vlissingen

werken bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde". De laatste jaren was hij beheerder van het foto-archief van de KMS.

Het boek kan eenvoudig worden besteld door een e-mail te sturen naar g.a.t.h.boeken@gmail.com of naar g.a.t.h.books@gmail.com met volledige vermelding van het postadres waar het boek moet worden afgeleverd. Aflevering gebeurt per DHL. Via e-mail krijgt de koper dan een factuur met de betalingsgegevens. Het boek is in de uitvoering paperback met stevig gekartonneerde kaft. Industrief verzending in Nederland en België kost het werk 44,95 euro.

Hard down! Hard down!"

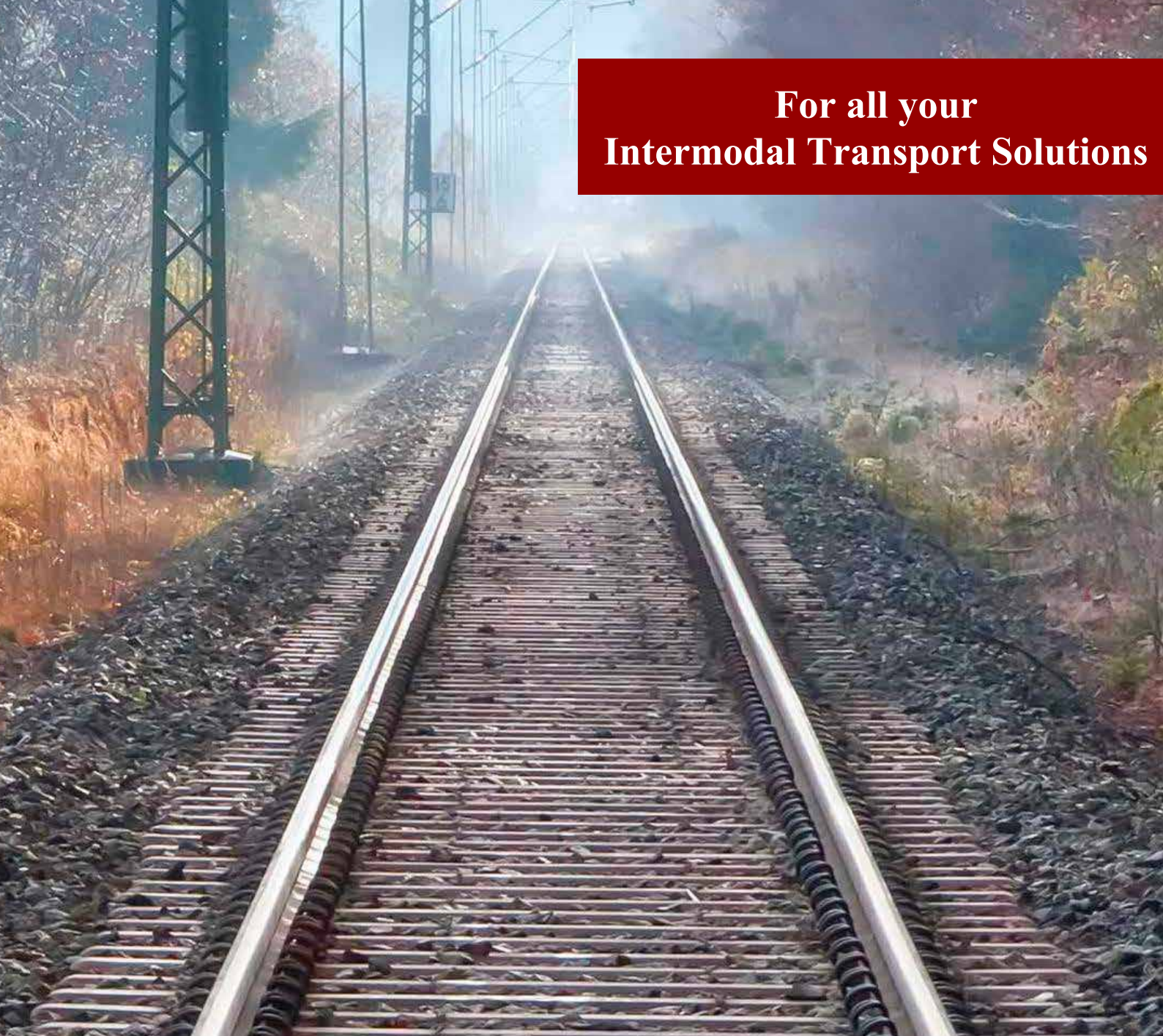
Recently Whittles Publishing released 'Hard down! Hard down! The life and times of captain John Isbester from Shetland', by Captain Jack Isbester.

'Hard down! Hard down!' describes the eventful of a Shetland man in pursuit of his ambitions — to reach the top in his profession, to find a wife, to cherish a family, to do his job well and to be respected by his peers. The account is enlivened by extracts from numerous well-chosen family letters, diaries and postcards revealing the minutiae of shipboard and family life 120 years ago.

After four years as a fisherman in the stormy waters around Shetland, John Isbester chose to spend his next forty years in large square-rigged sailing ships from Liverpool at a time when shipping casualties were all too common. Remarkable feats of survival and tragic deaths are described with clarity and detail. Happier times are also remembered with picnics in Sydney harbour with captain, family and friends transported in the ship's longboat.

John Isbester's wife, and sometimes their children, sailed with him on several year-long voyages accompanied by her upright piano. Her letters provide an extra dimension, describing conditions ashore in Sydney, 'Frisco, Antwerp and La Rochelle. Technical issues are illustrated with numerous diagrams for the reader and there are new insights into the tragic loss of the 'Dalgona' and the acclaimed saving of 26 of the crew.

"Hard down! Hard down!" (ISBN 978-1-84995-402-0) is issued as a paperback. The book counts 240 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.



**For all your
Intermodal Transport Solutions**



Trimodal Europe Group
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Hoogvliet Rotterdam
Pho: +31 (0)10 231 0231
sales@trimodal-europe.com

“If there is a better way, we will find it for you”

www.trimodal-europe.com



CON
NECT
ING
YOU

PORT OF MOERDIJK

Unieke ligging, in het hart van de Vlaams-Nederlandse Delta

Dicht bij de mainports van Antwerpen en Rotterdam

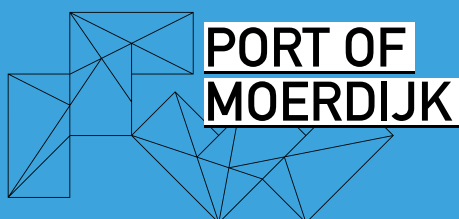
Optimaal toegankelijk via deze mainports als extended gate

Ook direct via zee bereikbaar

Uitstekende verbindingen over binnenwater, spoor, weg en via buisleidingen

Groeiend aantal shortsea-verbindingen

Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid



WWW.PORTOFMOERDIJK.NL