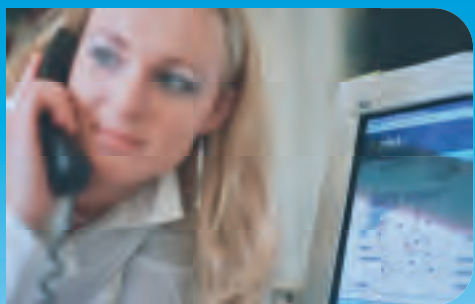


seaport **MAGAZINE**

■ TRANSPORT & LOGISTIEK





gerlach

the european customs network

Customs Services

Customs Consultancy

Customs Secondment

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



ANY TIME, ANYWHERE

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

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

UITGEVERIJ

Drukkerij Kuypers BV

FOTO'S / REDACTIE

Portpictures
Danny Cornelissen
Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE

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

LAY-OUT & DRUKWERK



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

FOTO OMSLAG:

Rotterdam

(Foto: Portpictures - Danny Cornelissen)

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

De eerste uitgave van Seaport Magazine transport & logistiek in het nieuwe jaar staat in het teken van het Rijnmondgebied. Er is als vanzelfsprekend veel aandacht voor de Haven van Rotterdam (katalysator van de Nederlandse economie) en 'satelliethaven' Moerdijk. Allard Castelein, President-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, verwacht net als vorig jaar ook in 2015 een lichte groei van de havengerelateerde overslag.

Om de haven ook op lange termijn een stevige pijler onder de Nederlandse welvaart te laten zijn, werkt het Havenbedrijf samen met bedrijfsleven en gemeente aan innovatie en verbreding van de activiteiten in de haven, zoals op het terrein van de offshore en de verduurzaming van de energie- en chemiesector.

Voor de containersector is vooral de verdere ontwikkeling van de achterlandverbindingen essentieel. Dit jaar zijn de nieuwe containerterminals op de Tweede Maasvlakte nog druk met opstarten, vanaf 2016 komt er echt capaciteit bij voor verdere groei.

De offshore windenergie is ook voor de Zeeuwse haven een flinke groeiemarkt. Aan de kade bij VDS Staal- en Machinebouw B.V. in Vlissingen Oost ligt momenteel de innovatieve Aeolus van bagger- en offshoreconcern Van Oord, medio 2014 gedoopt in Rotterdam. De VDS Offshore Construction Terminal Eemshaven is sinds afgelopen zomer operationeel.

In de rubriek Captains of Industry staat het internationale opererende Rotary Trading Company (RTC) uit Brielle centraal. RTC beschikt over een uitgebreid gamma (innovatieve) producten met seals van topleveranciers. Goede mechanische afdichtingen (seals) zijn van levensbelang. Het lekken van gevaarlijke stoffen (en storingen) moet worden voorkomen met oog op veiligheid en productie. Een zeer innovatief product is de Micro (Nano) Bubble Generator. Warmte zonder te hoeven stoken? Afval voor de een is grondstof voor de ander. De havenindustrie van Rotterdam is hard op weg de energiebron te worden waarmee Zuid-Holland er 'warmpjes' bij kan zitten. Door restproducten uit de industrie kunnen huishoudens, bedrijfs-panden en glastuinbouw worden verwarmd. Seaport besteedt er uitgebreid aandacht aan in deze uitgave.

Verder wordt er teruggeblikt op de staking van de FNV bij het nieuwe Luxor Theater in Rotterdam.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 1-2015

Consensus in visie havenbedrijf en gemeente Rotterdam	2
Binnenhavengeld Beroepsvaart in havenwater per 2015 naar Havenbedrijf Amsterdam	7
Havenschap Moerdijk wil volle kracht vooruit	8
Rotterdam het nieuwe Slochteren?	12
Mansveld sluit spoorcontracten voor 10 jaar	15
Rotterdam groeit maar niet probleemloos	16
Nieuwe functionaliteiten voor het Port of Antwerp Connectivity Platform	19
Haven Vereniging Rotterdam is een dynamische club	20
Maritieme sectoren presenteerden in 2013 wederom beter	22
Captains of Industry: Rotary Trading Company (RTC)	24
Groot raamcontract waterbodemonderzoek Port of Rotterdam	27
Zeeuwse havenbedrijfsleven toont kracht	28
Specialist in gevelbekleding en hallenbouw	34
Boekbesprekingen	36



Overslag haven Rotterdam is in 2014 licht gegroeid

Consensus in visie havenbedrijf en gemeente Rotterdam

Door: Henk van de Voorde

Het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam hebben op hoofdpunten consensus bereikt over koers en toekomst van de wereldhaven. Bij monde van voorman Allard Castelein van het Havenbedrijf Rotterdam en havenwethouder Pex Langenberg werd de goede samenwerking tussen Havenbedrijf en gemeente benadrukt om Rotterdam voort te blijven stuwen in de vaart der volkeren. De eensgezinde prioriteiten zijn gecodificeerd in de geactualiseerde Havenvisie 2030. Europa's grootste haven en de stad Rotterdam creëren en innoveren, waar immer wordt gedacht in termen van kansen en uitdagingen. "We zeggen voortaan tegen elkaar: 'make it happen'. Rotterdam is de stad waar innovatie en duurzaamheid geen abstracte begrippen zijn, maar een alledaagse werkelijkheid. We zien het aan de nieuwe uitstraling van de stad en we zien het aan de nieuwe producten die hier worden ontwikkeld en de nieuwe markten die we veroveren", aldus havenwethouder Pex Langenberg.

De overslag in de haven van Rotterdam is in 2014 met een procent toegenomen tot 445 miljoen ton. De verschillende marktsegmenten hebben daarbij sterk uiteenlopend gepresteerd. Uitschieters naar boven zijn de containersector met een plus van 5,8 % (in volume) en breakbulk met 12,1 % groei. De grootste daling zit met 8,1 % in de overslag van olieproducten. Er ging 4,8 % meer ruwe olie door de haven. De overslag van droog massagoed nam 0,7% af. "Voor 2015 verwachten we dezelfde groei van de overslag als het afgelopen jaar: 1 procent. Ook dit jaar komt die groei naar verwachting vooral van de containersector. De komende jaren zullen we de bestaande, omvangrijke sectoren in de haven koesteren, maar tegelijkertijd zetten we sterk in op innovatie en het verbreden van de activiteiten in de haven. We hebben beide nodig voor een gezonde toekomst", aldus Allard Castelein, President-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam.

Uitdagingen

Hij ging tijdens de jaarlijkse presentatie ook nadrukkelijk in op de uitdagingen waar de haven voor staat. "Zowel in de energiesector en de chemie als in de logistiek zien we grote veranderingen. Om de haven ook op lange termijn een stevige pijler onder onze welvaart te laten zijn, werken we met het bedrijfsleven aan innovatie en verbreding van de activiteiten in de haven. Dat zien we nu al terug in de toename van offshore activiteiten, maar ook verdere verduurzaming van de energie- en chemiesector zijn nodig. We zetten in op het verhogen van de efficiency in de industrie en op het ontwikkelen van biobased industrie. Voor de containersector is vooral de verdere ontwikkeling van de achterlandverbindingen van groot belang. Dit jaar zijn de nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2 nog druk met opstarten, vanaf 2016 komt er echt capaciteit bij voor verdere groei."



President-directeur Allard Castelein (rechts) van het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek met ondernemers

Hoogovens

De overslag van droog massagoed daalde in 2014 met 0,7 procent tot 88,6 miljoen ton. De Duitse staalindustrie draaide vorig jaar op 87 procent van haar capaciteit. Onder ander vanwege renovatie van hoogovens in Duitsland werd 5,2 procent minder erts en schroot overgeslagen in Rotterdam. De overslag van kolen daalde 0,9 procent. Hoewel de overslag van cokeskolen voor de staalindustrie doorgaans in lijn is met de overslag van erts en schroot, nam deze in 2014 toe door concentratie van de aanvoer via Rotterdam. Dat positieve effect werd echter meer dan gecompenseerd doordat minder kolen voor elektriciteitscentrales nodig waren vanwege de zachte winter en de toename van opwekking van hernieuwbare energie in Duitsland. De overslag van agribulk nam toe met 9,2 procent, vooral omdat meer tarwe werd uitgevoerd

van de overslag van nafta. Dat laatste is een belangrijke grondstof voor de chemie. Deze sector kampt in Europa met moeilijke marktomstandigheden. De overslag van olieproducten heeft de laatste tien jaar wel een sterke groei doorgemaakt: in 2014 werden ondanks de daling nog steeds meer dan twee keer zoveel minerale olieproducten overgeslagen dan in 2004. De overslag van LNG is qua omvang nog bescheiden (1,2 miljoen ton) maar maakt wel een stormachtige groei door met 59,5 procent. Die is vooral te danken aan de re-export van LNG. De categorie overig nat massagoed bestaat met name uit chemische producten. De daling van 7,4 procent laat zich hoofdzakelijk verklaren door het gegeven dat de Europese chemische industrie moeilijk kan concurreren met die van overzee. Energie en grondstoffen zijn elders in de wereld aanzienlijk goedkoper.



Havenwethouder Pex Langenberg aan het woord op de Dag van de Haven

en tegelijkertijd meer maïs en soja werd ingevoerd. De categorie overig droog massagoed bestaat vooral uit grondstoffen voor de bouw en de industrie. Er werd 6,8 procent meer van deze goederen overgeslagen, met name door het aantrekken van de wereld-economie.

Raffinaderijen

De overslag van nat massagoed nam met 2,1 procent af tot 202,5 miljoen ton. Dit marktsegment is 45 procent van de totale overslag in Rotterdam, zodat een beperkte daling een forse invloed heeft op het totale overslagcijfer. De overslag van ruwe olie nam 4,8 procent toe. De raffinaderijen hadden minder onderhoudstops en een hogere bezettingsgraad. De categorie minerale olieproducten liet in 2014 met 8,1 procent de grootste afname zien. Belangrijkste factoren zijn de concurrentie van nieuwe tankterminals in andere havens en een afname

Containers

De overslag van containers is met 5,8 procent toegenomen tot 12,3 miljoen TEU (aantallen) en met 5,2 procent tot 127,6 miljoen ton (gewicht). Die forse stijging laat zich verklaren door een combinatie van factoren. De economie in zowel de eurozone als het Verenigd Koninkrijk trekt aan. Daardoor zijn met name de deepsea volumes op de scheepvaartroutes naar Azië en Noord-Amerika toegenomen. Bovendien zijn de eerste effecten van de schaalvergroting in de containervaart merkbaar: Rotterdam is een aantrekkelijke haven voor de steeds groter wordende schepen. Breakbulk is een combinatie van roll on roll off (roro) verkeer en overig stukgoed. De overslag in deze categorie nam toe met 12,1 procent tot 26,0 miljoen ton. Het roro verkeer nam 8,1 procent toe, vooral door het aantrekken van de Britse economie. In de categorie overig stukgoed deden met name

staal, non-ferro metalen en projectlading het goed. Het overig stukgoed, jarenlang op zijn retour omdat steeds meer lading in containers verdween, deed het met een groei van 28,1 procent buitengewoon goed.

Watermanagement

Havenwethouder Pex Langenberg (D66) hield eind 2014, evenals President-directeur Allard Castelein van het Havenbedrijf, een interessante toespraak op de drukbezochte Dag van de Haven, georganiseerd door de Haven Vereniging Rotterdam. De wethouder startte zijn verhaal met een kleine sprong terug in de tijd. "Ruim twee jaar geleden was ik in New York toen de Hurricane Sandy de stad teisterde. Bijna 400.000 mensen werden geëvacueerd, tweederde van de Rotterdamse bevolking. Het openbaar vervoer lag plat, zeven metrotunnels onder de East River liepen onder en 750.000 woningen en bedrijven waren verstoken van elektriciteit. Dat is het hele Rijnmondgebied. De totale schade bedroeg 42 miljard dollar. Het was een catastrofe, maar het was paradoxaal genoeg ook een voorbeeld van een geweldige gemeenschapszin en veerkracht. Je zag waartoe mensen in staat zijn tijdens en na zo'n natuurramp. Ik maakte die ramp mee en was betrokken bij de inschakeling van Nederlandse expertise op het gebied van delta- en watermanagement. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Arcadis, die goed werk verrichtte. Het was dankbaar werk, want we konden iets betekenen voor de mensen in New York. We hebben in Nederland immers veel kennis opgebouwd over waterbeheer en over leven met water. We weten ongeloflijk veel van dijk aanleg en dijkbeheer. Die kennis komt daar van pas. En niet alleen daar, maar ook in Vietnam, in Jakarta, in het Midden Oosten en in Zuid-Amerika. En wat mij toen vooral opviel, was hoe goed de reputatie is van de Nederlandse bedrijven, van Rijkswaterstaat, van het Havenbedrijf Rotterdam.

Eensgezind

Net als Allard Castelein is dit mijn eerste eindejaarsbijeenkomst van de Havenvereniging. Wij zijn beiden relatief nieuw in de Rotterdamse haven. De economische situatie zorgt ervoor dat het niet langer automatisch goed gaat. Er is veel onzekerheid. Iedereen in de zaal weet dit en ervaart het ook dagelijks. Iedereen merkt de dynamiek op de energiemarkt. Gemeente en haven staan er beiden voor om de omstandigheden voor elkaar te krijgen dat de bedrijven in de haven kunnen scoren; met verschillende verantwoordelijkheden, taken en instrumenten. Theoretisch zou dat uit elkaar kunnen lopen, maar in de praktijk van het laatste jaar dat wij hier aan de slag zijn, heb ik daar niets van gemerkt. We zijn het bijvoorbeeld eens over de noodzaak om



blijvend te investeren in de haveninfrastructuur en in de spoorverbindingen. Door met het spoor: denk aan de Calandspoorbrug. Het vervoer over de weg: de aanleg van de A13/A16 en de Blankenburgtunnel. Ruimte voor de vaart: denk aan de verdieping van de Nieuwe Waterweg. We zijn het eens over de noodzaak van een Deltaplan voor de energie-infrastructuur. En dan bedoel ik: Gebruik de restwarmte van de haven ten behoeve van de Rotterdammers, maar ook het Westland en wie weet tot Leiden. En opvang en afvang van CO2. Zo kan de regio profiteren van wat we over houden in de haven."

Kenniseconomie

Om concurrerend te zijn en blijven met andere havens is een excellente kenniseconomie essentieel. "We zijn het eens over het belang van goed onderwijs dat gericht is op de arbeidsmarkt van morgen. En over de noodzaak van innovatie om nieuwe producten te ontwikkelen en nieuwe markten te openen. Dan denk ik aan Biobased chemie, aan maritieme industrie en aan circulaire economie. En we zijn het eens over de lobby naar het Rijk en Brussel richting Level Playing Field. Recent is aandacht gevraagd voor de lasten van de ondernemers in de Rotterdamse haven. Dat begrijp ik want de haven moet betaalbaar blijven. Wij als

gemeente zijn verantwoordelijk voor de leges. En die gaan we in 2015 met een kwart verlagen. In 2016 schaffen we de reclamebelasting af. De OZB blijft ongewijzigd. Met de inkomsten doen we veel voor de haven, met betrekking tot infrastructuur, bereikbaarheid en innovatie. Maar de gemeente doet ook veel als het gaat om het milieubeleid en de veiligheid in het havengebied. En ook die zaken zijn van levensbelang voor een goed functionerende haven."

Tweede Maasvlakte

Als vanzelfsprekend memoreerde de wethouder ook over de Tweede Maasvlakte. De komende jaren wordt Maasvlakte 2 in gebruik genomen. Dan wordt pas goed duidelijk welke betekenis dat nieuwe havengebied heeft. De containermarkt groeit, maar als we kijken naar dit jaar zien we fluctuaties: een zwak eerste kwartaal en daarna forse groei. En we weten dat de komst van de nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte gevolgen heeft voor de werkgelegenheid op de Eerste Maasvlakte. Hier hebben we oog voor. We moeten elkaar weten te vinden en samenwerken om de knelpunten op korte termijn weg te nemen: de quick wins. Maar ook met de doelen van de Havenvisie in het achterhoofd, sturen op de lange termijn. Er wordt gewerkt aan een instrumentarium om bedrijven en werknemers bij te

staan. Hierbij kunnen wij ook ons instrumentarium vanuit de werkgelegenheidsportefeuille inzetten, in samenwerking met mijn collega Maarten Struijvenberg (wethouder Economie en Werkgelegenheid). De gemeente wil hierin uw partner zijn, maar het vraagt nadrukkelijk ook stappen van werkgevers en werknemers.

SmartPort

Langenberg noemde de realisatie van het project Tweede Maasvlakte een voorbeeld voor de gehele wereld. "Uniek om dit te mogen meemaken en een bijdrage te kunnen leveren als gemeente. Mijn bezoeken aan bedrijven als Shell en Vopak maken duidelijk welke wereldspelers de Rotterdamse haven heeft. En dat geldt ook voor Boskalis, Van Oord, IHC en alle andere bedrijven. Ik denk dat wij allemaal trots waren toen Boskalis en Van Oord dit jaar de opdracht kregen voor het parallelle Suez-kanaal. Dat zijn de grote projecten die we nodig hebben. Maar minimaal net zo enthousiast word ik van de ontwikkelingen op het RDM-terrein en binnen Stadshavens. Neem de RDM-campus. Het is fantastisch om te zien op welke wijze opleidingen, innovatie en maakindustrie hier samenkomen. Jongeren worden opgeleid voor een baan in de haven en tegelijkertijd krijgen innovatieve, startende bedrijven de kans om zich te

ontwikkelen. Daan Roosegaarde vestigt zich binnenkort in het Merwede/4havensgebied. Ook SmartPort wil ik noemen, een samenwerkingsverband met de Erasmusuniversiteit en TU Delft. We zijn niet alleen de mooiste en de beste haven van Europa. We zijn ook de slimste en de knapste."

Koploper

Rotterdam doet er dan ook alles aan om de voorsprong op het gebied van kennis en innovatie te behouden. "We hebben een geweldige economische faculteit en excellente technische opleidingen op het terrein van waterbouw, scheepsbouw, milieukunde en dergelijke. In het collegeprogramma hebben wij dit ook nadrukkelijk benoemd. Willen wij koploper blijven in Europa en willen we mee blijven draaien in de kopgroep van wereldhavensteden, dan moeten we blijven vernieuwen en verduurzamen. Dat geldt voor alle partners in de haven: voor de high tech maritieme industrie, maar ook voor de petrochemie en de overslag. Het geldt voor de regisseurs van de logistieke ketens in de haven maar ook voor de haven-gerelateerde kantoren aan het Weena en voor het Midden- en Klein Bedrijf. Innovatie is urgent voor iedereen. Voor haven én stad. Innovatie verbindt haven en stad. En dat is nodig, want haven en stad zijn nog te veel twee gescheiden circuits. Zo meldde de OESO nog onlangs. Binnen elk circuit gaat veel geld rond, maar de geldstromen van haven naar stad en van stad naar haven zijn nog veel te bescheiden. Daar liggen onze uitdagingen en kansen. Die gaan we oppak-

ken met het Havenbedrijf, met Deltalinqs, met de Erasmusuniversiteit en met al die andere partners in de haven en in de stad."

Place to be

Het is een tweezijdig proces. Enerzijds: de haven terug in het hart van Rotterdam en in het hart van de Rotterdammers. En anderzijds: het imago van de stad gebruiken voor een betere haven. "Rotterdam wordt internationaal steeds vaker herkend als de place-to-be. Dan denk ik bijvoorbeeld aan Rotterdam Centraal met die fantastische uitstraling. Het typeert het internationale karakter van Rotterdam en de connectiviteit per spoor. Dan denk ik ook aan de geweldige uitstraling van De Rotterdam en van de Markthal. We halen tegenwoordig de grote buitenlandse magazines. Rotterdam is talk of the town, en dat gaat zo blijven. Meer bedrijven kiezen voor Rotterdam, meer studenten blijven hier wonen. Dat zijn fantastische ontwikkelingen. Maar één ding is zeker: mensen binden aan de stad vraagt om een mooie en schone leefomgeving."

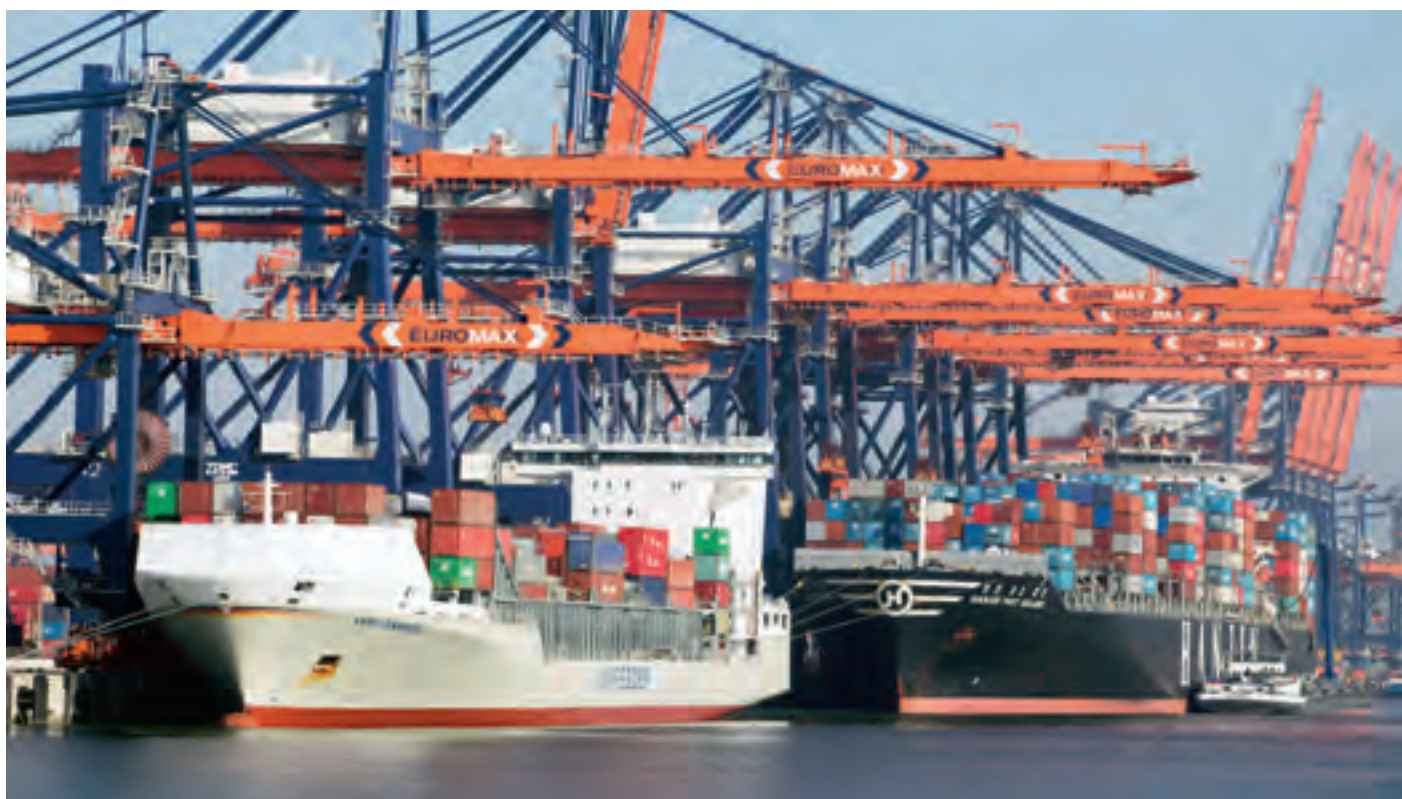
Duurzaamheid

Zo belandde wethouder Langenberg naadloos bij het thema duurzaamheid. "In de Havenvisie hebben we gezamenlijk vastgelegd dat we ook op dit punt de lead willen nemen. De reden hiervoor is meerledig. We willen de overlast voor de omgeving beperken en ervoor zorgen dat we kunnen groeien binnen de beperkte ruimte die we hebben. En dan bedoel ik zowel de fysieke ruimte als de milieuruimte. Maar dat is niet

de enige reden. Alle toekomstscenario's maken duidelijk dat succesvolle regio's in de wereld moeten investeren in duurzame systemen om succesvol te blijven. We moeten de lat hoog leggen, zonder onszelf uit de markt te prijzen. En er zijn prachtige voorbeelden. Ik noem de ontwikkeling van het warmtenet. Dat is een slimme manier van omgaan met restwarmte en dat is goed voor de bedrijven en voor de bewoners van Rotterdam. En er zijn mogelijkheden voor uitbreiding naar het Westland, naar Den Haag, naar Leiden."

LNG

Een ander goed voorbeeld is LNG. Vloeibaar aardgas komt aan op de Maasvlakte en wordt gebruikt voor vrachtverkeer, binnenvaart en kustvaart. Dat is een schoner alternatief voor de traditionele brandstof. "We zijn bezig met LNG bunkerstations richting Scandinavië en langs de Rijn. Voor 2015 willen we 50 kustvaartschepen, 50 binnenvaartschepen en 500 vrachtwagens op LNG hebben. We zien dat Rotterdam in staat is om innovatieve en duurzame projecten te organiseren en nieuwe markten aan te boren. Als wethouder van het Rotterdamse college besef ik als geen ander, dat het uiteindelijke succes niet wordt bepaald door de gemeente, maar door u. Ik zie veel ondernemers die zorgen dat wij de beste haven en havenstad van Europa zijn en blijven. En ik zie veel andere vrienden van de haven. Iedereen hier heeft iets met de haven en met de stad Rotterdam. Ik hoop dat we elkaar kunnen blijven inspireren."



Beyond all horizons



BARKMEIJER SHIPYARDS

Barkmeijer Stroobos b.v. Hellingstraat 10 9872 PT Stroobos The Netherlands
Phone +31 (0) 512 351 201 Fax +31 (0) 512 352 495 E-mail shipyards@barkmeijer.nl www.barkmeijer.com



Voortvarend in milieu

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



Bek & Verburg

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

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



Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Voor wat betreft de binnenvaart zijn wij gespecialiseerd in :

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

smalle gange

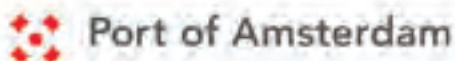
Voor nadere informatie

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

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

Binnenhavengeld Beroepsvaart in havenwater per 2015 naar Havenbedrijf Amsterdam

Vanaf 1 januari 2015 verzorgt Havenbedrijf Amsterdam het Binnenhavengeld Beroepsvaart in het Amsterdamse havenwater. Het havenbedrijf neemt deze activiteiten over van Waternet. De opgave door klanten kan vanaf dat moment alleen nog maar digitaal worden gedaan. Digitale opgave is gebruiksvriendelijker en betrouwbaarder.



De overgang voor opgave Binnenhavengeld Beroepsvaart van Waternet naar Havenbedrijf Amsterdam geldt voor alle binnenvaartschepen in de beroepsvaart die het Amsterdamse havenwater aandoen. Onder beroepsvaart binnenvaart vallen vrachtschepen, commerciële passagiersschepen zoals riviercruiseschepen en beroepsvaartuigen zoals sleepboten en drijvende kranen. Beroepsvaart en rondvaartboten die alleen in de stad, het Amsterdams binnenwater, varen en aanmeren blijven aangifte doen bij Waternet.

Volledig digitaal

De opgave Binnenhavengeld Beroepsvaart bij Havenbedrijf Amsterdam gebeurt vanaf 2015 volledig digitaal, via bhg.portofamsterdam.nl. Het opgavesysteem is geschikt voor computer, smartphone en tablet en in vier talen (Nederlands, Engels, Duits en Frans) beschikbaar.

Vanaf 1 december kan er een account aangemaakt worden. Na een eenmalige registratie hoeven schippers alleen nog hun verblijfsgegevens op te geven. Dankzij het nieuwe systeem hebben schippers op ieder gewenst moment inzage in eerdere opgaven, minder administratieve lasten, altijd up-to-date gegevens en minder kans op

fouten. Koen Overtoom, COO Havenbedrijf Amsterdam NV: 'Het automatiseren van het binnenhavengeld heeft grote voordelen voor de binnenvaartschippers omdat het gebruiksvriendelijk is. Iedereen kan op elk moment van de dag registreren. Dat is makkelijk, snel en daardoor blijven tarieven in 2015 ongewijzigd.'

Tarieven gelijk gehouden

Havenbedrijf Amsterdam houdt de tarieven voor komend jaar gelijk aan die van 2014 en voert een gebruikelijke inflatiecorrectie voor 2015 niet door. Het havenbedrijf bespaart door de invoering van de volledige digitale opgave op verwerkingskosten en hoeft daarom de inflatiecorrectie, welke normaliter wordt doorgevoerd, voor 2015 niet toe te passen. Het gelijk houden van de tarieven komt ten goede aan de gehele beroepsbinnenvaart die Amsterdam in 2015 zal aandoen.

Green award korting

Met de overgang introduceert Havenbedrijf Amsterdam ook een korting op het Binnenhavengeld voor binnenvaartschepen met een Green Award-certificaat. De Amsterdamse haven wordt de eerste haven die de binnenvaartschepen beloont naar

het door hen behaalde niveau van brons, zilver of goud binnen het Green Award programma voor een schonere scheepvaart. De korting geldt voor iedere gekozen verblijfsstermijn.

Verblijfsstermijnen

Schippers kunnen bij de opgave voor 2015 kiezen voor een verblijf van één week, twee weken, vier weken, dertien weken of een heel (kalender)jaar. Hoe langer de termijn, hoe (relatief) voordeliger. Binnen een opgegeven termijn kunnen schippers het havenwater een onbeperkt aantal keer aandoen.

Dubbel betalen voorkomen

Schippers die zowel de stad als de haven aandoen hoeven niet dubbel te betalen. Een opgave voor Binnenhavengeld Beroepsvaart bij Havenbedrijf Amsterdam is, voor de opgegeven termijn, zowel geldig voor Amsterdams havenwater als Amsterdams binnenwater.

Meer weten?

Gedetailleerde informatie over de regeling, de gebiedskaart, tarieven, kortingen, mogelijkheden voor ontheffing, vrijstellingen en antwoorden op veel gestelde vragen staat op www.portofamsterdam.nl/bhg.



Havenschap Moerdijk wil volle kracht vooruit

Door: Antoon A. Oosting

Vorig jaar zomer hebben de provincie Noord-Brabant, gemeente Moerdijk en het Havenschap Moerdijk de Havenstrategie Moerdijk 2030 vastgesteld. Daarmee is er volgens Ferdinand van den Oever, directeur van het havenschap, 'een stip op de horizon' gezet. En daarom wil het havenschap nu volle kracht vooruit.

Met de Havenstrategie is de koers voor het haven- en industrieterrein Moerdijk uitgezet. Het geeft een scherp beeld van het type haven- en industrieterrein dat Moerdijk in 2030 wil zijn. Nu wordt met volle energie gewerkt aan het uitvoeringsprogramma. Daarin staat welke projecten wanneer en door welke partijen moeten worden aangepakt.

Eerste prioriteit ligt bij het organiseren van een nieuwe bestuursstructuur voor het Havenschap Moerdijk. "Wij zijn nog altijd een gemeenschappelijke regeling en daarmee zijn we van alle vijf grote Nederlandse zeehavens inmiddels de enige die nog geen naamloze vennootschap zijn," aldus de Brabantse havendirecteur.

Maar als alles goed gaat dan zijn er op moment van uitbrengen van dit blad hoogstwaarschijnlijk al flinke stappen voor-

uit gemaakt om tot een overheids-NV te komen. Van den Oever vertelt dat provinciale staten van Brabant en de gemeenteraad van Moerdijk de kadernotitie over een nieuwe bestuursstructuur voor het havenschap dan besproken hebben en besluiten genomen hebben.

De bedoeling volgens Van den Oever is dat analoog aan de vier andere grote Nederlandse zeehavens, ook het Havenschap Moerdijk een overheids-NV wordt met een bestuur en een professionele raad van commissarissen die de bestuurder met kracht en daad kan bijstaan. Van den Oever: "Het bedrijf zelf moet zich dan kunnen focussen op de realisering van het uitvoeringsprogramma en de versterking van de acquisitie van nieuwe bedrijven en daarmee het vergroten van de verdien capaciteit."



Directeur Ferdinand van den Oever van Havenschap Moerdijk

Als het gaat om de infrastructuur van het havengebied zelf, dan heeft de verbetering van de capaciteit van het vervoer per spoor voor Van den Oever de hoogste prioriteit. "Wij mogen nu acht keer per dag een trein naar het hoofdspoor laten rijden. Dat is te weinig." Maar er is hoop, want de haven van Moerdijk is aangewezen als kernhaven in het Trans-European Transport Networks (TEN-T) en dat opent de mogelijkheid voor het verkrijgen van subsidie voor investeringen in de transportinfrastructuur.

Van den Oever hoopt binnen een week een eerste aanvraag voor subsidie te kunnen indienen bij de Europese Commissie in Brussel. Havenschap Moerdijk wil naar het voorbeeld van Rotterdam een rail container service center, waar containertreinen kunnen worden samengesteld en ontkoppeld. Daarnaast wil Van den Oever verbetering van de aansluiting op het hoofdspoor.

"Wij kennen drie knelpunten: de eerste op ons terrein zelf, de tweede is de capaciteit in de aansluiting op het hoofdspoor bij Lage Zwaluwe en drie is de capaciteitsvraag op Lage Zwaluwe zelf. Ik denk dat we met onze verbeterplannen aardig in de richting komen voor een oplossing van die drie knelpunten," zegt Van den Oever.

Een derde belangrijk vraagstuk is dat van de leefbaarheid van het aan de oostkant van het haven- en industrieterrein gelegen dorp Moerdijk. Van den Oever: "We hebben nu een totaalpakket aan maatregelen vastgesteld om de leefbaarheid te vergroten door verbetering van de openbare ruimte, versterking van voorzieningen en een garantie-regeling voor de aankoop van een woning. Dat garandeert de doorstroming."

Daarnaast wil Van den Oever volle kracht vooruit als het gaat om de versterking van de bedrijvigheid op het terrein. Hij wil meer inzetten op het aantrekken van shortsealijndiensten met meer directe lijnen en verbindingen. De drie nieuwe bestemmingen van transportonderneming A2B-online vorig jaar betekenen een enorme stimulans voor het shortsea-verkeer van en naar de haven van Moerdijk. "Dat zorgt voor een substantiële groei van de overslag aan containers en dat willen we graag verder uitbreiden," aldus Van den Oever.

Ook is het Havenschap Moerdijk bezig de belangstelling te peilen voor een groot stuk grond dat is teruggekocht van Shell. Het gaat om 23 ha met 600 meter kade waarvoor Van den Oever en de zijnen nu op zoek zijn naar bedrijven die het bestaande petrochemische cluster in de haven van Moerdijk zouden kunnen versterken. Met als uiteindelijke doel natuurlijk om meer overslag te genereren.

Die overslag in de haven van Moerdijk kreeg vorig jaar nog een behoorlijke terugslag van -9 procent. Dat kwam vooral door onderhoudsstops bij de bestaande fabrieken en

een brand en stoomlek op het complex van Shell. De raffinaderij van Shell en andere chemische fabrieken die hieraan gekoppeld zijn, hebben daardoor volgens Van den Oever bijna een half jaar stilgelegen. "Prettig is wel om te kunnen vaststellen dat zoiets incidenteel is en Shell heeft besloten de MPSO2-fabriek (ontzwavelingsinstallatiered.) weer volledig nieuw op te bouwen. Hiervoor zijn momenteel meer dan honderd onderaannemers in de weer."



De havendirecteur is bovendien heel blij met de komst van zes nieuwe bedrijven vorig jaar: Conline, een bedrijf in coating van metalen buizen, Boskalis die vanuit Moerdijk equipment via containers gaat verschepen over de hele wereld en vier andere bedrijven in de logistiek: DL Logistics, Van Dam, Sluiter Logistics en Topgroup International. Verder hebben vorig jaar nog eens vijf bedrijven een nieuwe vestiging betrokken in verband met uitbreiding van hun activiteiten. Dat gaat om de Labee Group (houtverwerking), stuwadoor ZHD met een nieuwe vestiging op het voormalige terrein van Montan Staal, CCT Euro Rhine (stuwadoor en warehousing), verlader en logistiek dienstverlener Kuehne & Nagel en InduMove (industriële verhuizingen). "Die vestigingen brengen ook nieuwe werkgelegenheid met zich mee, waardoor vorig jaar voor het eerst in twee jaar weer een significante stijging van het aantal directe banen kon worden genoteerd," aldus de havendirecteur.

Indirect zorgt de haven van Moerdijk nu zelfs voor een sterke stijging van de hoeveelheid werk. Dat komt vooral door de herbouw van de ontzwavelingsfabriek op het terrein van Shell. Eind vorig jaar sloot Tetra Pak definitief zijn fabriek wat leidde tot een verlies van tweehonderd banen. Maar volgens BN/De Stem hadden eind vorig jaar 70 werknemers al weer een andere baan.

Tetra Pak heeft het perceel van de gesloten fabriek inmiddels te koop gezet. Van den Oever wil het terrein graag terugkopen om het opnieuw te kunnen uitgeven aan

bedrijven die, anders dan Tetra Pak, wel watergebonden zijn en zorgen voor overslag van lading. "Wij hebben inmiddels een bod neergelegd. Als we het kunnen kopen dan raken we het ook zo weer kwijt, want er is voldoende belangstelling voor," aldus Van den Oever.

Het terrein van Tetra Pak ligt in dat deel van de haven wat volgens de Havenstrategie bestemd is voor overslagbedrijven. Van den Oever zet hiervoor vooral in op het aantrek-

ken van bedrijven actief in de Europese vrachtaart. "Daar ligt onze focus. Met de beperking in de diepgang van 9 meter moeten we het vooral hebben van de scheepvaart op Europese bestemmingen. Wij bieden daarvoor een prachtige uitvalsbasis, want als haven zijn wij in alle opzichten congestievrij, over het water en over de weg en op de terminals. En er kan 24 uur per dag zeven dagen in de week worden geladen en gelost," benadrukt de havendirecteur.

Die beperking van de diepgang tot 9 meter voor de scheepvaart via Rotterdam komt door de dikke bedekking van de Drechtunnel. Om beschadiging te voorkomen is die bedekking vroeger flink dik gemaakt, maar misschien zou die in de toekomst ook door een dunner laag kunnen worden vervangen. Daardoor zou de diepgang kunnen worden vergroot waardoor dieper stekende schepen de haven van Moerdijk zouden kunnen bereiken.

Overigens ziet Van den Oever langzaam aan weer beweging komen in de ontwikkeling van de petrochemie in Europa. "De ontwikkelingen in de VS lijken toch iets anders uit te pakken dan hier in Europa werd gevreesd. Ik zie dat de belangstelling voor nieuwe investeringen in de chemie en petrochemie in onze regio weer aantrekt. Het petrochemische cluster in ons gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-red) is nog lang niet afgeschreven. "Je merkt in alle opzichten dat we uit de recessie aan het raken zijn," stelt de havendirecteur hoopvol vast.



Tauw ontzorgt, helpt u kansen te creëren en doelstellingen te realiseren. Als onafhankelijk en internationaal adviesbureau leveren wij maatwerkadvies op het gebied van milieu, veiligheid, energie en duurzame bedrijfsvoering. Onze specialistische kennis op deze gebieden bundelen wij tot een integraal advies op maat, waarmee bedrijven kansen duurzaam kunnen benutten en tegelijkertijd tegemoet komen aan hun wettelijke en maatschappelijke verplichtingen. Deskundig en betrouwbaar. **Tauw Takes Care!**

www.tauwtakescare.nl



Duurzaamheid



Compliance



Transacties



Locatie
ontwikkeling



Bodem
verontreiniging

Specialised in disposable chemical protection suits and specialised in respirators.



All Safety Supply bv
Chr. Huygensweg 17
3225 LD Hellevoetsluis

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



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

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



LNG-terminal Zeebrugge: Opnieuw opsteker voor kleinschalig LNG



foto: © Henk Claeyls

Kleinschalige afnemers van vloeibaar aardgas (LNG) in Scandinavië zullen in 2015-2016 LNG toegeleverd krijgen vanuit de LNG-terminal in Zeebrugge. Op de terminal werden bijkomende laadbeurten geboekt voor de nieuwe LNG-stromen naar het noorden.

De groei van de kleinschalige LNG-activiteit op de LNG-terminal in Zeebrugge vloeit voort uit een recente overeenkomst tussen energieleverancier Skangass en geïntegreerd energiebedrijf Eni, één van de langetermijngebruikers van de LNG-terminal. Parallel heeft Eni ook een overeenkomst met Fluxys LNG gesloten om bijkomende laadbeurten te boeken op de terminal.

Groeiende interesse om het pad te effenen voor alternatief gebruik van LNG

De overeenkomsten tonen hoe aantrekkelijk de LNG-terminal in Zeebrugge is als hub voor kleinschalig LNG in Noordwest-Europa. Ze bevestigen ook de groeiende interesse om in te spelen op de markt voor LNG als brandstof voor schepen, vrachtwagens en de industrie.

De markt voor kleinschalig LNG is een bijzonder veelbelovende markt omdat LNG de alternatieve brandstof bij uitstek is voor de scheepvaart en lange-afstandstransport met vrachtwagens. Overstappen van diesel of zware stookolie naar LNG vermindert namelijk onmiddellijk de uitstoot van CO₂ en verlaagt meteen ook tot praktisch nul de uitstoot van fijn stof en andere emissies die de gezondheid schaden.

LNG-terminal Zeebrugge: hub voor kleinschalig LNG

Sinds de nieuwe dienstverlening voor het laden van LNG-tankwagens in 2010 zet Fluxys LNG als dochteronderneming van Fluxys Belgium alle zeilen bij om de LNG-terminal in Zeebrugge te ontwikkelen als hub voor kleinschalig LNG. De tankwagens leveren doorheen Europa LNG aan schepen die LNG als brandstof gebruiken, aan LNG-tankstations voor vrachtwagens en aan industriële vestigingen in regio's die niet op het aardgasnet zijn aangesloten. Voor 2014 komt het aantal laadbeurten van LNG-tankwagens op ongeveer 1900, meer dan een verdubbeling tegenover 2013 en voor de komende jaren blijft de vraag eveneens hoog.

Daarnaast is op de LNG-terminal een tweede steiger in aanbouw die speciaal werd ontworpen om ook kleine LNG-bunkerscheepen te laden die LNG leveren aan schepen die LNG als brandstof gebruiken of aan kleine LNG-bunkerterminals in andere havens. De tweede steiger wordt in de herfst van 2015 in gebruik genomen.

COLUMN

Toepasselijkheidverklaring van expeditievoorwaarden door de opdrachtgever: is dit slim?

De Rechtbank Rotterdam heeft onlangs een oordeel gegeven over de toepasselijkheid van expeditievoorwaarden. Normaal gesproken doet de expediteur een beroep op de expeditievoorwaarden. In deze zaak deed de opdrachtgever van de expediteur een beroep op deze voorwaarden. Op de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever stond aangegeven dat zij werken op basis van de (Duitse) expeditievoorwaarden. De opdrachtgever voerde namelijk zelf ook expeditiewerkzaamheden uit. In de zaak voor de Rechtbank Rotterdam had de opdrachtgever niet de rol van expediteur maar van opdrachtgever van de expediteur. De Rechtbank Rotterdam oordeelde dat de Duitse expeditievoorwaarden niet van toepassing zijn omdat de verwijzing begint met de woorden: "wij werken op basis van...". Een opdrachtgever "werkt" niet maar geeft slechts opdrachten. De opdrachtnemer/expediteur is degene die "werkt". De opdrachtgever kan dus geen voorwaarden van toepassing verklaren door middel van de zinsnede "wij werken op basis van ..."

Het is belangrijk om te realiseren dat logistieke dienstverleners verschillende rollen kunnen hebben. De ene keer is hij opdrachtgever en de andere keer opdrachtnemer. De verwijzing naar de algemene voorwaarden door een opdrachtgever zal dan ook niet moeten beginnen met "wij werken op basis van...", maar met de melding dat bepaalde voorwaarden van toepassing zijn op de overeenkomst.

Daarnaast is het verstandig om de juiste voorwaarden van toepassing te verklaren. Expeditievoorwaarden bevatten bepalingen die vooral gunstig zijn voor de expediteur en niet voor de opdrachtgever. Het toepasselijk verklaren van expeditievoorwaarden door de opdrachtgever kan derhalve zeer ongunstig voor hem zijn. Is een partij een opdrachtgever, dan zal hij algemene voorwaarden van toepassing willen verklaren die bepalingen bevatten die gunstig zijn voor een opdrachtgever, bijvoorbeeld inkoopvoorwaarden.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met de heer R.L. Latten of mevrouw J. Pijper middels hieronder genoemde contactgegevens.



"Specialistische en juridische
assistentie tegen een
redelijke prijs"

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



Rotterdam het nieuwe Slochteren?

Door: Lydia Gille - Foto's: Portpictures

Warmte zonder te hoeven stoken!
De havenindustrie van Rotterdam is hard op weg dé energiebron te worden waarmee Zuid-Holland warm kan zitten; huishoudens, bedrijfspanden en de glastuinbouw. Dat kan door restproducten die nu nog geloosd worden in te zetten, met als eindresultaat minder gebruik van fossiele brandstof, minder lozing en meer hergebruik. Door de aansluiting op de zogenaamde warmterotonde kunnen steden hun distributienet van stadsverwarming erop aansluiten en producerende bedrijven hun restwarmte terug leveren. De eerste grote praktijkvoorbeelden zijn er.

Vuilverbranding, petrochemie, havenindustrie. De haven van Rotterdam vormt een grote concentratie van nieuwe energieproducenten. Nieuwe bronnen. Al is nieuw betrekkelijk, want restwarmte was er altijd al. Alleen wordt die nu afgevangen en hergebruikt. Door restwarmte niet te lozen in de lucht en de Nieuwe Waterweg, maar via een grootscheepse infrastructuur water op 120 graden Celsius door buizen te sturen en aan te sluiten op de stadsverwarming. Daardoor hoeft aanzienlijk minder aardgas gebruikt te worden om het water te verhitten. Zo worden inmiddels 95.000 huishoudens in Rotterdam bediend voor ruimteverwarming en tapwater.

Warmtenet

Stap twee in dit grootse project, dat uiteindelijk moet leiden tot een warmterotonde die heel Zuid-Holland beslaat, was de oplevering afgelopen najaar van Leiding over Noord. In 2013 was de Nieuwe Warmteweg al opgeleverd. Die laatste is een 26 kilometerlang, ondergronds pijpleidingcircuit dat begint bij de vuilverbranding van AVR Van Gansewinkel in Rozenburg. De leidingen kruisen driemaal de A15 en gaan dan onder de Oude Maas, Katendrecht en de Maas- en Rijnhaven door. Bij Charlois splitsen de leidingen in een noord- en een zuidtak. De zuidtak eindigt bij het Maasstad Ziekenhuis, dat hiermee volledig verwarmd wordt. De leiding sluit aan op de distributienetten van NUON. De noordtak eindigt op de Wilhelminapier, hartje Rotterdam, voor aansluiting op het netwerk van Eneco.

Leiding over Noord is 17 kilometer lang, loopt eveneens vanaf de afvalenergiecentrale AVR onder de Nieuwe Waterweg door langs de westrand van Vlaardingen naar de zuidzijde van de A20 richting Schiedam en via Oud-Mathenesse naar de elektriciteitscentrale aan de Galileïstraat voor de aansluiting op het bestaande Rotterdamse warmtenet. Vlaardingen en Schiedam zullen ook gebruik gaan maken van het net.

Kooldioxidebesparing

Niet alleen minder aardgasverbranding, ook de CO₂-reductie is aanzienlijk: 1000 kg per aangesloten woning oftewel 60 procent CO₂-besparing.

De realisering van CO₂-reductie en hergebruik past goed in de duurzaamheidsambities van stad en haven. Doel is de CO₂-emissie in de regio in 2025 met 50 procent te hebben verminderd ten opzichte van 1990. Nu nog komt de restwarmte uit Rozenburg, maar de hele havenindustrie kan leveren. Niet alleen warmte, ook CO₂. Beide zijn producten waar elders behoefte aan is.

De warmte die AVR levert is een restproduct van stoom die ontstaat bij de verbranding van afval. Een gesloten systeem van twee leidingen transporteert het 120 graden Celsius hete water, dat onderweg dankzij twee boosterstations op snelheid blijft, naar zijn bestemming. Het water in de retourleiding is afhankelijk van het seizoen nog 70 tot 90 graden Celsius als het weer in Rozenburg arriveert, alwaar het bij de centrale in Rozenburg weer een nieuwe lading warm water krijgt.



Inzet en betrokkenheid

Hoofdspelers in dit project zijn het Warmtebedrijf Rotterdam (een van de oprichters is de gemeente Rotterdam) als intermediair tussen de partijen, de afnemende energiebedrijven E.ON Benelux, Nuon en Eneco en aannemer Visser & Smit Hanab. Deze laatste tekende voor het ontwerp, de aanleg en vijftien jaar onderhoud van de installatie en leidingen. Het is een waar huzarenstukje geweest, want het tracé loopt onder wegen, knooppunten, spoorwegen, havenwateren en stukken woonwijk door. Ook moest er groen wijken of bomen verplaatst worden, maar in het eindontwerp zijn de groengebieden mooier teruggekomen. Dat succes is niet in de laatste plaats tot stand gekomen dankzij intensief overleg met bewoners en andere betrokkenen, die actief meedachten.

Westlandse energie

Restproducten kan de havenindustrie van Rotterdam goed kwijt aan andere bedrijfstakken. Grote buurman tien kilometer noordelijker is Het Westland, het grootste glastuinbouwgebied van de wereld en een energieverbruiker van formaat. De glastuinbouw produceert echter zelf ook warmte en CO₂ door warmte-krachtkoppeling. Met aardgas in een verbrandingsmotor maken de tuinders elektriciteit, warmte en CO₂, die zij gebruiken en hergebruiken. Bij alle vormen van verbranding komt immers CO₂ vrij. Bij verbranding van voedsel in ons lichaam, bij gas in de verwarmingsketel op zolder en bij de brandstof in de motor van onze auto. Minder aardgas gebruiken komt het bedrijfs-economisch principe ten goede en bewijst bovendien het milieu een dienst. Van het totale aardgasverbruik in Nederland neemt

de glastuinbouw 10 procent voor zijn rekening. Dat is 28 petajoule (PJ - dat is 10 tot de 15de macht, een 1 met 12 nullen), dus 885 miljoen kubieke meter aardgas. Naar schatting zal de havenindustrie in 2018 circa 7 tot 12 PJ aan warmte kunnen leveren. Pure milieuwinst.

Oude oliepijpleiding

Restwarmte gebruiken is dus een duurzaam alternatief voor de tuinbouw, maar heeft als consequentie dat er ook minder CO₂ beschikbaar is, die wel nodig is voor de groei van de teelt. Daarop is een list bedacht: de levering van zuivere CO₂ uit de petrochemisch industrie. Ook pure milieuwinst. Bij de productie van waterstof komt CO₂ vrij die kan worden afgevangen. Via een oude oliepijpleiding van Rotterdam naar Amsterdam komt sinds 2005 zuivere CO₂ van Shell en tegenwoordig ook van de producent van bio-ethanol, Abengoa, naar het Westland. Niet alleen de tuinbouw, ook andere productieprocessen vereisen CO₂, bijvoorbeeld bij de vervaardiging van cement. Meer fabrieken zouden erop kunnen aansluiten. Een robot heeft de voormalige oliepijpleiding toentertijd gecontroleerd en geschikt gemaakt voor het vervoer. Het idee ontstond al in de 90'er jaren bij Energiebedrijf Delfland. De naam van deze hergebruikte pijpleiding is OCAP, Organic Carbondioxide for Assimilation of Plants.

Afnemer en leverancier

Neerlands kassen zijn net als de havenindustrie ook warmteproducenten. In de winter is er te weinig warmte, maar in de zomer is er juist meer warmte in de kas dan er nodig is. Die valt te compenseren. Warmte opslaan in de grond is een optie. In IJsland

en Scandinavië wordt dit principe vaker toegepast. Dat komt hier ook. Er zijn voorbeelden van gebruik van aardwarmte. De sector is innovatief en in het Westland zijn al twee aardwarmtebronnen voor opslag van restwarmte in gebruik. Maar als er per saldo meer warmte is, zou de tuinbouw de overtollige warmte weer kunnen afleveren, zodat andere afnemers die kunnen benutten. Aansluiting op een energienet komt dan zeer van pas.

Zuid-Holland zelfvoorzienend

In een compact gebied van haven, verstedelijk gebied en tuinbouw is veel vraag en aanbod van warmte, die samengebracht kan worden via een warmteronde. Een miljardeninvestering, waaraan de overheid niet meebetaalt. Het is een industrieel project met toekomst, want met uitbreiding van het net zullen er ook steeds meer warmteaanbieders kunnen aansluiten. Telers en hun brancheorganisaties en de Wageningen UR Glastuinbouw hebben de handen ineen geslagen om dit project tot een succes te maken. Het verhaal begint bij de infrastructurele warmtestroom via de Nieuwe Warmteweg en de Leiding over Noord. Het verhaal gaat verder met de uitbreiding van een netwerk naar Delft, Den Haag en het Westland en dan wellicht vertakkingen naar Leiden en Dordrecht. Gemeentes, de provincie Zuid-Holland en marktpartijen onderzoeken hoe zij dit op technisch, financieel en organisatorisch gebied goed voor elkaar kunnen krijgen. Hoe meer bedrijven hun restproducten kunnen afleveren, hoe meer afnemers kunnen aansluiten, hoe beter het milieu is gediend. Bovendien worden we zo ook minder afhankelijk van gas uit Rusland en het Groningse Slochteren.

EUROBARGES b.v.



Uw logistieke partner voor al uw opslag en transporten.

- 65 duwbakken van 450 tot 6500 ton
- Transportovername en bevrachtingen
- Opslag en verhuur
- Duw en sleepdienst
- In en verkoop van duwbakken

Ook gevestigd in Rhooen

www.eurobarges.nl • info@eurobarges.nl

EuroBarges bv.
Scheepvaart en Transportmaatschappij
Kerklaan 6a
2903 BE Capelle a/d IJssel
Tel.: +31 (0)30-234556

KOCH Consultancy Group

Engineers & Architects



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

Beukenstraat 56,
4462 TT Goes
tel. +31(0)113 213030

Noorwegenweg 1,
4538 BG Terneuzen
tel. +31(0)115 642700

www.kochadviesgroep.nl

SNOECK SERVICES BV

LASHING & SECURING



EXPERT IN VASTZETTEN
VAN EXCEPTIONELE LADING

Van Veenendaalweg 17 Fax 010 - 428 96 23
3088 HG Rotterdam E-mail info@snoeck.nl
Tel. 010 - 428 96 22 Site www.snoeck.nl



Van Veelen

INDUSTRIËLE VERPAKKINGEN



VERPAKKEN, OOK OP LOCATIE
KISTEN - KRATTEN - PALLETS

Van Veenendaalweg 17 Fax 010 - 429 70 65
3088 HG Rotterdam E-mail info@veelen.nl
Tel. 010 - 429 01 80 Site www.veelen.nl



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

GEBUIK ONZE RRA 'SNIFFER' TEST

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

VOORKOMEN IS ALTIJD
BETER DAN GENEZEN!



Powered by:



Holland Reefer Service
keeps your reefers running

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



www.hollandreeferservice.com



Mansveld sluit spoorcontracten voor 10 jaar

Vanaf 2021 stopcontacten in alle 1e en 2e klas-coupés van nieuwe intercity's en sprinters, betrouwbare verbindingen van deur-tot-deur en genoeg ruimte in treinen voor reizigers. Die kwaliteitsverbeteringen voor treinreizigers staan in het contract dat staatssecretaris Wilma Mansveld (Infrastructuur en Milieu) afgelopen maand december heeft getekend met Timo Hugues, president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen. Deze vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is op 1 januari 2015 ingegaan en is 10 jaar geldig.



Staatssecretaris Mansveld

Afspraken ProRail in beheerconcessie Ook met Patrick Buck, president-directeur a.i. van spoorbeheerder ProRail heeft Mansveld een contract ondertekend voor de jaren 2015-2025 dat moet leiden tot een verbetering van de prestaties. In deze beheerconcessie is bijvoorbeeld vastgelegd dat ProRail verstoringen op het spoor sneller moet oplossen, zodat reizigers, verladers en vervoerders hier zo min mogelijk hinder van ondervinden. De spoorbeheerder houdt bij het inplannen van onderhoud meer rekening met reizigers, verladers en bewoners langs het spoor. Ook zorgt ProRail ervoor dat goederenvervoerders voor capaciteitsaanvragen, capaciteitsverdeling en gebruiksvroeging op het spoor in Nederland bij één loket terecht kunnen.

Staatssecretaris Mansveld: "NS en ProRail beginnen aan een nieuwe periode met meer ambitie, meer samenwerking en meer transparantie. Voor mij staat voorop dat reizigers tevreden moeten zijn. Zo moet in 2019 minstens 80% van de reizigers NS een 7 of meer geven voor haar prestaties."

Betere samenwerking

NS en ProRail moeten op grond van de contracten beter met elkaar én met andere partijen in de spoor- en OV sector gaan samenwerken. Mansveld heeft verbeterprogramma's vastgesteld, die ProRail en NS samen moeten gaan uitvoeren, zoals de aanpak van overlast door winterweer en de invoering van het Europese beveiligingssysteem ERTMS. Ook worden de eisen waaraan ProRail en NS moeten voldoen beter op elkaar en op de concessies voor regionale vervoerders afgestemd. Dit allemaal met als doel om de reis van deur tot deur verder te verbeteren.

Strakke sturing

NS en ProRail moeten zich meer richten op de publieke belangen. Daarom heeft het kabinet ervoor gekozen NS en ProRail steviger te gaan aansturen op deze maatschappelijke verantwoordelijkheid. Mansveld legt haar prioriteiten aan de vervoerder en beheerder jaarlijks vast in een beleidsprioriteitenbrief. Hiermee geeft de staatssecretaris ProRail en NS specifieke prioriteiten mee die zij uitwerken in het jaarlijkse beheer- en vervoerplan. Zo moet NS dit jaar de

reisinformatie over de van deur-tot-deurreis verbeteren en ProRail de prestaties transparanter maken voor de buitenwereld. Nieuw is ook dat onder andere decentrale overheden, consumentenorganisaties, verladers en vervoerders jaarlijks adviseren over de invulling van de jaarplannen. Deze nieuwe werkwijze is al ingezet bij de totstandkoming van het vervoerplan en beheerplan voor 2015. Mansveld heeft die plannen vandaag naar de Tweede Kamer gestuurd.

Boetes NS en ProRail

De concessies bevatten prikkels om de prestaties te verbeteren in het belang van de reizigers. Als NS en ProRail niet voldoen aan de afspraken die jaarlijks worden vastgelegd in het vervoerplan en beheerplan kunnen zij een boete krijgen van respectievelijk maximaal 6,5 en 2,75 miljoen euro per jaar.

Ook maakt NS kans op een beloning in 2019 als zij de afspraken over bijvoorbeeld klanttevredenheid en reizigerspunctualiteit ruimschoots halen. De boetes moeten ten goede komen aan de reiziger. De reizigers- en consumentenorganisaties mogen voorstellen doen voor de besteding van het geld.



Rotterdam groeit maar niet probleemloos

Door: Antoon A. Oosting - Foto's: Portpictures

De overslag in de haven van Rotterdam groeit en dan vooral in de containersector. De grote vraag dit en komende jaren is echter of die groei voldoende zal zijn om de sociale onrust in de haven binnen de perken te houden. Op 17 december j.l. moest de ME er aan te pas komen om de bezoekers van de jaarlijkse Dag van de Haven in het Luxor Theater te beschermen tegen demonstrerende en zwaar vuurwerk afstekende havenwerkers.

Half januari sloten actievoerende havenwerkers de toegangspoort van de nieuwe RWG-terminal op Maasvlakte2 af en werd bij de terminal van ECT een schip geweigerd dat containers van RWG wilde komen lossen. Voor FNV Havens is RWG de kwaaië pier omdat dit bedrijf weigert een cao voor zijn personeel af te sluiten. Maar volgens RWG willen zijn werknemers dat helemaal niet. Toch hebben de actievoerende havenwerkers in ieder geval bereikt dat op maandagavond 19 januari voorafgaande aan het jaardiner van havenbelangenorganisatie Deltalinqs een eerste sociaal overleg tussen de top van het Rotterdamse havenbedrijfsleven en de vakbeweging tot stand kwam. Doel van dit overleg is tot een 'wapenstilstand' te komen om tijd vrij te maken voor een sociaal akkoord.

De vakbonden eisen sociale regelingen om oudere havenwerkers minder te kunnen laten werken en overbodig wordende havenwerkers aan ander werk te helpen. Als gevolg van de opening van de twee nieuwe containerterminals op Maasvlakte2, die verregaand geautomatiseerd zijn, vrezen de vakbonden dat tot 700 havenwerkers overbodig worden.

FNV Havens vindt dat het havenbedrijfsleven en de overheid hiervoor met geld over de brug moeten komen omdat zij met hun besluit tot aanleg van Maasvlakte2 het hele probleem zouden hebben gecreëerd. Omdat de kranen voor de nieuwe generatie megacontainerschepen veel te hoog worden, vindt de bediening steeds vaker

geautomatiseerd plaats waarvoor aanzienlijk minder havenwerkers nodig zijn.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft zich inmiddels bereid verklaard bij minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een aanvraag in te dienen voor steun aan sociale regelingen om de gevolgen van het banenverlies voor havenwerkers te verzachten. Niemand zit immers op sociale onrust in de haven te wachten. Overigens helpt het dat de containersector dit jaar naar verwachting nog flink zal blijven groeien. Reorganisaties worden pas volgend jaar verwacht.

Daarbij helpt ook mee dat het HbR en containeroverslagbedrijf ECT medio december lieten weten de strijdbijl te begraven. Daarmee is de schadeclaim van ECT van € 1,3 miljard van tafel. Het enige slachtoffer is nu ECT-president directeur Jan Westerhoud die met vervroegd pensioen is gestuurd. Met de beëindiging van dit conflict kan er nu weer gezamenlijk door de containersector met het HbR worden overlegd over de verbetering van de concurrentiepositie van Rotterdam als containerhaven in de strijd met rivalen Hamburg en Antwerpen.

Want daar gaat het dus om. "Rotterdam moet alle zeilen bijzetten om haar marktaandeel binnen de Europese Unie te versterken," aldus Deltalinqs-voorzitter Steven Lak in zijn speech ter gelegenheid van het al weer 15e Deltalinqs Jaardiner waarbij de top van het havenbedrijfsleven en vertegenwoordigers van alle betrokken overheden aanschuiven. In 2014 groeide de goederenoverslag in de

Rotterdamse haven met een bescheiden 1 procent. Lak: "Achter dit totaalbeeld gaan forse verschillen schuil. De Rotterdamse haven moet de handen verder ineenslaan om de toonaangevende positie in de wereld te behouden en uit te bouwen." Dat moet volgens de Deltalinqs-voorzitter door het versterken van de concurrentiekracht van het bedrijfsleven. "Rotterdam kan met haar schaalgrootte en efficiëntie niet langer de duurste blijven. Wij betalen de rekeningen die elders door overheden worden betaald. Dat is niet vol te houden. De overheid is aan zet om een level playing field te realiseren. Waarom moeten de controles op voedselveiligheid hier meer kosten dan in België? Waarom moet onze raffinagesector koploper zijn en als eerste ruim € 1 miljard investeren in de implementatie van nieuwe milieu en veiligheidseisen?"

Deltalinqs bepleit een blijvende toonaangevende positie voor de Rotterdamse haven. "Een vestigingsklimaat dat investeringen aantrekt moet daartoe leidend zijn, anders zetten we doelbewust veel arbeidsplaatsen op de tocht," aldus Lak. Zo moet het aandeel van het goederenvervoer per spoor omhoog. De Betuweroute in het havengebied moet daarvoor worden omgelegd door de realisatie van de zogeheten Calandspoorboog. HbR en Deltalinqs hopen daarvoor op een flinke subsidie van Brussen en het Rijk.

Ondertussen heeft het Havenbedrijf Rotterdam zelf wel al weer aantal belangrijke investeringen in de verbetering van het bestaande havengebied aangekondigd. De meest opmerkelijke die de vorig jaar nieuw aangetreden HbR-president-directeur Allard Castelein aankondigde bij de bekendmaking van de jaarcijfers is het uitdiepen van de Nieuwe Waterweg (vanaf de Beneluxtunnel) tot aan de Botlek van 15,5 naar 17 meter diepgang. Daardoor kunnen grotere sche-

pen met meer lading ruwe olie lossen en olieproducten laden bij de raffinaderijen in het Botlekgebied. Dit werk zou volgend jaar moeten worden uitgevoerd.

Het HbR en de petrochemische sector in de Rotterdamse haven hebben de afgelopen jaren moeten aanzien dat een gevoelig deel van die lading weglekte naar met name Antwerpen en in het bijzonder de VTTI-terminal van oliehandelaar Vitol. Ook verhuisden een aantal benzinepakketen naar Amsterdam dat zich de grootste benzinehaven van de wereld mag noemen.

Overigens rekent het HbR er nog steeds op dat de Russische Summa Group zijn plan voor de realisatie van de Shtandart-Tank Terminal Europoort-West doorzet. Door aanpassingen heeft de uitvoering van dit plan een aantal maanden vertraging opgelopen. De opslagterminals in de Rotterdamse haven krijgen een nog steeds groeiende hoeveelheid stookolie uit Rusland aangeboden. Castelein constateerde dan ook met genoegen dat de haven van Rotterdam nog weinig gemerkt heeft van de economische boycotmaatregelen die het Westen tegen Poetin heeft afgekondigd.

Desondanks was de aanvoer van olieproducten in Rotterdam vorig jaar de grootste daler met een min van 8,1 procent, gevolgd door overig nat (-7,4 procent) waaronder chemische producten en plantaardige oliën en vetten (palmolie) vallen. Dat komt vooral door een lagere productie van de chemie-sector die in Rotterdam moet concurreren met vooral de VS en het Midden-Oosten waar de energielasten aanzienlijk lager zijn. De aanvoer van ruwe olie steeg daarentegen met 4,8 procent wat te danken was aan minder onderhoudstops en een hogere bezettingsgraad bij de raffinaderijen.

Ook de overslag van droog massagoed was met een min van 0,7 procent een daler. Zo gingen er minder (0,9 procent) kolen naar de energiecentrales in Duitsland en minder

erts en schroot (-5,2 procent) als gevolg van renovatie van hoogovens in Duitsland. De overslag van Agribulk (+ 9,2 procent) en overig droog (+ 6,8 procent) stegen. Overig droog zijn grondstoffen voor de bouw wat duidt op een voorzichtig herstel van de economie in de bouw en industrie.

Waar het echt goed mee ging was in de containersector en de breakbulk. In de overslag van containers was de stijging 5,8 procent in TEU en 5,2 procent in tonnen. Vooral de laatste zes maanden is er volgens HbR-president-directeur Castelein sprake van een robuuste groei. Dat leidde afgelopen zomer zelfs tot congestieproblemen. De beide nieuwe terminals van RWG en APMT op Maasvlakte2 zijn nu aan het opstarten en hebben inmiddels hun eerste schepen ontvangen en zullen dus de komende tijd extra overslagcapaciteit toevoegen. Op 11 januari ontving de Euromax Terminal opnieuw een recordschip, de CSCL Globe (19.100 TEU) en de verwachting is dat de komende tijd veel meer van dit soort schepen Rotterdam zullen aandoen.

Een andere sector waarin Rotterdam goed scoort is de breakbulk met een stijging van 12,1 procent. Onder breakbulk vallen de ro-ro-ferries die 8,1 procent meer lading kregen te verwerken door een aantrekkende economie in het Verenigd Koninkrijk. Overig stukgoed (staal, non-ferro, projectlading) steeg 28,1 procent. Dat is een flinke opsteker voor een sector die het jarenlang moeilijk heeft gehad door met name de concurrentie van Antwerpen.

Voor dit jaar verwacht het HbR opnieuw 1 procent groei die vooral uit de containeroverslag moet komen. Binnenkort hoopt het HbR met de betrokken containerterminals overeenstemming te bereiken over de realisatie van een € 80 miljoen investering vergende interne baan die alle terminals moet verbinden voor het snel en efficiënt uitwisselen van containers.





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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

Email: cvv@vletterlieden.nl
Tel 24/7: +31 (0)255 515354
Tel office: +31 (0)255 521796
www.vletterlieden.nl



Coöperatieve
Vereniging van
Vletterlieden w.a.



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

ALCONET HRS depot offers;

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

For more information,
please contact our company;

Alconet BV

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

**In shortsea containervervoer
gaat het om vier dingen:
flexibiliteit, snelheid, innovatie en
betrouwbaarheid.**



**RST, dé dedicated
shortsea terminal in Europa.**

Shortsea containervervoer begint bij RST.

Als u zeker wilt weten dat uw container-overslag professioneel wordt uitgevoerd, kiest u voor RST. Flexibiliteit zit in onze genen. Niet alleen in woorden maar ook in daden. We schakelen snel. Dagelijks zijn wij bezig met het vinden van innovatieve oplossingen voor onze klanten. Door goed met hen mee te denken en prima zorg te besteden aan alle lading, kiest een groeiende groep bedrijven en rederijen voor de betrouwbare dienstverlening van RST. Niet voor niets loopt het merendeel van alle Europese shortsea containerlading via onze terminal.

Meer weten? Ga naar www.rstshortsea.nl



Rotterdam Shortsea Terminals BV
Reeweg 35, Postbus 454
3190 AK Rotterdam Hoogvliet.
Havennummer 2740
T +31 10 294 2400 F +31 10 294 2599
info@rstbv.nl www.rstshortsea.nl



Nieuwe functionaliteiten voor het Port of Antwerp Connectivity Platform



Foto: © Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Het Connectivity Platform, de online tool die een jaar geleden werd gelanceerd om gebruikers van de Antwerpse haven nog beter te informeren over de verschillende transportmogelijkheden van en naar de haven, zit in een nieuw en ruimer jasje. Via het platform tonen vandaag maar liefst 70 transport operators hun intermodale verbindingen, laten meer dan 280 rederijen hun maritieme verbindingen zien en hebben 12 containerrederijen hun empty depot netwerk in kaart gebracht.

"Tienduizenden gebruikers hebben dit jaar het Connectivity Platform bezocht en intensief gebruikt", zegt havenscheper Marc Van Peel. "Sinds het begin van de lancering zijn 200 container terminals uit 15 Europese landen aangesloten. Met deze handige transport planning tool kunnen we promotie voeren over ons sterk aanbod en over

onze talrijke dienstverleners in de haven van Antwerpen. Het platform wijst bovendien onze klanten en dienstverleners in de juiste richting zodat ze elkaar goed kunnen vinden."

Vertrouwde functionaliteiten

Het overzichtelijk en gebruiksvriendelijk platform informeert enerzijds over de mogelijkheden in de haven. Via een interactieve kaart kan je specifieke containerterminals binnen de haven zoeken op basis van diverse criteria. Per terminal vind je niet alleen adres- en contactgegevens, maar wordt ook beschreven welke diensten de terminal aanbiedt. Anderzijds beschrijft het Connectivity Platform de intermodale verbindingen van en naar het Europese achterland. Je krijgt een uniek, transparant overzicht van de inlandterminals in het Europese achterland en hoe en via welke operator die het best bereikbaar zijn.

Nieuwe functionaliteiten

Met een nieuwe gebruiksvriendelijke en duidelijke zoekoptie wordt het aanbod van deepsea en shortsea diensten van en naar de haven van Antwerpen verder in kaart gebracht. Je kan zoeken naar verbindingen per haven, land en vaargebied. Als je zoekt per land of vaargebied krijg je eerst een overzicht van het aantal verbindingen op dat land of vaargebied van en naar de haven

van Antwerpen. De online tool brengt zo de sterkte van het maritieme aanbod van Antwerpen in beeld. Daarnaast brengt een handige google-kaart de locatie, waar de haven gelegen is, in beeld. Per haven krijg je vervolgens een overzicht van de agent en de rederij die de dienst tussen Antwerpen en de haven aanbiedt en krijg je enkele belangrijke details over de dienst zoals de verschepingsvorm en de frequentie van de verbinding.

Voor het achterland biedt het platform een nieuwe zoekoptie om het netwerk van empty depots per eindbestemming en per rederij in het achterland te zoeken. Per rederij krijg je een overzicht van de pick-up en drop-off services voor 20 ft en 40 ft containers. Dankzij deze laatste functionaliteit kunnen verladers en logistieke dienstverleners steeds nagaan waar ze lege containers kunnen oppikken en afzetten (waar ze zich in het achterland ook bevinden) om deze containers vervolgens te hergebruiken voor een nieuwe lading. Lege containers kunnen dankzij dit overzicht steeds snel naar de juiste empty depot worden teruggebracht. Dit bespaart kosten en leidt tot een lagere CO₂-uitstoot. 12 rederijen hebben hun netwerk van empty depots in kaart gebracht.

De online tool kunt u raadplegen via www.portofantwerp.com/nl/connectiviteit



Haven Vereniging Rotterdam is een dynamische club

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Hans Tak

De ruim 75-jarige Haven Vereniging Rotterdam, met ruim 2000 leden, is het platform voor iedereen die de haven een warm hart toedraagt. In 2014 waren er meer events dan ooit te voren met een geslaagd lustrium feest in januari als start en vele bedrijfsbezoeken in het havengebied.

"Het succes van de Jong Haven Vereniging is onmiskenbaar met bijna 600 leden. Een RTM port party met meer dan duizend bezoekers is al gewoon. De Mainport meewerkdagen waarbij wij ervoor zorgen dat studenten korte meewerk stages in de haven krijgen, heeft zijn welverdiende plaats gevonden. We gaan nu al de zevende editie organiseren. De meewerkdagen houden in dat jongeren worden gekoppeld aan een medewerker die voor een dag of een deel van de dag de student op sleeptouw neemt. Wij willen de haven in zijn volle omvang laten zien. Studenten moeten weten dat de haven ook op de Boompjes en op het Weena te vinden is. Er is zowel plek voor mensen die graag een helm op zetten en op terminals rondlopen, als voor (mantel)pakken. Om die reden willen wij dat van ieder bedrijf zoveel mogelijk functies deelnemen, van logistiek tot operationeel en dienstverlenend. Wij

zijn ervan overtuigd dat je hiermee studenten niet alleen voor de haven interesseert, maar ook behoudt voor de stad", aldus Jan Bert Schutrops, voorzitter van de Haven Vereniging Rotterdam. De eerstvolgende meewerkdagen zijn van maandag 18 tot en met vrijdag 23 mei.

Dag van de Haven

Ongeveer 500 belangstellenden waren eind 2014 aanwezig op de 69e Dag van de Haven in het nieuwe Luxor theater, in het jaar dat de Haven Vereniging Rotterdam 75 jaar is geworden. Zij werden bijgepraat over hoe het de haven is vergaan in het afgelopen jaar. Preses Jan Bert Schutrops van de Haven Vereniging, gaf in zijn inleidende woorden aan dat er hopelijk enkele doorkijkjes voor 2015 van de sprekers zouden worden ontfutseld. "Benieuwd of ze een beetje lef hebben. Zo dadelijk zal



Het luxieuze 5-sterren Mainport Hotel, aan de voet van de Erasmusbrug, op een steenworp afstand van het Nieuwe Luxor Theater.



eerst Pex Langenberg Wethouder Haven, Duurzaamheid, Mobiliteit en Organisatie van de gemeente Rotterdam ons toespreken gevolgd door Allard Castelein, President-directeur Havenbedrijf Rotterdam. Allebei doen ze dat voor het eerst, met knikkende knieën heb ik ze in de coulissen zien staan. Voor het eerst allebei examen doen op de Dag van de Haven. De toespraak van het jaar, en ze weten het. Hier moet het gebeuren. We zitten aan hun lippen, ieder woordje wordt gewogen. Grote investeringsbeslissingen worden vandaag al dan niet genomen. Wat heeft de politiek bij monde van de wethouder en wat heeft de haven bij monde van de President-directeur vandaag voor ons in petto?", aldus Jan Bert Schutrops met een kwinkslag. Zowel Castelein als Langenberg ondergingen de vuurdoop met verve. Via stevige betogen bleek dat er op hoofdpunten overeenstemming is over de toekomstvisie. Essentieel want Havenbedrijf en Stad Rotterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Skyline

"2014 was een bijzonder jaar: Een verschrikkelijke vliegcrash, niet voor te stellen onthoofdingen, de dramatische ziekte Ebola in West Afrika en in Nederland ook de hevig emotionele... zwarte pietendiscussie... Derde op het WK, een vracht aan gouden medailles op de Olympische winterspelen en Feyenoord weer op weg naar de finale van de Europa League. Wie had eind augustus gedacht dat Fred Rutten nog de trainer van Feyenoord zou zijn, een nieuwe Kuip leek waarschijnlijker... Maar ook een nieuw college in Rotterdam, onze burgemeester die door Elsevier uitgeroepen is tot man van het jaar, 10 jarig bestaan van Facebook met inmiddels meer dan 1 miljard gebruikers en ... de laatste aflevering van Lingo. Rotterdam positief in het nieuws, tegenwoordig vaak op de juiste lijstjes als sexy stad, mede geholpen door bijvoorbeeld de prachtige skyline, het vernieuwde centraal station en de indrukwekkende markthal. 2014 was een bijzonder jaar en voor mij de derde keer dat ik u op de Dag van Haven mag toespreken. In 2012 vertelde ik u dat na bijna 10 jaar in het buitenland gewoond te hebben, het mij was opgevallen dat als 'gere-immigreerde' Nederlander er zo weinig waardering voor Nederland was, met name door veel mensen die hier altijd waren blijven wonen. In welk land is het beter, vroeg ik mij af en u als zaal moest daar toen het antwoord op schuldig blijven. Wat meer positivisme en optimisme leek mij verstandig en meer dan terecht. Het jaar daarna heeft onze premier dat toen overgenomen doordat we allemaal een nieuwe auto moesten kopen. Zo ziet u maar, je kunt er maar beter bij zijn op de Dag van de Haven."



Drukke netwerkbijeenkomst in het nieuwe Luxor Theater in Rotterdam

Passie

Een jaar eerder sprak de voorzitter over mensen met veel inspiratie, maar te weinig transpiratie. Hier refereerde hij nog even aan op de 69e Dag van de Haven. "Bij jezelf beginnen en je richten op hetgeen je kan beïnvloeden. Dat passie belangrijker is dan talent. Willen belangrijker is dan kunnen. Passie om de haven steeds beter te maken, juist nu een aantal bedrijven en industrieën het moeilijker hebben. Positivisme, optimisme combineren met transpiratie en echte wil. Door passie kweek je medestanders. Eerst zullen mensen misschien nog even afwachten, maar uiteindelijk trekt passie anderen aan en wordt een gemeenschap sterker. Deze gemeenschap is uiteindelijk altijd krachtiger dan de individuen bij elkaar opgeteld. En alleen samen staan we sterk tegenover onze concurrenten."



Allard Castelein (links), President-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, in conclaaf op de Dag van de Haven

FNV

Vervolgens ging de voorzitter van de Havenvereniging Rotterdam in op de demonstratie van de FNV die buiten gaande was, juist op de Dag van de Haven. "Hoe gaan we met arbeidsverhoudingen in onze haven om. Ik ben van mening dat we de dialoog met de vakverenigingen aan moeten gaan. Dit geldt met name voor de wat traditionelere havenbedrijven. Doorgaan

zoals we dat al sinds de jaren 70 doen met eisen van de bonden tegenover eisen van de werkgevers en dan stevig onderhandelen en uitrusten en uiteindelijk verandert er niks behalve dan dat alles weer duurdurder is geworden en mensen nog afhankelijker van bedrijven zijn, is wat mij betreft in 2015 echt achterhaald. Dat de haven afhankelijk is van mensen, is prima maar dat mensen afhankelijk zijn van hun werkgever, en eigenlijk geen kant op kunnen is een slechte zaak. Alles maar in loonruimte stoppen in plaats van investeren in de ontwikkeling en wend- en weerbaarheid van medewerkers is dom. Bijna iedereen snapt dat, in ieder geval alle medewerkers en bedrijven."

Fast forward

Schutrops bepleit een echte dialoog om samen te komen tot afspraken. Met als idee dat je beter de taart eerst groter kunt maken omdat verdelen dan een stuk makkelijker wordt.

"De traditionele kapitaal-arbeid discussie waarbij de arbeider beschermd moet worden tegen dit kapitaal is niet langer houdbaar en gaat werknemers niet meer verder helpen. Sommige vakverenigingen begrijpen dat inmiddels. Maar ook werkgevers die opgeven de dialoog met de bonden te zoeken, zijn verantwoordelijk voor de ongewenste en ineffectieve status quo van de traditionele verhoudingen. Ik denk dat de havengemeenschap baat heeft bij het stoppen met indrukken van de pauze knop en in sommige gevallen zelfs de rewind. We gaan drukken op de fast forward knop. Dit vraagt wat van werknemers, vakverenigingen maar zeker ook van werkgevers. Dialoog vraagt vertrouwen en vertrouwen vraagt transparantie. Maar bovenal vraagt het optimisme en positivisme. Het vraagt passie en wil. Fast forward, de toekomst tegemoet. Want, resultaten uit het verleden bieden geen garantie voor de toekomst. En dat geldt zeker ook voor de haven van Rotterdam."

Maritieme sectoren presteerden in 2013 wederom beter

Met een stijging van ruim 1300 banen en toename van zowel productiewaarde en toegevoegde waarde met 2% (€ 610 miljoen en respectievelijk € 266 miljoen) presteerde de maritieme cluster in 2013 wederom beter dan voorgaande jaren. In totaal werken er circa 224.000 personen in de cluster, dat is 2,5% van de Nederlandse werkgelegenheid. De landelijke werkgelegenheid toonde een afname van 1,3%. De 2% groei van maritieme toegevoegde waarde was ook groter dan het bbp (0,3%). Dit valt na te lezen in "De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2014". Minister Schultz van Haegen (I&M) overhandigde op dinsdag 16 december 2014 het eerste exemplaar aan de voorzitter van Nederland Maritiem Land, Arie Kraaijeveld.

Schultz: "De maritieme sector is een visitekaartje van Nederland. In 2015 kom ik daarom met een Rijksbrede Maritieme Strategie om de samenwerking in de sector te verbeteren op het gebied van innovatie, export, infrastructuur en duurzaamheid. Mede daardoor kan ik het belang van deze monitor niet genoeg onderstrepen. Nergens ter wereld bestaat een vergelijkbare publicatie. Het geeft een volledig en actueel beeld van 11 sectoren en helpt ons beter in te spelen op de kansen, trends en bedreigingen binnen de maritieme wereld.

De totale productiewaarde van de maritieme cluster bedroeg bijna € 49 miljard, dit genereerde een gecombineerde toegevoegde waarde van ruim € 21 miljard. Dat is circa 3% van het Nederlandse bruto binnenlands product. De 12 maritieme sectoren: havens, offshore, maritieme toeleveranciers, scheepsbouw, zeevaart, waterbouw, maritieme dienstverlening en kennisinstituten,



Haven IJmuiden

binnenvaart, Koninklijke Marine, watersportindustrie en visserij waren in 2013 goed voor een totale export van ruim € 21 miljard. Goed voor een aandeel van 4% aan de totale Nederlandse export.

Over de periode 2006-2013 is de totale exportwaarde van de maritieme cluster met 16% gestegen. De sectoren waterbouw en offshore lieten de sterkste stijging met 47% en respectievelijk 45% zien. Het grootste aandeel van toegevoegde waarde wordt door de havens (€ 8,8 miljard) gegenereerd, opgevolgd door de offshore (€ 3,3 miljard) en maritieme toeleveranciers (€ 2,5 miljard). De zeevaart, visserij, scheepsbouw, marine en binnenvaart genereerde een toegevoegde waarde die lager ligt dan in 2006 gerealiseerd. Voor zee- en binnenvaart wordt dit veroorzaakt door lage tarieven door overcapaciteit. Het aantal werkzame personen nam het sterkst toe in de waterbouw, gevolgd door de offshore en havens.

Toekomstige ontwikkelingen

Binnen de maritieme cluster is de laatste jaren een toenemende verwevenheid tussen de sectoren onderling te zien. Arie Kraaijeveld: "De maritieme sector is blij dat de minister in 2015 komt met de rijksbrede maritieme strategie om een versnipperde aanpak van belangrijke thema's te voorkomen, alle clusterpartijen helpen mee waar

mogelijk". Een van de drijvende krachten achter de toenemende verwevenheid is het toenemende belang van de offshore industrie voor de maritieme cluster.

Voor de toekomst blijven de offshore activiteiten, waaronder de ontwikkeling, winning en distributie van windenergie op zee, van groot belang voor de maritieme cluster. Deze activiteiten zullen zich naar verwachting in de nabije toekomst, net als de afgelopen jaren, verder blijven ontwikkelen. Groeikansen voor de offshore zijn te vinden in hoogwaardige technologieën, specialistische equipment en kennis om opkomende economieën te helpen bij het winnen van olie en gas (ook in diep water). Door de dalende olieprijs is de verwachting dat in de olie en gas sector nieuwe projecten een vertraging zullen oplopen.

De Maritieme Monitor is een jaarlijkse thermometer, die meet hoe de 12.000 bedrijven in de sector ervoor staan. Er is niet alleen gekeken naar economische kracht, maar ook naar ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en export. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en in samenwerking met Nederland Maritiem Land heeft Ecorys de studie uitgevoerd. De hele Maritieme Monitor is te vinden op de site van Nederland Maritiem Land: www.maritiemland.nl.

ROTARY EQUIPMENT SERVICE

TOTAL CARE FOR ROTATING EQUIPMENT



Het Rotary Total Care Programma biedt optimale zekerheid voor uw rotating equipment. Voor het hoogste kwaliteitsniveau, een optimale service en een betrouwbare partner bent u bij ons aan het juiste adres!

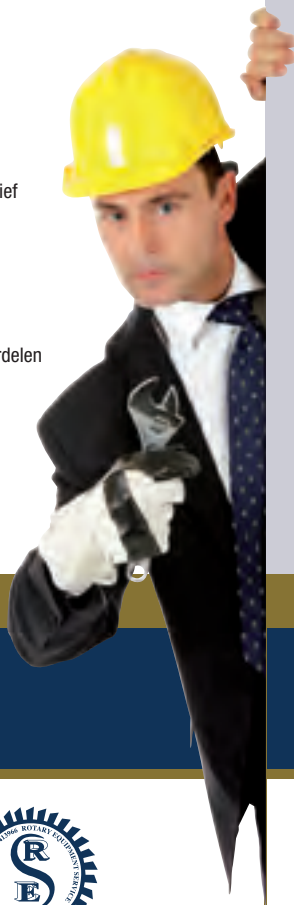
Rotary Equipment Service (RES) reviseert alle merken en typen centrifugaalpomp, verdringer-, vacuüm- en magneetgedreven pompen, turbines, roterende compressoren, mixers en ventilatoren. Dat is waar het bij ons om draait! RES biedt onderhoud op maat voor elk roterend equipment.

Dienstverlening

- Reparatie
- Uit- en inbouwen van equipment
- Revisie in eigen werkplaats volgens uitgebreide inspectie- en maatprotocollen
- On site support in uitvoering en werkvoorbereiding voor correctief en preventief onderhoud

Voordelen

- Onafhankelijk en niet merkgebonden.
- Gezien de veel voorkomende urgentie van levertijden van onderdelen en/of machinale bewerkingen heeft RES een eigen machinale afdeling.
- Vakbekwame technicians, die zijn getraind in veiligheid en kwaliteit, staan garant voor snelle en gerichte service bij reparatie of levering van nieuwe onderdelen.



Rotary Equipment Service

**Maintenance and repair for
all rotating equipment**

Rotary Equipment Service b.v.
Industrieterrein 't Woud 12 | 3232 LN Brielle
The Netherlands | Tel : +31(0) 181 413 966
www.rotary equipmentservice.nl



Het beheren en ontzorgen van uw totale mechanical seal bestand. Dat is waar u op kunt rekenen bij Rotary Trading Company (RTC). Steeds meer eindgebruikers onderkennen dit en maken gebruik van ons uitgebreide dienstenpakket en dito vakkennis. RTC levert en repareert mechanical seals, waaronder speciale afsluiters, pompen en mixers. Wij maken hierbij gebruik van een zelf ontwikkeld webbased 'Tracking and Reporting' systeem om trends in seal failure te registreren en RCA vast te stellen van elke seal reparatie.

Dienstverlening

MECHANICAL SEAL

- Elastomeren, metalen balg seals en pusher typen
- Single, double en tandem
- Componenten seals en cartridge design
- Mixer seals
- Gasseals voor pompen en compressoren

Voordelen

- Klantgerichte oplossingen
- Vakkennis
- Onafhankelijk advies
- Onderhoud op maat voor elke mechanische afdichting

AFSLUITERS EN POMPEN

- Larox pinch valves. Unieke afsluiter voor vele corrosieven en abraseerbare toepassingen
- Larox slangenpompen
- Centrifugaalpomp, side- en top entering mixers

Rotary Trading Company

**Solutions through creative engineering
and expert technical service**

Rotary Trading Company b.v.
Industrieterrein 't Woud 28 | 3232 LN Brielle
The Netherlands | Tel : +31(0) 181 479 811
www.rotarytradingcompany.nl



CAPTAINS OF INDUSTRY

Door: Henk van de Voorde

RTC is toonaangevend op gebied van high-end products en oplossingen voor industrie **Mix van vakmanschap, service en innovatie**

Rotary Trading Company (RTC) uit Brielle levert en repareert naast mechanical seals verschillende andere producten en diensten die tot doel hebben specifieke problemen bij klanten op te lossen. Sinds 1978 houdt RTC zich bezig met adviseren op het gebied van asafdichtingstechniek en het realiseren van klantgerichte oplossingen. Via online support van de fabrikanten die men exclusief vertegenwoordigt, is vrijwel elk type afdichting permanent beschikbaar en kan RTC voor alle specifieke toepassingen het juiste exemplaar leveren. Door dit brede aanbod en de uitgebreide kennis van zaken kan RTC een (merk) onafhankelijk advies geven.

Tevens reviseert het Zuid-Hollandse bedrijf alle merken en typen mechanical seals. Ze maakt gebruik van een zelf ontwikkeld web based 'tracking and reporting' systeem om trends in seal failure te registreren en de root cause vast te stellen van elke seal reparatie. Steeds meer eindgebruikers zien in RTC dé partner voor het beheren en verzorgen van hun mechanical seal bestand. Op diverse wijzen worden er, in samenwerking met de eindgebruikers, productverbeteringen toegepast om de MTBSR te verlengen en de onderhoudskosten te verlagen. RTC is breed inzetbaar, met de beschikking over alle typen mechanical seals en een speciaal pompen- en kleppenprogramma. Met unieke pinch afsluiters biedt RTC de industrie oplossingen in tal van corrosieve en abressieve toepassingen, voor onder andere bulksystemen, pneumatisch transport, waterzuiveringen en andere kristalliserende en vervuilde vloeistoffen.



Rotating equipment

Rotary Equipment Service (RES) is in 1976 opgericht. Het bedrijf reviseert van oudsher alle soorten, merken en typen rotating equipment, ongeacht de omvang. Twee jaar later volgde zusterbedrijf Rotary Trading Company. Beide bedrijven zijn midden in het hart van het Rijnmondgebied

gesitueerd. "Wij combineren specialistisch vakmanschap met innovatieve ontwikkelingen. De samenwerking van Rotary Equipment Service met zusterbedrijf Rotary Trading Company zorgt voor een unieke combinatie die heeft geresulteerd in het Rotary Care Program. Hierin levert Rotary Trading Company de expertise voor het totale mechanical seal beheer; inclusief reparatie, het leveren van nieuwe pompen, pinch valves en geavanceerde technologische oplossingen. Rotary Equipment Service waarborgt de kennis en het vakmanschap voor de overhaul en brengt de upgrading van het rotating equipment tot uitvoer", aldus directeur-eigenaar Edwin Huisman van Rotary Equipment Service en Rotary Trading Company. Kwaliteit, service en betrouwbaarheid zijn speerpunten van beleid. "Essentieel is nakomen wat je belooft. Afspraak is afspraak".



Drs. Ing. Kees Jan Grin, Manager Sales & Operations bij Rotary Trading Company (RTC)

Veiligheid en kwaliteit

Het aantal vaste medewerkers is rond de 75, die met regelmaat interne en externe cursussen doorlopen op het gebied van veiligheid en kwaliteit. Het rotating equip-

ment omvat de reparatie en revisie van alle soorten, merken en typen pompen, hulpstoomturbines, roterende compressoren, mixers, vacuümpompen en ventilatoren. Deze werkzaamheden worden zowel in de werkplaats te Brielle, als op locatie uitgevoerd. De reparatie- en revisiewerkzaamheden worden vastgelegd met uitgebreide inspectie- of maatprotocollen, die kunnen dienen voor de history file. Het equipment kan eventueel ter plaatse worden uitgebouwd, in de werkplaats van RES worden overgehaald en op locatie weer worden ingebouwd en uitgelijnd. Voor het uitlijnen wordt gebruik gemaakt van lasertechniek. Gezien de veelvoorkomende urgentie van snelle levertijden van onderdelen en adequate machinebewerkingen, maakt RES gebruik van een eigen machinale afdeling met draaibanken, freesbanken, kolomboormachines en vlakslijpmachines om zo slagvaardig mogelijk te kunnen opereren. Daarnaast doet de industrie veelvuldig een beroep op de machinale afdeling om allerlei onderdelen te laten vervaardigen.

Database

Ten aanzien van onderhoud en revisie hanteren RES en RTC een geheel eigen aanpak. Alle reparatiegegevens worden opgeslagen in een database. Hieruit worden storingsfrequenties en trends geanalyseerd. Om onderdelen en opstellingen van machines vast te leggen maakt RES gebruik van een eigen cad systeem. Het werkterrein ligt voornamelijk in de chemie en petrochemie, voedingsmiddelenindustrie, tankopslag, staal, afvalverwerkende industrie, waterzuivering, offshore en maritieme sector. "Wij zijn steeds gestaag door blijven groeien. De continuïteit van de onderneming staat echter voorop, groei is geen doel op zich. Vanuit een partnership gedachte dragen wij met onze dienstverlening bij aan de continuïteit en betrouwbaarheid van het productieproces van onze klanten", zegt Kees Jan Grin, Manager Sales & Operations van Rotary Trading Company. RES en RTC worden door het gevarieerde klantenbestand als betrouwbare, toegankelijke en servicegerichte partners ervaren.

Mechanical seals

RTC levert en repareert mechanical seals en voorziet in afsluiters, pompen en ander industrieel equipment. "We leveren onze producten en diensten merkonafhankelijk door de hele Benelux. Men kan ons inschakelen voor reparaties en revisies, levering van standaard producten en voor specifieke toepassingen. Wij denken graag oplossingsgericht mee met de klant om zijn productieproces te optimaliseren. RTC heeft zeer specifieke pompoplossingen in het programma met onder andere unieke slangenpompen en excentrische wormpompen. Naast reparatie en levering van standaard producten



Mechanical Seal

bieden wij speciale mechanical seals op maat aan en ontzorgen we de klant ook met diverse voorraadoplossingen. Wij werken onder andere voor bedrijven in de sectoren: food/biotech, brouwerijen, maritiem, offshore, mijnbouw, baggerindustrie, petrochemische industrie, paint & coating, farmacie, cementindustrie, powerplants, pulp/paper, afvalverwerking & waterzuivering", verklaart Kees Jan Grin.

Marktgebied

Het marktgebied van RTC is van oudsher de Benelux, terwijl met de aanstelling van een tiental distributeurs de horizon wordt verruimd naar heel Europa. RTC beschikt over een uitgebreid gamma (innovatieve) producten met seals van de topleveranciers Huhnseal, PPC en Anga. "Goede mechanische afdichtingen (seals) zijn essentieel. Het lekken van gevaarlijke stoffen en storingen moeten worden voorkomen met het oog op de veiligheid en het productieproces. Soms gaat een seal kapot omdat een pomp bijvoorbeeld boven zijn macht draait of omdat de verkeerde afdichting is gebruikt. Via een eigen inlogcode kunnen onze klanten zien hoe vaak een seal is gerepareerd of wat de reden is dat hij heeft gefaald. We leveren niet alleen de producten, maar ontzorgen de klant ook met onze specialistische serviceverlening. Waar het om gaat is dat we het probleem van de klant hebben verholpen in plaats van louter het verkopen van een product."

Magnetische koppeling

Kees Jan Grin wijst tevens op het nieuwe product dat RTC sinds kort vertegenwoordigt: de magnetische koppeling. "Dit product is een alternatief voor de mechanische koppeling. Voordelen van de magnetische koppeling zijn de operationele zekerheid van de pomp en de energiebesparing. De industrie is een vrij conservatieve wereld, waardoor veranderingen soms lang uitblij-

ven. Met een magnetische koppeling kan een machine probleemloos zonder wrijving blijven draaien, en de koppeling verdient zich binnen het jaar terug."

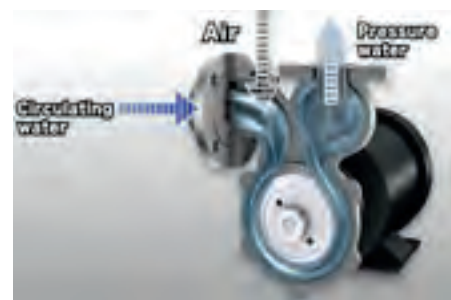
Micro Bubble Generator

Een ander zeer innovatief product is de Micro Bubble Generator. Gebruik van deze nano bubble generator is een simpele methode om uiterst kleine belletjes (gas of lucht) in een vloeistof op te lossen. Deze bel-len generator maakt gebruik van de eigenschappen van de vortex turbine pomp om effectief gas met vloeistof(fen) op te lossen en onder druk aan een proces toe te voegen. Zaken als compressor, statische mixer, druk-/mengtank en ander toebehoren zijn overbodig. Het is zeer geschikt voor het verwijderen van vervuiling, terugwinnen van gesuspendeerde kristallen en andere vaste delen en andere toepassingen waar oplossen van lucht/gas gewenst is. Het is een alternatieve oplossing voor het mengen van (zee)water en lucht, (zee)water en zuurstof, (zee)water en ozon, water en kooldioxide, water en waterstofgas, water en stikstof, chemicaliën en/of verschillende gassen. Zo is de Micro Bubble Generator uitstekend toepasbaar in bijvoorbeeld papier fabrieken, textielfabrieken, viskwekerijen, vleesverwerkende bedrijven, brouwerijen, boerenbedrijven, (petro)chemie, rioolwaterzuiveringen, drinkwaterbereiding, glasfabrieken, papierfabrieken en vele andere toepassingen waar sprake is van proceswater.

Mobile Data Management

In 2015 zal Rotary Trading Company de industrie gaan ondersteunen met het toepassen van Mobile Data Management systemen. Een zeer effectieve methodiek voor het omgaan met maintenance en operational data. Een mobiele oplossing die past in de huidige tijd. "Wij stellen ons ten doel om onze klanten, zowel nu als in de toekomst, te blijven ondersteunen met een goede service in een breed spectrum van producten, reparatie, diensten en technologische oplossingen."

www.rotaryindustry.nl



De RTC Micro Bubble Generator

THE ENTIRE PROCESS IN ONE HAND

Heavy and special constructions, that is the specialism of Overlasko Konstruktie B.V. We are experts at machining, reshaping, constructing and all other related operations in various types of steel.

Overlasko is a supplier for both manufacturing and overhauls in the offshore, construction and machine engineering sector. This may involve (anchor) winches, deck equipment or crane constructions.



From engineering, cutting and rolling to assembly, coating, testing and transport - Overlasko manages the entire production process. This means that we are not dependent on other parties and you can be certain that your product will be delivered on time. Overlasko works in accordance with the regulations of DNV, ABS, BS, Lloyd's, Lloyd's Rules for Mobile Offshore. Units, Stoomwezen, AWS, NORSOK, BV, EEMUA 158 and EN. Our family-run company was founded in 1972 under the name Machinefabriek Lewedorp and became Overlasko Konstruktie in 1993. Over the years we have focused increasingly on special products, such as the manufacturing of pipes from high quality steel.

Go for it!



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

Frankrijkweg 9 | 4455 TR Nieuwdorp
T +31 113 613 130 | F +31 113 612 354
info@overlasko.nl | www.overlasko.nl

Overlasko is dynamic. Do you have a problem?
We will solve it. Go for it! That is our mentality!
ISO 9001, EN 1090-1 EXC. Class 4 & ISO 3834-2 certified.

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze
tarievenkaart 2015.

Met info over de **thema's**,
diverse mogelijkheden
en zeer aantrekkelijke
combinatietarieven!
Voor een goed mediaplan.



seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Overbeek

Container specialist

Container Trucking
Container Depot
Container Sale & Rental

Butaanweg 52/54 Rotterdam
Harbour number 3002

Tel. +31-104386464

Fax. +31-104386463

www.overbeekbv.nl

Foto: Portpictures – Danny Cornelissen

Groot raamcontract waterbodemonderzoek Port of Rotterdam

Europees advies- en ingenieursbureau Tauw heeft een nieuw raamcontract binnengehaald voor het uitvoeren van waterbodemonderzoek voor de Port of Rotterdam de komende drie jaar; van 2015 tot en met 2017. Na een Europese aanbesteding zijn van tien geïnteresseerde marktpartijen er nu twee definitief contractant geworden.

Havenvisie

"De verwachting is dat de komende jaren er nog veel waterbodemonderzoeken nodig zijn" aldus Remco Pikaar, contractmanager bij Tauw. De Rotterdamse havens en de zeehavens van Dordrecht en Vlaardingen moeten in de nabije toekomst bereikbaar blijven voor steeds grotere schepen met meer diepgang. Neem bijvoorbeeld de komst van het grootste containerschip ter wereld, de CSCL Globe, en de komst van de Pieter Schelte,

het grootste hefvaartuig ter wereld, dat constructies van onder meer olieplatforms in één stuk kan vervoeren. Beide schepen zijn niet eerder in Rotterdam geweest. Het Havenbedrijf Rotterdam investeert daarom de komende jaren in de revitalisering van de bestaande havengebieden.

Verdieping Nieuwe Waterweg en Botlekhaven

Een belangrijk speerpunt is de bereikbaarheid voor havengebonden bedrijven. Een voorbeeld hiervan is het project Verdieping van de Nieuwe Waterweg en Botlekhaven. Het verdiepen van de Nieuwe Waterweg is van essentieel belang voor de gewenste bereikbaarheid van grotere schepen in de Botlek. In de Botlek wordt jaarlijks 50 miljoen ton overgeslagen. De Botlek moet in de toekomst geschikt worden gemaakt voor diepere ligplaatsen: van Panamax-klasse schepen (maximale diepgang 13–14 m) naar Aframax-klasse schepen (maximale diepgang 15–16 m).

Bij het verdiepen van de Nieuwe Waterweg zal circa 5,5 miljoen m³ waterbodemonderzoek vrijkomen, waarvan de bestemming nog niet geheel bekend is.

Nautische baggerwerkzaamheden

"Tauw voert binnen dit project op het moment zeer grootschalige waterbodemonderzoeken uit", aldus projectadviseur Saskia Buijs. Nautische baggerwerkzaamheden vragen een andere aanpak dan regulier waterbodemonderzoek. De afstemming tussen het beleid, de beoogde afzet (met verschillende vormen van bevoegd gezag) en de vertaling naar een praktische uitvoering spelen hierbij een cruciale rol. Daarnaast spelen er in het havengebied ook factoren mee zoals weersomstandigheden, getijdenwerking, drukke en grote scheepvaart en de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven (NGE).

Buoys and Dolphins

Een ander project waarbinnen Tauw momenteel waterbodemonderzoek uitvoert is de realisatie van verschillende ship to ship transfers in het Havengebied. Door in totaal 22 ship to ship transfers te realiseren, wordt de afmeertijd van de schepen verkort en de milieulast aan de kade verlaagd.

www.tauw.com



Het grootste ship ter wereld, de Pieter Schelte in Rotterdam. Liefst 382 meter lang en 124 meter breed.



Zeeuwse havenbedrijfsleven toont kracht

Door: Henk van de Voorde

Na twee jaar van stagnatie is bij de bedrijven in de Zeeuwse haven een duidelijke stijging van het overslagvolume in de zeevaart zichtbaar. De groei was daarbij merkbaar in alle kwartalen. De zeegebonden overslag bij bedrijven in de Zeeuwse haven is in 2014 met ruim zes procent toegenomen tot meer dan 35 miljoen ton. Een uitstekende prestatie ten opzichte van de twee voorgaande jaren en in vergelijking met de meeste andere havens in de Hamburg - Le Havre range. Een analyse van de overslagcijfers toont daarbij groei in zowat alle segmenten.

merkend is voor de bedrijven in deze regio maakt dit mogelijk. In goed partnership met het havenbedrijf wordt gewerkt aan verdere groei", aldus Jan Lagasse, CEO van Zeeland Seaports.

Ondanks lastig blijvende macro-economische omstandigheden en geopolitieke onzekerheden verwacht Zeeland Seaports voor 2015 opnieuw een lichte groei van overslag bij de bedrijven in haar havengebied. Dit is mede gebaseerd op de komst van enkele aansprekende nieuwe spelers en nieuwe ladingstromen in de haven.

Offshore windenergie

Zo is de offshore windenergie (renewables) een flinke groeiemarkt voor de Zeeuwse haven. Aan de kade bij VDS Staal- en Machinebouw B.V. in Nieuwdorp ligt momenteel de Aeolus van het internationaal actieve bagger- en offshoreconcern Van Oord. Het innovatieve transport- en installatieschip voor de aanleg van offshore windparken is medio 2014 gedoopt in Rotterdam.

Het reusachtige schip is uitgerust met een kraan die ruim 900 ton kan tillen en heeft een accommodatie voor 75 mensen. Het hefschip kan op eigen poten staan (jack-up) tot waterdiepten van 55 meter.

Het eerste project voor het schip is het in opdracht van Eneco en Mitsubishi Corporation te bouwen offshore windmolenpark Luchterduinen, dat eind van het jaar operationeel zal zijn. Dit park verrijst 23 kilometer voor de kust van Noordwijk en Zandvoort. Van Oord is als EPC contractor verantwoordelijk voor het ontwerp, de inkoop en installatie van de fundaties, de complete elektrische infrastructuur inclusief het offshore transformatorstation en het installeren van de windmolens. Het schip heeft een goed gevulde orderportefeuille. Na Luchterduinen zal het schip worden ingezet op het project Gemini, waar 150 windmolens 55 kilometer boven de kust van Schiermonnikoog in waterdiepten van 35 meter worden geïnstalleerd.

De grootste goederenstroom in de haven, de natte bulk, groeide met 13 procent. Een toename die vooral te verklaren is door flinke uitbreiding van tankopslagcapaciteit en ten gevolge van de doorzettende groei in boordboord overslag. De overslag van droge bulk, in omvang de tweede stroom in de haven, kende een groei van 5 procent. Deze toename komt door een aanzienlijke stijging in overslag van vaste brandstoffen en ertsen. De overslag in containers en RoRo kende een stijging van respectievelijk 13 en 4 procent.

"Deze positieve cijfers illustreren hoe krachtig en flexibel de bedrijven in de Zeeuwse haven zich kunnen ontwikkelen en aanpassen aan nieuwe economische omstandigheden. De ondernemingszin die zo ken-





De Aeolus op hoge poten bij VDS Offshore Construction Terminal in Nieuwdorp

Aeolus

In de huidige winterperiode wordt de Aeolus bij VDS aangepast om de 43 windmolens voor de kust van Noordwijk en Zandvoort verder op te bouwen. Na het hameren van de monopiles in de zeebodem en de installatie van de transition pieces kan straks, bij een aangenamer klimaat, de voortgang van het proces plaatsvinden. Het Zeeuwse bedrijf is regelmatig betrokken bij spraakmakende projecten zoals medio 2013 bij De Groene Verbinding. VDS heeft voor het prestigieuze project in de eigen fabriek zowel de 'Koedoodbrug' als de 'Netkous' vervaardigd. De twee bruggen voor de Netkous werden op de kade in Nieuwdorp op een ponton gereden richting de Rotterdamse Waalhaven. Daar werden ze ontscheept met behulp van twee hijsbokken en met mul-

tiwheelers (spmt's genaamd) over de A15 naar de plaats van bestemming gereden. Vervolgens zijn ze met drie zware kranen op de betonnen ondersteuning over de A15 gelegd. De Groene Verbinding is onderdeel van het Project Mainport Rotterdam, waar ook de aanleg van de Tweede Maasvlakte onder valt. Wandelaars en fietsers kunnen sinds het voorjaar van 2014 van Rotterdam via deze brug over de A15 naar dit uitgestrekte natuurgebied langs de Oude Maas. Het is tegelijkertijd natuurcompensatie ten gevolge van de uitbreiding van de Rotterdamse haven.

Unieke projecten

"Wij participeren graag in unieke complexe projecten. Volgens het bestek moest de 'Netkous' naast de A15 gebouwd worden. We hadden echter een plan gemaakt om de Netkous in twee delen (350 en 325 ton) bij ons te bouwen en te transporteren naar Rotterdam. De twee bruggen hebben we geproduceerd, aan elkaar gelast en geconserveerd", aldus Marcel Geschiere, die samen met Robert van der Loos aan het roer staat van VDS. De Zeeuwse onderneming werkt momenteel ook aan een 'nearshore' windmolen project in het IJsselmeer. Het zorgt naast de coating en marking van deze monopiles ook voor de op- en overslag van dit project op haar nieuw in gebruik geno-

men terrein van drie hectare. "Deze winter hebben wij ook het tweede blade rack voor opdrachtgever Siemens gebouwd, afgeleverd en geïnstalleerd aan boord van het windturbine installatieschip MPI Adventure van Rederij Vroon, in de haven van Teesside in Noord-Engeland. We zijn uitgegroeid tot een internationale speler op het gebied van de fabricage van offshore constructies. Naast het bedienen van de jonge markt van de offshore windenergie, hebben we een mooi trackrecord in de oil & gas industrie met klanten als Heerema, Statoil, Allseas en IHC", aldus Robert van der Loos. Naast de vestiging in Vlissingen-Oost is de VDS Offshore Construction Terminal Eemshaven (op de Orange Blue Terminals) sinds afgelopen zomer operationeel.

www.vdsstaalbouw.nl



Bereidheid om te beleggen neemt toe

ROOSENDAAL - Door de aanhoudend lage rentestand neemt de bereidheid om te beleggen toe. Daardoor zal naar alle waarschijnlijkheid geld naar de aandelenmarkten blijven stromen in de komende jaren, met stabiele tot stijgende beurzen tot gevolg. Om ook tegemoet te komen aan de toenemende vraag op beleggingsgebied vanuit het Rijnmondgebied, heeft Verwer & Janssen (van oudsher sterk in Brabant en Zeeland) het blikveld verruimd. De gekwalificeerde beleggingsadviseurs Frits van Kooten en Bert Suik bestrijken de regio waar hun roots liggen. Door onder andere (deels) gestructureerde beleggingsproducten op te nemen heeft zelfs een forse daling van de aandelenmarkten weinig tot geen impact op de portefeuilles van deze vermogensbeheerder, met professioneel

hoofdkantoor in Roosendaal. "Het is moeilijk qua timing om het juiste moment te kiezen om in te stappen. De afgelopen jaren werden gedomineerd door mondiale woelige economische en politieke omstandigheden. Ondanks dat hebben we al die tijd prima rendementen gerealiseerd voor onze klanten. De afgelopen drie jaar variëren deze gemiddeld van circa 9 tot 12 procent op jaarbasis (uiteraard mede afhankelijk van het gekozen beleggingsprofiel). Als de economische groei echt doorzet (de eerste tekenen van herstel zijn tenslotte onmiskenbaar), wordt beleggen een nog aantrekkelijker scenario", aldus algemeen directeur Evert Verwer die samen met drs. ing. Walter Janssen RBA en mr. Johan van Sprundel de directie vormt.

www.vermogensmanagers.nl



V.l.n.r.: Evert Verwer, Johan van Sprundel en Walter Janssen

Groenleer Metaalrecycling verbreedt horizon



Ondernemer Marco Sinke

ZIERIKZEE - De horizon van Groenleer Metaalrecycling, met hoofdvestiging in Zierikzee en nevenvestiging in Kruiningen, is verbreed tot heel Zuidwest Nederland. De onderneming is een betrouwbare partner voor de inkoop van ferro en non-ferro metalen van zowel bedrijven als particulieren. Groenleer is al bijna 75 jaar specialist in het inzamelen, sorteren en recylen van ijzer en metalen op een verantwoorde wijze. Marco Sinke nam op 1 juli 2013 Groenleer Recycling over van de Jansse Groep, nadat hij in 2009 was gestart met een metaalhandel in Kruiningen.

"We zijn in de afgelopen jaren hard gegroeid, maar in de gemeente Reimerswaal was het lastig om uit te breiden. Toen mij gevraagd werd om Groenleer Recycling in Zierikzee over te nemen, heb ik die kans benut. Daardoor is het bedrijf nu vijf keer zo groot dan voorheen, met een overslag van 150 à 200 ton per week", aldus Marco Sinke. Hij betaalt de klanten een marktconforme prijs voor het sloopafval, met een vlotte financiële afwikkeling. Door de goede service en snelle betaling heeft zijn bedrijf een prima naam opgebouwd.

www.groenleer.com

Amsterdamse havenregio kent recordoverslag in 2014: +1,7%

De zeehavens in het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad hebben 2014, volgens de voorlopige cijfers, afgesloten met een recordoverslag van ruim 97,4 miljoen ton. Dit is een stijging van 1,7% ten opzichte van 2013 toen 95,8 miljoen ton werd gerealiseerd. De totale overslag van de Amsterdamse haven komt in 2014 uit op 79,7 miljoen ton. Dat is een stijging van 1,4% ten opzichte van 2013 (78,5 miljoen ton) en eveneens een record.

De voorlopige overslagcijfers voor de overige Noordzeekanaalhavens tonen het volgende beeld: de overslag in IJmuiden is in 2014 gestegen met 3% tot 17,3 miljoen ton. De overslag in Beverwijk is met 9% gedaald tot circa 0,2 miljoen ton en de overslag in Zaanstad steeg met 17% tot circa 0,2 miljoen ton.

Ontwikkelingen overslag in Amsterdam
De overslag van natte bulk gestegen met ruim 2% tot 42 miljoen ton (2013: 41,1 miljoen ton). De overslag van droge bulk is met ongeveer 1% gestegen tot 34,4 miljoen ton (2013: 33,7).

Binnen dit segment steeg de overslag van steenkool met 8% en daalde de overslag van agribulk met 5%. Container en stukgoed overslag daalde met 11% naar 3,3 miljoen ton, waarbij de overslag van auto's, Ro/Ro en overig stukgoed met 13% daalde en containerlading met 4% (57.000 TEU).

De import steeg met 1% naar 52,8 miljoen ton in Amsterdam. De export steeg met ruim 2% tot 26,9 miljoen ton.

Cruise calls

Het aantal bezoeken van zee cruiseschepen daalde naar 126 (2013:137). Oorzaak voor deze daling is een combinatie van de omvang van de Noordersluis die voor

een nieuwe generatie cruiseschepen aan de krappe kant is en harde wind. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen is in 2014 met 14% gestegen tot 1685.

Dertje Meijer, President-directeur Havenbedrijf Amsterdam NV: "2014 was op vele fronten een succesvol jaar. Het is het jaar van de positieve besluitvorming van de nieuwe grote zeesluis, het jaar dat wij samen met onze stakeholders onze Visie 2030 hebben afgerond en het jaar dat er een aantal omgevingsvergunningen is afgegeven die een stimulans kunnen zijn voor onze activiteiten, zoals meer ruimte voor lichten binnen de bestaande milieuruimte. Het jaar afsluiten met deze overslagcijfers is prachtig. 2015 zal voornamelijk in het teken van de voorbereiding van SAIL Amsterdam 2015 staan, het uitrollen van onze Visie 2030 en de voorbereidingen voor de bouw van de nieuwe grote zeesluis."

Acta Marine contracteert CIG Shipbuilding voor bouw Wind Farm Support Vessel

In opdracht van Acta Marine ontwerpt en bouwt CIG Shipbuilding een groot Wind Farm Support Vessel. Het DP-2 vaartuig is 108 meter lang en 16 meter breed. Het biedt een comfortabele accommodatie en werkruimte aan 75 opvarenden. Het vaartuig beschikt over twee landingsplaatsen voor zogenaamde 'crew transfer vessels', kleinere schepen die monteurs van en naar de windmolens brengen. Daarnaast wordt het nieuwe schip uitgerust met een bewegingscompenserende loopbrug, waardoor het overzetten van technici en uitrusting tussen vaartuig en windmolens veilig en efficiënt kan verlopen.

CIG optimaliseerde het ontwerp met als doel om een schip te bouwen dat de best mogelijke inzetbaarheid en comfort biedt in zwaardere weer- en zeecondities. Deze komen regelmatig voor in windmolenparken die verder uit de kust gepositioneerd zijn.

Het nieuwe vaartuig gaat 'Acta Orion' heten en de oplevering zal naar verwachting in september 2015 plaatsvinden. Momenteel



is de romp in aanbouw in Polen. De afbouw vindt plaats in het noorden van Nederland. Direct na de oplevering zal aannemer Van Oord de Acta Orion charteren voor inzet bij de aanleg van het Gemini Windmolenpark, dat 85 km ten noorden van de Groningse kustlijn komt.

Het nieuwe schip wordt de grootste in de vloot van Acta Marine. Voor de komende maanden is het bedrijf uit Den Helder voornemens verdere investeringen in de offshore windmolenmarkt te doen middels vloottuitbreiding met Crew Transfer schepen.

Acta Marine is een onafhankelijke maritieme dienstverlener, gevestigd in Den Helder. Het bedrijf is eigenaar en exploitant van meer dan 40 werkschepen, met name voor operaties in kustwateren. De schepen worden overal ter wereld ingezet voor ondersteunende werkzaamheden in de markten Olie & Gas, Bagger & Waterbouw en Offshore Wind.

Over CIG Shipbuilding

CIG Shipbuilding beschikt over in-house expertise voor het ontwerp, de engineering en productie van innovatieve en op maat gemaakte schepen en marine equipment.

Korte Berichten

Ruud Vat Ridder in de Orde van Oranje Nassau

Ruud Vat, is op maandag 2 februari onderscheiden met de titel Ridder in de Orde van Oranje Nassau. De onderscheiding werd uitgereikt door Burgemeester Aboutaleb van de gemeente Rotterdam tijdens de viering van het 40 jarig bestaan van Vat Logistics. Deze eervolle benoeming heeft Vat te danken aan zijn jarenlange inzet voor de sector Transport en Logistiek, maar uiteraard ook voor zijn verdiensten als succesvol ondernemer. Transport en Logistiek Nederland (TLN) en FENEX beschouwen de onderscheiding als een terechte erkenning van zijn werk.



Ruud Vat is directeur/eigenaar van Vat Logistics uit Rotterdam. Een familiebedrijf dat in de afgelopen 40 jaar is uitgegroeid van een wegtransportbedrijf tot één van de toonaangevende logistieke dienstverleners binnen de sector Transport en Logistiek. Vat Logistics is al meer dan 30 jaar lid van FENEX en ruim 10 jaar lid van TLN. De verenigingen hebben Ruud Vat leren kennen als een ondernemer pur sang. Door de wijze waarop hij invulling heeft gegeven aan het ondernemerschap binnen zijn bedrijf is hij een groot voorbeeld en inspiratiebron voor vele andere bedrijven in de sector.

Naast het ondernemerschap heeft Ruud Vat een lange staat van dienst als bestuurder binnen de sector Transport en Logistiek, als voorzitter van FENEX (Kring van TLN) en als lid van het bestuur van TLN. Binnen alle gremia heeft Ruud Vat zich bewezen als gewaardeerd en bekwaam bestuurder waarin hij zich jarenlang heeft ingezet voor de belangen van de sector Transport en Logistiek.

'Bezuiniging maakt binnenvaart onbetrouwbaar'

Bedrijfsleven: bezuiniging sluizen Twentekanaal en Kop van Overijssel onaanvaardbaar

Als het kabinet bezuinigt op de sluisbedieningstijden in Oost-Nederland, brengt dat de betrouwbaarheid van de binnenvaart in deze regio in gevaar. Omdat er dan teveel vertragingen ontstaan, stappen bedrijven minder snel over op de binnenvaart, iets waar het kabinet momenteel juist samen met het bedrijfsleven aan werkt. Verladersorganisatie EVO, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), BLN-Koninklijke Schuttevaer en Port of Twente vragen minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu daarom om de aangekondigde bezuinigingen in deze regio te verzachten zodat bedrijven in 2015 en de jaren daarna geen extra wachttijden ondervinden. Doet de minister dit niet, dan brengt dit volgens de organisaties schade toe aan het bedrijfsleven en de binnenvaart.

Oost-Nederland

De Twentekanaal moeten volgens de plannen 57 uur aan sluisbedieningen inleveren, waardoor er 144 uur per week overblijven om de sluizen

te bedienen. EVO, het CBRB, BLN-Koninklijke Schuttevaer en Port of Twente berekenen dat er minimaal 162 uur nodig is om het huidige scheepverkeer niet te vertragen als de ladingstromen gelijk blijven. Voor de kop van Overijssel troffen gemeenten en de provincie een voorlopige oplossing tot 1 juli 2015. Zonder nadere afspraken ontstaat hierna een situatie vergelijkbaar met de Twentekanaal.

Bezuiniging

Het kabinet wil bezuinigen op het aantal uren waarop sluizen en bruggen bediend worden. Bedrijven die voor hun bevoorrading en afzet afhankelijk van de binnenvaart zijn, krijgen hierdoor met vertragingen en dus hogere kosten te maken. Dat zorgt volgens EVO, het CBRB, BLN-Koninklijke Schuttevaer en Port of Twente voor een verslechtering van hun concurrentiepositie en een slechter vestigingsklimaat voor Nederland. Deze bezuiniging kost Nederland dus uiteindelijk veel meer dan de maatregel mogelijk oplevert.

Ondernemers worstelen met Duitse controles minimumloon

EVO: maatregel voor fatsoenlijk loon in Duitsland nu volledig op bordje Nederlandse ondernemers

De Europese Commissie moet beoordelen of Duitse maatregelen om het minimumloon te controleren tegen de Europese vrije markt indruisen. Dit stelt verladersorganisatie EVO, waar de afgelopen weken veel Nederlandse ondernemers die in Duitsland werkzaam zijn zich meldden omdat ze worden opgezadeld met een enorme administratieve rompslomp.

Nederlandse bedrijven, van agrariërs die hun producten naar Duitsland vervoeren tot aannemers die in Duitsland werken, moeten allemaal kunnen aantonen dat ze het minimumloon betalen of betaald krijgen. De Duitse maatregelen gingen op 1 januari 2015 in, maar vanaf februari wordt er actief gecontroleerd.

Handel

De Duitse maatregel legt volgens EVO, belangenbehartiger van 20.000 handels- en productiebedrijven, een zware wissel op de onderlinge handel tussen Nederland en Duitsland. Zo dwingt de maatregel werkgevers om hun volledige loonadministratie in het Duits te vertalen. Doen ze dit

niet, dan kan de boete oplopen tot maar liefst 30.000 euro per bedrijf. Ook kan de Duitse douane werkzaamheden stilleggen om bewijsmiddelen op te vragen, wat het logistieke proces enorm vertraagt. Ondernemers weten dan ook vaak niet welke documenten er noodzakelijk zijn om mee te nemen. EVO organiseert daarom op 5 februari een informatiebijeenkomst waarop specialisten zoveel mogelijk vragen beantwoorden.

Europa

Hoewel EVO maatregelen om een fatsoenlijk loon te garanderen, onderschrijft, komen de gevolgen van de maatregel nu volledig op het bordje van Nederlandse ondernemers. EVO vraagt het Nederlandse kabinet daarom of de Europese Commissie de Duitse maatregelen kan toetsen. Op basis van eerdere gerechtelijke uitspraken, zijn de Duitse documentatie-eisen mogelijk in strijd met het vrije verkeer van goederen en diensten in de Europese Unie. Bovendien komt deze wet nog eens bovenop fraudebestrijdingsmaatregelen die Duitsland vorig jaar nam op het gebied van de omzetbelasting.

Aanpak ladingdiefstal werkt

Na jarenlange stijging nu daling aantal ladingdiefstallen

De gezamenlijke aanpak van bedrijven en de overheid tegen ladingdiefstal helpt. Dit stelt verladersorganisatie EVO vandaag in reactie op cijfers van de politie waaruit blijkt dat de diefstal van lading uit vrachtauto's het afgelopen jaar sterk daalde – een trendbreuk in vergelijking met voorgaande jaren.

In de rapportage Transportcriminaliteit 2014 stelt de politie dat het aantal ladingdiefstallen in 2014 met 23 procent daalde – van 241 in 2013 naar 185 vorig jaar. Het aantal pogingen bleef met 189 in 2013 en 181 in 2014 nagenoeg gelijk.

Succes

Al jaren werken ondernemersverenigingen en de overheid samen om ladingdiefstallen te verminderen. Vorig jaar sloeg EVO, belangenbehartiger van 20.000 handels- en productiebedrijven, samen met verzekeraars en Transport en Logistiek Nederland (TLN) de handen ineen om het toenemende probleem van ladingdiefstal een halt toe te roepen. In aanwezigheid van minister Ivo Opstelten van Veiligheid en Justitie ondertekenden de partijen hiervoor de Safety Deal Transportcriminaliteit. De organisaties wezen ondernemers en chauffeurs op preventieve maatregelen, onder meer met een speciale website. EVO spreekt dan ook van een succesvolle start van deze aanpak.

Manon Bloemer nieuw lid Raad van Commissarissen Portbase

Manon Bloemer is benoemd tot lid van de Raad van commissarissen van Portbase, de organisatie die via het Port Community System de informatie-uitwisseling in de Nederlandse havens zo makkelijk mogelijk maakt. Als commissaris zal Manon Bloemer optreden namens de havensectoren die nog niet in de Raad vertegenwoordigd waren. Manon Bloemer heeft ruime bestuurlijke en logistieke ervaring en is in het dagelijks leven Managing Director Vopak North Netherlands. Daarnaast is Bloemer voorzitter van de ORAM-commissie Olie. In deze commissie zijn de Amsterdamse olieterminals Vopak, BP, Oiltanking, Eurotank, Nustar AFS, Fincofuel en Hydrocarbonhotel vertegenwoordigd.

Afscheid van Albert Thissen

Albert Thissen keert na twaalf jaar terug naar Frankrijk om er alle activiteiten van Hapag-Lloyd te gaan leiden. Om die reden neemt hij afscheid als RvC-lid. In zijn zittingsperiode heeft hij een zeer waardevol rol gespeeld

bij de verdere groei van Portbase en het Port Community System in Nederland.

Onlangs ontving Thissen van het Havenbedrijf Rotterdam nog het boeganker, een onderscheiding die wordt uitgereikt aan personen die gedurende vele jaren vanuit een leidinggevende positie, als boegbeeld, een vitale bijdrage hebben geleverd aan de Rotterdamse haven.

De Raad van Commissarissen van Portbase bestaat nu uit de volgende personen:

- Ronald Paul (voorzitter) - Chief Operating Officer Havenbedrijf Rotterdam
- Ries Bode - Directeur Management in Motion
- Dertje Meijer - Algemeen Directeur Havenbedrijf Amsterdam
- Manon Bloemer - Managing Director Vopak North Netherlands
- Jan Waas - Chief Technology Officer, Europe Container Terminals
- Steven Lak - Voorzitter Deltalinqs



Manon Bloemer

Grote investering in verlenging spoor in Europoort

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

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

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

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

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

COMPLETE AND HASSLE-FREE SERVICE IN FLEXITANKS

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

Contact:
Maarten W. van der Kleij

Phone: +31 180 421 133
Fax: +31 180 421 745
Mobile: +31 653 174 757

maarten@neoflex-europe.nl



www.neoflex-europe.nl

Korte Berichten

FloorBridge® voegstelsel is uniek



NIEUWERK AAN DE IJSSEL – Het FloorBridge® voegstelsel is de perfecte oplossing voor alle vloerdilatatie voegproblemen. Dit innovatieve product laat toe over de voeg te rijden met alle voertuigen zonder een schok te voelen en zonder schade aan de voeg of het voertuig te veroorzaken. De installatie wordt uitgevoerd door gecertificeerde en gespecialiseerde bedrijven. "FloorBridge® is een zeer hoogwaardig product (gefabriceerd in Oostenrijk) waar serieus mee moet worden omgegaan. De hoge kwaliteit brengt met zich mee dat het alleen door gekwalificeerde montagebedrijven mag worden verwerkt. Wij leiden de monteurs zelf op. De afdeling R&D is voor ons heel belangrijk. Het product

wordt voortdurend geoptimaliseerd naar de wensen van de markt. FloorBridge® biedt extra hoge weerstand tegen extreme belastingen", aldus Pim Smeman van FloorBridge® Nederland BV. Met de introductie van de duurzame dilatatievoeg zijn voegproblemen voltooid verleden tijd. Tegelijkertijd is er minder onderhoud nodig aan de heftruck, zijn er minder rugklachten, valt er geen lading meer, moet er niet steeds geremd worden voor de voeg en verstomt het lawaai dat onlosmakelijk lijkt te horen als over een voeg wordt gereden. Het nieuwe voegstelsel is vooral een uitkomst voor heftrucks met massieve banden, handpalletwagens, elektrische palletwagens, stapelaars, orderverzamelaars, reacht-

rucks, smallegangstrucks en hoogbouwtrucks. Het product is snel toepasbaar (binnen 12 uur weer belastbaar), zonder onderbreking van het productieproces.

Toepassingsgebied

Het toepassingsgebied is zeer breed. Variërend van magazijnen en industriebouw tot autofabrikanten en toeleveringsbedrijven; van winkelcentra en ziekenhuizen tot evenementenhallen en vliegvelden. "Wij zijn voornamelijk actief op de renovatiemarkt. Zo zijn vastgoedbezitters een belangrijke doelgroep voor ons. Als de gemaakte voeg niet (meer) voldoet, gaat men tenslotte bij de huiseigenaar klagen. Andere (potentiële) opdrachtgevers zijn vorkheftruckondernemingen en bedrijven die vloeren maken. In de retail heeft men mede oog voor esthetisch verantwoorde voegsystemen, terwijl men in de industrie vooral waarde hecht aan de functionaliteit met degelijke onverslijtbare vloeren", verklaart Pim Smeman. FloorBridge® Nederland BV importeert, verdeelt, leidt op en certificeert voor de hele Benelux. Het FloorBridge® voegstelsel kan vanaf 2015 ook worden toegepast bij parkeergarages en landingsbanen en vanaf 2016/17 bij openbare wegen en kunstwerken zoals bruggen en viaducten.

info@floorbridge.nl
www.floorbridge.nl

MBC en VBC toasten op het nieuwe jaar bij BouwCenter Logus Vlissingen

RITTHEM – Bijna 200 leden van de MBC en de VBC waren op woensdag 14 januari te gast bij BouwCenter Logus Vlissingen op bedrijventerrein Souburg-Ritthem. Het glas op de drukbezette netwerkbijeenkomst werd geheven op een voorspoedig 2015. Na de inleidende woorden van voorzitter Henk Meulmeester van de Vlissingse Bedrijven Club (VBC), ging gastheer Ruben Elenbaas nader in op de diverse activiteiten van BouwCenter Logus Vlissingen. De onderneming is ervaren toeleverancier van bouw- en afbouwmaterialen, voor doe-het-zelvers en bedrijven. Van thuisklus tot project in utiliteitsbouw, woningbouw of renovatie: Logus heeft er de materialen voor.

www.mbcmiddelburg.nl
www.vlissingsebedrijvenclub.nl



Ademlucht die er mag zijn

HELLEVOETSLUIS – Naast de levering van PBM's en kleding, zijn ook de verhuuractiviteiten speerpunt van All Safety Supply. Het bedrijf uit Hellevoetsluis beschikt onder andere over een aantal hypermoderne life support units. Deze wagens zijn voorzien van een primair luchtsysteem en een secundair luchtsysteem als back-up. De aangezogen lucht wordt permanent gemonitord door een gasdetectiesysteem.



Mocht dit systeem iets waarnemen, dan schakelt de unit automatisch over op het secundaire systeem, dat is voorzien van een aantal luchtcilinders. Er kan gewerkt worden met vier luchtlijnen. Ook de opbouw van communicatie is mogelijk. Daarnaast verhuurt All Safety Supply het meest uiteenlopende Safety Equipment.

info@allsafetysupply.nl
www.allsafetysupply.nl

◀ FOTO CPD.NL

Door: Henk van de Voorde

IZV en Industrial Building Systems (IBS) zijn een begrip tot ver over de landsgrenzen

Specialist in gevelbekleding en hallenbouw

IZV uit het Zeeuws-Vlaamse Kloosterzande is al meer dan vijftig jaar gespecialiseerd in het aanbrengen van bekleding op bedrijfsgebouwen, onder andere voor (middel) grote haven- en industriële bedrijven, vooral in de chemische- en petrochemische industrie. Alle opties zijn bespreekbaar en uitvoerbaar. Het in 1964 opgerichte IZV is een degelijke onderneming met een moderne aanpak die door de grondige manier van werken een mooie klantenkring heeft opgebouwd. Naast projecten in Nederland en België worden er met regelmaat werken aangenomen in landen als Duitsland en Frankrijk. Zusterbedrijf IBS, eveneens gevestigd in Kloosterzande, is gespecialiseerd in hallenbouw voor bedrijven in de industrie en op- en overslag, zoals bijvoorbeeld transportbedrijven en logistieke centra.



Maatwerk

"Als het gaat om industriebouw willen opdrachtgevers kunnen rekenen op maatwerk van specialisten die hun vak verstaan", zegt Bob Compier, directeur van IZV en IBS BV. "Daarom investeren we in mensen, want bij IZV/IBS vinden wij dat werkzaamheden uitgevoerd moeten worden door vakbekwame voorlieden en monteurs. We werken volgens de kwaliteitsnorm ISO9001, het veiligheidscertificaat VCA** en het CE-certificaat voor NEN-EN 1090-1. Ontzorgen is waar we goed in zijn. Onze klanten hebben vanaf het begin tot en met het einde van een traject steeds dezelfde persoon als aanspreekpunt. Vanzelfsprekend zijn (op-)leveringen op tijd en werken we efficiënt door gebruik van hoogwaardig materiaal waarbij we inspelen op omgevingsfactoren. En als het karwei is geklaard, houdt ons werk niet op. Wij verlenen onze klanten niet alleen garantie, maar bieden ook de mogelijkheid om inspectie, renovatie en periodiek onderhoud door ons te laten uitvoeren. Natuurlijk adviseren wij daarbij en bieden we de klant een onderhoudsprogramma dat aansluit bij de behoefte."

Vakbekwaam

Industrial Building Systems (IBS) beschikt over een productieruimte van 3500 vierkante meter. Met behulp van moderne machines en vakbekwaam personeel wordt snel, innovatief en vakkundig geproduceerd. IBS ontwerpt en fabriceert in eigen beheer geoptimaliseerde, lichtgewicht staalconstructies

voor bijna alle toepassingen. "Hierdoor kunnen we op een snelle, flexibele maar vooral tegen een kostentechnisch gunstig prijsniveau bouwen. Hallen met een kolomvrije overspanning van 70 à 80 meter zijn geen uitzondering! Naast de hallenbouw worden ook vele andere projecten gerealiseerd, zoals bedrijfspanden, sportaccommodaties en kantoorgebouwen."



IBS biedt integrale kwaliteitszorg, vanaf het ontwerp tot en met de uitvoering van het bouwproject. Kortom: voor nieuwbouw, onderhoud en renovatie kan men terecht bij IZV en IBS BV. "We kunnen door de synergie van beide bedrijven efficiënt, snel en tegen concurrerende prijzen bouwen. De hele 'bovenbouw' kan bij industriële projecten turn key worden gerealiseerd", aldus Bob Compier.

WWW.IZV.NL

info@izv.nl, 0114-687200

WWW.IBS-HALLENBOUW.NL

info@ibs-hallenbouw.nl, 0114-683200



Korte Berichten

EB-Groep: meer dan 100 jaar specialisme in elektromotoren

CLINGE – In de verschillende sectoren waar gas-, damp-, nevel- of ontploffingsgevaar heerst, is het essentieel dat de juiste apparaten, procedures en beveiligingssystemen worden ingezet. De Europese ATEX 137 (Atmosphères Explosives) richtlijn schrijft voor dat de medewerkers tegen explosiegevaarlijke materialen of processen dienen te worden beschermd.

ATEX richtlijn

De EB Groep, van oudsher sterk in het repareren en reviseren van elektromotoren, is in het bezit van het internationale IECEx03 certificaat waarbij aan de gebruikers van Ex-apparatuur conform ATEX gegarandeerd is dat de explosieveiligheid behouden blijft, als deze gerepareerd, gemodifi-

ceerd of overgehaald wordt. Naast repareren en reviseren van elektromotoren is de EB-Groep zich gaan toeleggen op de reparatie van aanverwante artikelen, industriële automatisering en de verkoop en reparatie van (elektrisch) handgereedschap. Er werken bij de organisatie inmiddels 42 mensen. Naast Elektromotoren Bracke BV in het Zeeuws-Vlaamse Clinge wordt de EB-Groep gevormd door de Belgische vestiging Bracke Elektro NV in St. Gillis Waas en Boer & Bakker BV te Waddinxveen. Gezamenlijk goed voor meer dan 100 jaar expertise in elektromotoren.

"Wij hebben bewust geïnvesteerd in het behalen van het internationale IECEx03 certificaat. Dit keurmerk erkent dat wij met kennis, zorg en betrokkenheid materieel op goede wijze onder-

houden en repareren", aldus drs. ing. Joris Bracke, directeur-eigenaar van de EB-Groep. Het IECEx-DEK-S0013 certificaat behelst het repareren van elektromotoren, pompen, reductoren en overig rotating equipment. De klanten van de EB-Groep hebben een leverancier die haar verantwoordelijkheden kent en neemt.

Joris Bracke (tevens bestuurslid bij branche organisatie Uneto-VNI) wil installatie-eigenaren op het hard drukken dat zij hun onderhoud aan explosie veilig materiaal uitbesteden aan IECEx-03 gecertificeerde bedrijven, zodat veilig gebruik gegarandeerd kan worden.

info@eb-groep.nl

www.eb-groep.nl



Drs. ing. Joris Bracke, directeur-eigenaar van de EB-Groep

Syndus Groep viert 60-jarig bestaan

TERNEUZEN – De Syndus Groep viert binnenkort het 60-jarig bestaan. Zaterdag 21 maart is er in het nieuwe bedrijfspand van Arentis aan de Industrieweg in Terneuzen een familiedag. Op deze open dag kan iedereen kennis maken met de Syndus Groep. De hoofdactiviteiten van de bedrijven van de Syndus Groep zijn naast verhuur van verticaal en horizontaal industrieel equipment en gereedschap (Arentis), de bouw van staalstructuren (Ferris), de levering van kunststof buisleidingssystemen (Amerplastics) en glasvezelversterkte kunststof looproosters (Fiberstruct). "We zijn

sterk industrieel gericht, met grote klanten in de petrochemie zoals Shell, BASF, Dow, Akzo en Dupont. In de industrie is er veel synergie. De bedrijven van de Syndus Groep versterken elkaar, zoals in diverse industriële projecten", aldus Jean-Paul Heijens en zijn zus Sandra de Nijs-Heijens, die aan het roer staan van de Syndus Groep. De Syndus Groep telt 350 medewerkers, met vestigingen in Terneuzen, Gent, Hoogvliet, Klaaswaal en Strazske in Slowakije. Het afzetgebied is de Benelux, Frankrijk, Duitsland en Engeland.

www.syndus.com



MariFlex specialist voor de scheepvaart



VLAARDINGEN – Met de unieke Mobile Vapour Recovery Unit (MVRU-1100) voor de scheepvaart kan MariFlex momenteel tanks en schepen snel en eenvoudig ontgassen, inert maken en alle resterende dampen van de lading opvangen en afvoeren, zonder dat daar reststoffen bij vrijkomen of afval ontstaat. Het systeem kan ook het overpompen van lading tussen zee- en binnenvaarttankers in havens aanzienlijk versnellen. Sales Manager Bas de Jong van MariFlex Benelux onderstreept het belang van het aanbieden van een totaalpakket aan diensten. Daarbij heeft veiligheid de hoogste prioriteit. "We kunnen de totale coördinatie op ons nemen bij Ship to Ship transfers. Van het inert maken en ontgassen van schepen tot het laden en lossen van het zeeschip zelf. Zo boeken we grote tijdswinst voor onze klanten."

MariFlex, een van 's werelds marktleiders op het gebied van diensten en producten voor het laden en lossen van vloeistoffen, is medio 2013 verhuisd van de Koningin Wilhelminahaven in Vlaardingen naar een nieuwe locatie aan de Maassluisdijk. Daar heeft het bedrijf de beschikking over een bedrijfsterrein met eigen kade en een 60 meter lange steiger, waar binnenvaartschepen tot 135 meter lengte kunnen afmeren. In de nieuwe hal (1250 vierkante meter) is ruimte voor de opslag van onderdelen en producten zoals pompen, powerpacks, slangen en andere materiaal. Tevens is er een productiewerkplaats waar MariFlex equipment zoals powerpacks, brandblus-units en hydraulische pompen produceert.

www.mariflex.net

BOEKBESPREKINGEN

Kijk op Zee

Bij Auk Boom Producties verscheen het boek 'Kijk op Zee. Maritieme Portretten' door Fred Boom.

Fred Boom zegt: "Schepen hebben mij altijd geïntrigeerd en geïnspireerd. Zodra ik een schip zie, begint bij mij de fantasie te werken. Ik stel me haar voor als zij over de eindeloze oceanen vaart, of – haast bezwijkend onder een zware last – de veilige haven binnen loopt. Hoewel de schepen gedurende mijn leven drastisch zijn veranderd, is de oorsprong van die fantasie niet veranderd. Het schip, de oceanen, de luchten en de havens, zij blijven de voorbeelden waar ik mijn fantasiewereld naar moduleer.

Dit boek is gevuld met die wereld. Meestal is het een beeld uit vervlogen tijd, want strakke lijnen van de tegenwoordige serieschepen brengen mij niet snel achter de schildersezel. Als ik ze al portretteer is dat vaak in vluchtige schetjes, want ja... ik moet tekenen. De basis van deze uitgave is gelegen in de gedachte dat driemaal scheepsrecht is. Na mijn boeken 'Over Zee' en 'Van Zee' wilde ik in eerste instantie een boek maken waarin de Zaanse maritieme wereld de boventoon zou voeren. Ik dacht daarbij aan zowel binnenvaart als zeevaart. Uiteindelijk is het toch weer meer geworden, maar de houtboten die in mijn jeugd hier in Zaandam met grote aantallen kwamen en de houtwerkers die deze schepen plank voor plank met de hand losten zijn in dit boek prominent aanwezig."

'Kijk op Zee. Maritieme Portretten' (ISBN 978-90-78006-08-4) werd als hardback uitgegeven en telt 96 pagina's, geheel full colour. Het boek kost 29.90 euro. Aankoop kan via de boekhandel, maar ook rechtstreeks bij de uitgeverij, Auk Boom Producties, tel. +31(0)75-6401440 of via e-mail: vanzee@aukboom.nl.

Koopman in kennis

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'Koopman in kennis. De uitgever Willem Jansz Blauw in de geleerde wereld (1571-1638)'. Djoek van Netten tekende als auteur.

Er is geen drukker in Nederland zo bekend als Willem Jansz Blauw (1571-1638). De atlas van Blauw geldt wereldwijd als het hoogtepunt van historische cartografie. Maar de Amsterdamse drukker was in zijn eigen tijd ook tot ver buiten de landsgrenzen beroemd als astronoom, wiskun-

dige en uitgever van wetenschappelijke werken. Deze ten onrechte onderbelichte kant van Blauw staat centraal in 'Koopman in kennis'. Historica Djoek van Netten laat zien hoe de Amsterdammer zich bewoog in een internationaal netwerk van geleerden. Blauw handelde in kennis. In een tijd waarin auteursrechten en intellectueel eigendom nagenoeg onbekend waren, had hij veel invloed op de presentatie en verspreiding van kennis.

Voor Blauw waren boeken koopwaar. Hij was een koopman die zijn leven lang bouwde aan een wetenschappelijk en commercieel netwerk, als onderdeel van zijn verkoopstrategie. Zijn fonds bestaat voornamelijk uit kwaliteitsdrukwerk. Ook daarin toont hij zijn wereldklasse.

'Koopman in kennis' toont het culturele en intellectuele leven in de Republiek in de vroege Gouden Eeuw. Uitgevers speelden daarin een belangrijke rol. Dit boek is de handelseditie van het proefschrift dat Djoek van Netten in 2012 aan de Rijksuniversiteit Groningen verdedigde.

'Koopman in kennis' (ISBN 978-90-5730-879-6) telt 320 pagina's en werd als softback uitgegeven, en 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. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Varen. Marine en Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog

Bij Auk Boom Producties vonden we het boekje 'Varen. Marine en Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog'. Door het oog van maritiem schilder Fred Boom.

Onder de titel 'Varen, Marine en Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' organiseerde het Marinemuseum te Den Helder in 2012 een expositie van schilderijen van maritiem kunstenaar Fred Boom. Ter gelegenheid van deze tentoonstelling werd een boekwerkje uitgegeven dat als catalogus bij deze expositie diende. In een korte omschrijving legt de kunstenaar hierin uit waarop hij een bepaald schilderij baseerde, soms aangevuld met situatieschetsjes.

Echter de catalogus was zeker niet alleen als hulpmiddel bij het bekijken van de expositie bedoeld. De gedetailleerde en sfeervolle scheepsportretten van Fred Boom zijn altijd het beschouwen waard. Dit boekwerkje mag dan zekere niet ontbreken in de collectie van maritiem geïnteresseerden en van liefhebbers van maritieme kunst.

De kunstenaar schreef in zijn inleiding: "De expositie bevat een selectie van scheepsportretten en zeegezichten, die betrekking hebben op die periode en vlak daarvoor of daarna. De teksten bij de afbeeldingen in deze catalogus zijn bewust kort gehouden, er zijn immers in de afgelopen 65 jaar honderden boeken en verhalen over die periode geschreven. Het zijn wel deze boeken en verhalen die mij geïnspireerd hebben om deze schilderijen te maken."

'Varen. Marine en Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' (ISBN 978-90-78006-07-7) werd als softback uitgegeven en telt 36 pagina's, geheel full colour. Het boekje kost 15.00 euro. Aankoop kan via de boekhandel, maar ook rechtstreeks bij de uitgeverij, Auk Boom Producties, tel. +31(0)75-6401440 of via e-mail: vanzee@aukboom.nl.

Legal Handbook Shipmasters

De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) gaf eind 2013 een bijzonder interessant boekwerkje uit onder de lange titel 'Legal Handbook Shipmaster. A practical legal guide for the shipmaster and his crew on board ships flying the Dutch flag'.

De uitgave kwam tot stand dankzij de steun van het O&O Fonds Zeescheepvaart.

Alex van Binsbergen, voorzitter NVKK: "Wij hebben geen commercieel belang bij deze uitgave, we zijn van mening dat het de Nederlandse kapitein van groot belang is dat hij goed op de hoogte is van de wetgeving die voor hem van belang is. Wij raden het boekwerkje dan ook aan al de kapiteins van schepen onder de Nederlandse vlag sterk aan. De huidige uitgave van 2.000 exemplaren wordt gratis ter beschikking gesteld. Een gratis exemplaar is te verkrijgen eenvoudig door een e-mail te richten aan: louis.vrijdag@scheepvaartnet.nl.

'Legal Handbook Shipmaster' werd als softback op A4-formaat uitgegeven en telt 153 pagina's.

International Tug & OSV Annual Review 2013

Naar jaarlijkse gewoonte publiceerde het vakblad International Tug & Salvage (IT&S) ook eind 2013 een overzicht van de recentste nieuwbouwsleepboten die in het voorbije jaar wereldwijd werden opgeleverd. Net als vorig jaar zijn nu ook de representatieve 'Oceangoing Supply Vessels' (OSV) opgenomen. Onder de titel "International Tug & OSV. Annual Review 2013" biedt dit 130 pagina's tellend jaarboek gedetailleerde besprekingen van 40 verschillende sleepboten en hoogzee bevoorradingschepen. Voor iedere sleepboot en supply vessel wordt de bespreking aangevuld met een G/A plan en een kleurenfoto.

Naast de besproken sleepboten biedt dit jaarboek ook een overzicht van de belangrijkste nieuwtjes die er in 2013 te sprokkelken vielen.

"International Tug & OSV. Annual Review 2013 (ISBN 978-1-904050-22-3) kost £30, inclusief P&P. Wie zijn exemplaar per luchtpost wenst te ontvangen moet daar nog eens £4,50 bijtellen. Bestellen kan bij The ABR Company Limited, Prospect Place, Trowbridge, Wiltshire BA14 8QA, UK. Tel. +44(0) 1225.868821, Fax +44(0) 1225.868831, email: info@tugandosv.com, website: www.tugandosv.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

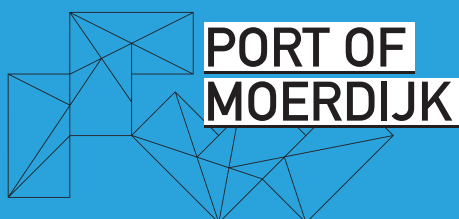
Optimaal toegankelijk via deze mainports als extended gate

Ook direct via zee bereikbaar

Uitstekende verbindingen over binnenwater, spoor, weg en via buisleidingen

Groeiend aantal shortsea-verbindingen

Volop ruimte voor nieuwe bedrijvigheid



WWW.PORTOFMOERDIJK.NL

stevedoring & warehousing rotterdam

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

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl



shorecranes up to 208 tons