



seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



Added value:

“There is a better way for everything.

we will find it for you!”



Trimodal Europe

Trimodal Europe B.V.
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Hoogvliet-Rotterdam

Tel: + 31 (0) 10 231 0 231
Fax: + 31 (0) 10 231 0 239

E-mail: operations@trimodal-europe.com
Web: www.trimodal-europe.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:

Liftal Hightechniek, Vlissingen

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 verschijning van deze Seaport Magazine Transport & Logistiek valt samen met de Koninklijke opening van de Sluiskiltunnel, een groot infrastructureel project in Zeeuws-Vlaanderen, waardoor lange wachttijden voor de brug verleden tijd zullen zijn. Het komt ook het vestigingsklimaat voor bedrijven zeer ten goede.

De Zeeuwse havens staan in Seaport 3 in de schijnwerpers. Ze zijn compact, overzichtelijk en op alle mogelijke manieren bereikbaar. Door de natuurlijke ligging en de uitstekende service kunnen schepen in Zeeland eerder aanmeren en vertrekken dan elders. De havens van Vlissingen en Terneuzen zijn kansrijk in het licht van de wereldwijde containerisatie, maar dan moeten kansen wel benut worden.

In de rubriek Captains of Industry staat de EB-Groep centraal. Elektromotoren Bracke uit Clinge is van oudsher sterk in service en onderhoud aan elektromotoren. Onder leiding van drs. ing. Joris Bracke is de EB-Groep uitgegroeid tot een veelzijdige technische specialist met vestigingen in Zeeuws-Vlaanderen, Waddinxveen en het Belgische Sint Gillis-Waas.

Verder zijn er uitgebreide bijdragen over Zeeland Port Promotion Council (ZPPC), kunstmestgigant Yara Sluiskil en Heros Sluiskil, specialist in herwinning van grondstoffen uit afval. Daarnaast wordt er teruggeblikt op het Spoorcafé van RailCargo in Nieuwdorp (Vlissingen Oost).

In deze editie is er ook een uiteenzetting over het belang van samenwerking in de Rotterdamse haven naar aanleiding van de officiële opening van de nieuwe containeroverslagterminal van APM Terminals op Maasvlakte II.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 3-2015

Havens van Vlissingen en Terneuzen floreren.....	2
Een perspectief van uitdaging.....	8
Werkakkoord: 1.000 nieuwe BBL-leerwerkplekken in transport en logistiek.....	10
Progeco. Op naar een nieuw hoofdkantoor en een volledige 'coverage' Benelux en Rhinevalley!.....	11
ZPPC, verbindende factor in de Zeeuwse havens.....	12
Veilige scheepvaart door regels.....	15
Heros Sluiskil, afval van de welvaart wordt nuttig hergebruikt	16
Voor een sterkere Rotterdamse haven is samenwerking een must.....	20
Kunstmestgigant Yara Sluiskil blijft investeren.....	24
DHL Global Forwarding verhuist zeevracht divisie naar Linkeroever	26
Vernieuwend in vistechiek.....	27
Captains of industry: EB-Groep: veelzijdige technische specialist	28
Nieuws op het spoor	31
Boekbesprekingen.....	36

Havens van Vlissingen en Terneuzen floreren

Door: Henk van de Voorde

Er zijn ruim 15.000 mensen direct in de Zeeuwse havens werkzaam. Daarnaast is er het multiplier effect via indirecte werkgelegenheid door activiteiten in en rond de havens van Vlissingen en Terneuzen en de hele schil van toeleveranciers er omheen. De haven is een banenmotor waar gemiddeld hogere salarissen worden betaald dan in andere sectoren. De Zeeuwse havens genereren jaarlijks honderden miljoenen euro's die door vele gezinnen worden uitgegeven. "De betalingen aan onze mensen zorgen voor een stuk welvaart, waar ook andere sectoren van profiteren. Het is dan ook essentieel dat de havens ruimte krijgen om te groeien. Het streven is om de jaarlijkse zeeoverslag van ruim 35 miljoen ton in de huidige tijd toe te laten nemen tot vijftig miljoen ton in 2020", aldus voorzitter Henk de Haas van Zeeland Port Promotion Council.

Het promotieorgaan van het havenbedrijfsleven wil in nauwe samenwerking met Zeeland Seaports de concurrentiekracht van de havens van Vlissingen en Terneuzen optimaal benutten. De Zeeuwse havens zijn compact, overzichtelijk en op alle mogelijke manieren bereikbaar. Door de natuurlijke ligging van de Zeeuwse havens en de uitstekende service kunnen schepen in Zeeland eerder aanmeren en vertrekken dan elders.

Vooraan

"We liggen vooraan, hoe beter je bereikbaar bent vanuit de diepe zee, hoe beter; we hebben goede achterlandverbindingen via binnenvaart, spoor en weg en we hebben uitstekend gemotiveerd personeel. Binnen het bestaande havenbekken zijn we kansrijk om stap voor stap mee te gaan in de wereldwijde containerisatie. Het is belangrijk dat ondernemers, overheid, onderwijs en burgers samen optrekken om de havens te laten groeien."

Als de overslagcijfers onder de loep worden genomen blijkt dat na twee jaar van stagnatie bij de bedrijven in de Zeeuwse haven een duidelijke stijging van het overslagvolume in de zeevaart zichtbaar is. 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.

Analyse

Een analyse van de overslagcijfers toont daarbij groei in zowat alle segmenten. 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



Uitbreiding opslagcapaciteit Oiltanking

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.

Krachtig

"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 kenmerkend 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 in 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. In de afgelopen jaren hebben diverse havenbedrijven in Vlissingen en Terneuzen uitgebreid, terwijl er verschillende nieuwe projecten lopen.

Het dynamische havengebied biedt veel kansen en uitdagingen. Doelstelling is om duurzame bestaande bedrijven in de kanaalzone te laten uitbreiden en nieuwe bedrijven aan te trekken.

Op het gebied van conventioneel fruit is de Zeeuwse haven uitgegroeid tot nummer 1 van Nederland. Met betrekking tot duurzaamheid en groen ondernemen lopen de Zeeuwse havens zelfs voorop in Europa. Biopark Terneuzen is gericht op bedrijven die op duurzame en milieuvriendelijke wijze produceren, zoals Heros, Yara, Cargill en Nedalco. Het Biopark is een goed voorbeeld van een economie gebaseerd op groene grondstoffen: reststoffen van het ene bedrijf zijn grondstof voor het andere bedrijf.

Motto

De strategie van Yara is om onder het motto 'We create impact' een belangrijke bijdrage te leveren aan het mondiale vraagstuk van een betrouwbare, duurzame voedselvoorziening in de komende decennia. Vanwege een forse toename van de wereldbevolking moet er in 2050 zeventig procent meer voedsel worden geproduceerd dan nu. Intensivering van de landbouwproductie via meststoffen is dan ook hard nodig omdat

de hoeveelheid landbouwareaal beperkt is. De investeringen van Yara International zijn navenant. Door de nieuwe fabriek Ureum 7 kan de onderneming veel meer ammoniak in Sluiskil verwerken. Tegelijkertijd wordt het (risicovolle) vervoer van ammoniak over de Westerschelde drastisch beperkt.

Glastuinbouw

Yara levert ook restwarmte en CO₂ aan de naastgelegen glastuinbouw via buisleidingen. In de afgelopen jaren heeft Yara Sluiskil een spectaculaire vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van meer dan 50 procent bewerkstelligd en de reductie van N₂O bedroeg zelfs meer dan 80 procent, ondanks het feit dat de productie fors toenam. Door voortdurende aandacht voor een goede balans tussen economie en ecologie en gerichte investeringen behoren de fabrieken in Sluiskil tot de meest energie-efficiënte ter wereld.

Het Biopark is gevolgd op een belangrijk ander project in de kanaalzone: het rondom Dow Chemicals geïnitieerde Valuepark, een joint venture tussen Dow en Zeeland Seaports. Het Valuepark beoogt de productie en distributie van chemische producten op één plaats samen te brengen. Behalve



Yara levert restwarmte en CO₂ aan de naastgelegen glastuinbouw via buisleidingen

**Biopark Terneuzen**

voor de deelnemende bedrijven levert de clustering van industriële en logistieke dienstverlening ook de nodige milieuvoordelen voor de omgeving op, doordat er beduidend minder vervoersbewegingen zijn. De clustering en de ruimtelijke omstandigheden zijn ook interessante vestigingsfactoren voor nieuwe bedrijvigheid.

Logistiek

In de Zeeuwse delta, strategisch gelegen tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam, liggen er logistiek gezien vele mogelijkheden. Om de groeiambities waar te maken zijn er in de komende jaren echter veel nieuwe banen in de logistiek nodig. Een dreigend tekort aan vakbekwame mensen maakt het lastig om deze nieuwe banen in te vullen. De vraag naar nieuwe arbeidskrachten neemt niet alleen toe door de verwachte groei van goederenstromen en bedrijven, maar ook doordat veel logistieke werknemers de komende jaren met pensioen gaan. De logistiek heeft echter met een imago-probleem te kampen. Een slimmere en duurzame logistiek alleen, zodat bedrijven minder mensen nodig hebben, is niet voldoende. Er is in de toekomst grote behoefte aan hoger

opgeleiden in de regio. Het kennisniveau in de logistiek wordt immers steeds hoger. Het economisch belang van de logistiek voor Zeeland is groot. In totaal zijn in deze provincie 1.500 bedrijven direct actief in de logistiek, goed voor 9.000 arbeidsplaatsen. Door de sterke verwevenheid met de industrie, reikt de spin-off van de logistiek nog veel verder.

Offshore is groeimarkt

De haven van Vlissingen is een flinke groeimarkt voor de offshore, zowel op het gebied van offshore windenergie als traditionele olie- en gaswinning. Bij bedrijven als Heerema en VDS is het altijd een drukte van belang op de kades in Vlissingen Oost. Zo genereren de projecten Gina Krog en Johan Sverdrup voor de Noorse Staatsoliemaatschappij Statoil veel bedrijvigheid. Het 17.000 ton wegende Gina Krog jacket is de grootste offshore constructie die tot op heden is gebouwd op de werf van Heerema Vlissingen. Het jacket is 142 meter hoog met een grondvlak van 60 bij 50 meter. Het jacket is het eerste voor het Gina Krog veld in het centrale deel van de Noordzee. De installatie zal over enkele

maanden geschieden, waarna met het boren kan worden begonnen en vervolgens de olie met tankers zal worden getransporteerd. In totaal hebben zich in Vlissingen Oost honderden mensen met Gina Krog beziggehouden.

VDS Staal- en Machinebouw

Bij VDS Staal- en Machinebouw is onlangs de pre-drilling wellhead module (PDWM) opgeleverd voor het Gina Krog veld. Het wordt over enkele maanden in de Noordzee op het jacket geïnstalleerd. De imposante offshore constructie is op een barge geplaatst en wordt vervolgens naar Noorwegen gesleept. VDS heeft de constructie vervaardigd als subcontractor voor Heerema Vlissingen, onderdeel van de Heerema Fabrication Group (HFG). Het PDWM weegt ongeveer 250 ton en vindt zijn toepassing in de gefaseerde ontwikkeling van het Gina Krog veld. Het ontwerp is gemaakt door Heerema Vlissingen. VDS verrichtte de totale fabricage: de shopdrawings, de productie, de conservering alsmede de load-out. Ook heeft het bedrijf uit Nieuwdorp in eigen beheer zorg gedragen voor E&I en piping. De kick-off voor het project was op 7 mei 2014. Bijna een jaar is men met een vijftigtal mensen actief geweest met deze opdracht.

Johan Sverdrup

VDS is in april gestart met de fabricage van de pre drilling template in opdracht van Heerema Marine Contractors (HMC) voor Johan Sverdrup, een nog imposanter project van Statoil. De load out van de template op de barge is eind juni, waarna de sail away begin juli is. Het Johan Sverdrup-veld ligt op het Noorse deel van het continentaal plat in de Noordzee. Het bevindt zich ongeveer 140 kilometer ten westen van Stavanger en is een van de grootste olievondsten in de Noordzee. Het veld is goed voor een kwart van de totale Noorse olieproductie. De productie zal aanvangen in 2019 en start met zo'n 350.000 vaten olie per dag, met de mogelijkheid de productie verder op



te schroeven. Met miljarden te exploiteren vaten olie is het een van de grootste industriële projecten voor de komende decennia. De ontwikkeling en exploitatie van dit enorme olieveld genereert honderden banen voor tientallen jaren. Het veld wordt in fases ontwikkeld. De eerste fase omvat een centraal veld met vier olieplatforms.

Boormal

De template komt op het diepste punt in de zeebodem te liggen. Het wordt gebruikt als boormal voor de conductors voor olie- en gaswinning. De positionering van de conductors en de jackets wordt aan de hand van de ligging van de template bepaald. Er zijn enorme kwaliteitseisen mee gemoeid, zowel ten aanzien van materiaaleisen als vorm- en plaatstolerantie. Uniek was dat bij VDS in Nieuwdorp de eerste cut of steel plaatsvond voor het hele Johan Sverdrup veld. Naast de traditionele offshore (olie & gasindustrie) richt men zich in Vlissingen Oost ook op de jonge markt van de offshore windenergie.

Aeolus

Het innovatieve offshore installatieschip Aeolus, pronkstuk van baggerconcern Van Oord, is onlangs in havengebied Vlissingen Oost aangepast om 43 windmolens voor de kust van Noordwijk en Zandvoort verder op te bouwen. "We hebben de Aeolus zowel gedemobiliseerd als gemobiliseerd. Equipment is van het schip gehaald en hier

in opslag genomen. Bij de mobilisatie hebben we de Aeolus voorzien van fundaties ten behoeve van de towers, nacelles en bladeracks van de windmolens. Zowel fundaties als bladeracks zijn bij ons gebouwd. Met de fundaties kunnen de monopiles verticaal worden getransporteerd. Het zijn dus voorzieningen om staand te kunnen transporteren", aldus Marcel Geschiere, die samen met Robert van der Loos aan het roer staat van VDS.

Hameren

Na het hameren van de monopiles in de zeebodem en de installatie van de transition pieces vindt momenteel de voortgang van het proces plaats voor de kust van Noordwijk en Zandvoort. 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.

IJsselmeer

Naast het Aeolus project is men in Vlissingen Oost ook actief voor het 'nearshore' windmolen project in het IJsselmeer. VDS heeft

gezorgd voor de coating en markering van de monopiles en voor de op- en overslag. Momenteel zijn de laatste 8 van in totaal 48 monopiles van dit project gereed voor load out. Afgelopen winter heeft dit bedrijf 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. "De fabricage van offshore constructies behoort tot onze kernactiviteiten. Naast het bedienen van de jonge markt van de offshore windenergie, zijn we al jarenlang actief in de traditionele offshore (olie & gas-industrie) met opdrachtgevers als Allseas, Heerema en IHC", aldus Marcel Geschiere van VDS. Eerder participeerde het bedrijf in het megaproject De Groene Verbinding. In de eigen fabriek is zowel de 'Koedoodbrug' als de 'Netkous' vervaardigd.

Aeolus

Begin juni is de Aeolus weer terug in Vlissingen Oost, ten behoeve van het project Gemini, waar 150 windmolens 55 kilometer boven de kust van Schiermonnikoog in waterdiepten van 35 meter worden geïnstalleerd. Momenteel vinden bij VDS de voorbereidingen voor de demobilisatie plaats, waarna medio juni wordt gestart met de mobilisatie waarbij de fundaties worden aangepast en gemodificeerd in verband met het vervoer van de monopiles en transition pieces.



Vlissingen Oost is een flinke groeiemarkt voor de offshore. Luchtfoto van de site van VDS in Nieuwdorp.



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



KOCH Consultancy Group

www.kochadviesgroep.nl

Engineers & Architects



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

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

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



New concept for
container terminals see:

www.ngiet.eu

LIFTAL HIJSTECHNIEK

Specialisten op het gebied van:

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

info@liftal.com

www.liftal.com

LIFTAL

Vestiging: Vlissingen-Oost

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

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

Vestiging: Temse

Liftal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
9140 Temse - België

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

Ook een vestiging in Yerseke



Basisnet vergroot veiligheid voor omwonenden van spoor, weg en water

Op 1 april, is de regeling 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' in werking getreden door een wetswijziging. Het Basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het Basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

"Dichtbevolkte gebieden worden waar mogelijk ontzien, terwijl chemische bedrijven bereikbaar blijven. Zo draagt het Basisnet bij aan veiliger vervoer van goederen", aldus staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu (IenM).

In Nederland is de kans op ongelukken met het vervoer van gevaarlijke stoffen erg klein. Dat moet zo blijven, vindt het kabinet, ook als dit vervoer in de toekomst groeit. De meeste gevaarlijke stoffen worden vervoerd via pijpleidingen (circa 52%) of met binnenvaartschepen (circa 40%), de rest in vrachtwagens (circa 6%) en in goederentreinen (circa 2%).

Risicoplafond

Per traject geeft Basisnet een risicoplafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ProRail houdt het aantal ladingen van het spoorvervoer bij. Rijkswaterstaat doet dit voor weg en water. Het ministerie van IenM let erop dat het vervoer inderdaad binnen deze risicoplafonds plaatsvindt.

IenM overlegt met vervoerders en verladers (de chemische industrie) indien overschrijding van een risicoplafond op een traject dreigt. Het risico moet immers binnen de grenzen blijven. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen mogelijk: bijvoorbeeld het veiliger maken van voertuigen (ketels met dikkere wanden, verklekkers voor hete assen aan ketelwagens, dubbelwandige tankers) of het aanpassen van de infrastructuur (minder wissels in het spoor). In het uiterste geval moet de vervoerder een andere route nemen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet waar mogelijk verschuiven van spoorlijnen waarop personen- en goederentreinen rijden naar de Betuweroute waarop alleen goederenvervoer plaatsvindt. Naast het verhogen van de veiligheid voor omwonenden zorgt het Basisnet ervoor dat de bevoorrading van chemische bedrijven verzekerd blijft. Ook maakt de regeling helder waar in de omgeving van rijksinfrastructuur gebouwd mag worden en waar niet. Informatie over het Basisnet is te vinden bij het Kenniscentrum Infomil van Rijkswaterstaat: www.infomil.nl

COLUMN

Is een stuwadoor aansprakelijk voor schade veroorzaakt tijdens laad- of lossingswerkzaamheden?

Dat de relatie tussen een stuwadoor en een schip niet altijd een goed huwelijk is, blijkt wel uit de jurisprudentie. De Nederlandse rechters hebben zich veelvuldig moeten buigen over zaken waarbij er schade was ontstaan aan een schip tijdens laad- of lossingswerkzaamheden.

In een recente uitspraak speelde het volgende: een spreader van een mobiele walkraan raakte het stuurhuis van een schip. De rechtbank oordeelde dat de enkele omstandigheid dat de spreader van de mobiele walkraan tegen het stuurhuis van het schip is aangekomen en dat daardoor schade is ontstaan, geen onrechtmatige daad oplevert. De stuwadoor is slechts aansprakelijk indien de scheepseigenaar heeft aangetoond dat de kraanmachinist niet met de redelijkerwijs van hem te verlangen zorgvuldigheid te werk is gegaan. Schip en stuwadoor hadden geen contract met elkaar (zoals zo vaak). Op basis van de beschikbare feiten, omstandigheden, stukken en verklaringen, kon de rechtbank niet vaststellen wat nu daadwerkelijk de toedracht was van het schadevoorval. Derhalve kon niet worden vastgesteld of de kraanmachinist onzorgvuldig had gehandeld. De vorderingen van de scheepseigenaar en zijn verzekeraar werden afgewezen.

Uit deze recente uitspraak blijkt dat de vordering van de scheepseigenaar op de stuwadoor valt of staat met de aanwezige bewijsmiddelen. Wanneer onvoldoende duidelijk is dat de stuwadoor onzorgvuldig heeft gehandeld, zal de vordering van de scheepseigenaar op de stuwadoor worden afgewezen. Daarom is het belangrijk om in geval van schade aan een schip tijdens het laden of lossen, onmiddellijk relevante stukken te verzamelen. Te denken valt onder meer aan het maken van foto's van de schade aan het schip, foto's van de situatie op de wal, het noteren van de namen van (mogelijke) getuigen en het (laten) opnemen van hun verklaringen. Op basis van die informatie kan dan beoordeeld worden of een vordering op de stuwadoor succesvol zal zijn. Hetzelfde geldt uiteraard voor de stuwadoor die zich tegen een vordering van de scheepseigenaar zal moeten verdedigen. De partij die zijn verhaal het beste kan onderbouwen met bewijzen, zal in een eventuele procedure al met een voorsprong beginnen en op de goede weg zijn naar een voor haar positief oordeel.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met de heer A. van Hal of R.L. Latten middels hieronder genoemde contactgegevens.



"Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs"

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



Een perspectief van uitdaging

Door: Lydia Gille

Zo'n 90 mensen uit de spoorsector verzamelden zich op 16 april 2015 in de Mariahoeve in Nieuwdorp, om kennis te nemen van de grote mogelijkheden die het havengebied van Vlissingen en Terneuzen bieden. Een 4400 hectare groot gebied met een optimale infrastructuur waar ruim 200 bedrijven zich al hebben gevestigd en dat nog volop ruimte biedt voor industrie, logistiek en maritieme dienstverlening. De geografische ligging biedt dezelfde voordelen als die van Rotterdam. Het achterland is gelijk, geen files op de uitvalswegen en spoorbereik tot op de terminals. De diepgang in de haven is eigentijds: Terneuzen 12,5 meter, Vlissingen 16,5 meter, en enkele havenbekkens zijn goed geschikt voor het neerzetten van installatieschepen. 'Aan de voorkant' valt tijdwinst te behalen, want schepen zijn binnen een uur op volle zee. Het is een uitstekende uitvalsbasis voor shortsea en deepsea. De derde haven van Nederland is al sterk in offshore wind, food en liquid bulk en ziet een uitdaging in de versterking van containeroverslag, shortsea en een verdubbeling van de modal shift van 6 naar 12 procent.

Trein beladen met auto's voor Vlissingen Sloe Croport

Eigenlijk is het Zeeuwse havengebied een goed bewaard geheim, maar zou dat niet mogen zijn gezien de schitterende voorzieningen en de ruimte voor groei. Daarom heeft het voorlichtingsbureau RailCargo zijn Spoorcafé een keer verplaatst om samen met gastheer Dick Gilhuis van Zeeland Seaports het gebied beter op de kaart te zetten.

De eerste presentatie is een letterlijk kijkje in de haven. We varen met MS "Denick II" door het hele havengebied van Vlissingen. De tocht biedt een dynamisch zicht op de logistieke en industriële activiteiten en imponeert ook door het buizenspel van platformonderstellen en ander offshorematerieel.

Autotreinen

Op weg naar de rondvaartboot zien we bij de entree van de Sloehaven talloze Fords met het stuur rechts, bestemd voor de export naar het Verenigd Koninkrijk. Ze zijn daar aangeleverd door HSL Logistiek. Directeur Björn Ormeling is een van de deelnemers aan het Spoorcafé. Hij vertelt dat zijn bedrijf sinds 2015 in opdracht van BLG Autorail wekelijks een trein met circa 40 wagons met daarop gemiddeld 230 auto's in Vlissingen Sloe Croport aflevert.

HSL Logistiek uit 's-Hertogenbosch heeft sinds 2010 toelating tot het Nederlandse spoor en maakt deel uit van het Duitse Hamburger Schienen Logistiek (HSL), dat groot is als Europese spoorgoederenver-



Van Citterskanaal, Vlissingen: Binnenvaartschepen wachten op lading bij OVET



Rechts in beeld de slangentoren van de jetties bij Vopak voor laden en lossen van gastankers



Een Panamax size schip lost cellulose bij Verbruggen in de Scaldiahaven en bunkert ondertussen

voerder. De allround transportondersteuner kan totaaloplossingen bieden, inclusief voor- en natransport en documentatie. HSL Logistiek werkt met diverse eigen locomotieven, V60 voor rangeren, G2000 voor de lange afstand en met e-locs. Het bedrijf is sterk in vervoer van mineralen per ketelwagons vanuit Warschau, Praag, Wenen en Hamburg en, zoals gezegd, autotreinen.



HSL Logistiek op weg naar Vlissingen

Gastpresentaties

Een van de vier sprekers is directeur Ed Bobelijn van Dow Benelux, die naast zijn uiteenzetting over de strategie van Dow in het achterlandtransport kritische noten kraakt over de problematiek waarmee de spoorwegsector zich geconfronteerd ziet. Daar kan Björn Ormeling over meepraten. "In een dalende markt hebben veel particulieren het niet gered", zegt hij, "omdat het moeilijk concurreren is met de groten die de staat als enige aandeelhouder hebben. Zij hebben het materieel en de manschappen en die moeten aan de gang blijven, waardoor deze bedrijven soms onder de kostprijs bieden." De spoorsector is per definitie een sector met hoge lasten, zoals de infrakosten per kilometer, energiekosten, de prijs van het materieel en de Nederlandse loonkosten. Björn Ormeling heeft in die dalende markt private spelers als HUSA, CRS Rail en Trainsupport zien verdwijnen, maar hij ziet nu dat de export aantrekt. "Dat biedt kansen, ook voor de kleine particuliere onder-

nemingen", zegt hij. "Zij kunnen flexibel zijn. De overheid zou die initiatieven moeten stimuleren, want de kleintjes hier hebben het ook zwaar doordat de loonkosten in het buitenland lager zijn. En de Duitse overheid bijvoorbeeld neemt de tijd alvorens over te stappen op de geavanceerde veiligheidssystemen, terwijl Nederland in economisch moeilijke tijden zijn hoge ambities - veelal ingegeven door Europa - doorvoert, waardoor de spoorvervoerders duurder rijden over havenspoor en Betuwelijn dan de buurlanden op hun tracés." Uiteindelijk maakt de klant zijn afweging, waarbij de prijs zwaar weegt en dat pakt vaak nadelig uit voor het spoorvervoer.

Samen creatief oplossen

Directeur van Zeeland Seaports, Dick Gilhuis, die als eerste het spreekgestoelte betreedt, benadrukt de grote mogelijkheden in Vlissingen. Na afloop licht hij zijn motivatie voor deze bijeenkomst toe. "In Rotterdam en Antwerpen is alles uitgekristalliseerd", zegt hij. "Wij moeten ons nog bewijzen. Door creatief te zijn. De infra ligt er, maar het schort aan bekendheid." Hij legt uit hoe ondernemers creatief kunnen omgaan met de vraagstukken: "Spoorvervoer is efficiënt op de lange trajecten. Afladers hebben niet altijd een volle trein. Dan moet je combinaties maken. Flexibel zijn. De een heeft eigen wagons, die je kunt leasen of wisselen, de ander heeft veel lading maar net geen trein vol, terwijl een stuk verderop een aflader zit met een paar wagons. Maar het is onbekend wat er allemaal mogelijk is. Steek daarom de koppen bij elkaar, benoem de problemen en kijk gezamenlijk naar een oplossing, want aandacht leidt tot oplossingen en die leiden weer tot aanbod."

Dick Gilhuis' doel wordt bereikt en is zichtbaar na het betoog van Sander van der Veeke van OVET B.V. Stevedores. De account- en planningmanager van het droge bulk-overslagbedrijf schetst de problematiek van een van zijn klanten. OVET heeft spooraansluiting en kan de kolen voor de klant in Vlissingen op

de trein laden. Maar dat gebeurt niet meer. Hoewel de klant ook in Vlissingen een kolenwasinstallatie heeft staan, ziet die firma zich genoodzaakt de kolen per lichter naar zijn kolenwasinstallatie in Born te vervoeren en daar de goederen op de trein te laden voor transport naar Frankrijk. Waarom? De SNCF legt bovenop het tarief een toeslag van € 16 per ton voor spoorvervoer naar Vlissingen. Per lichter naar Born en extra handlings daar zijn voor de klant altijd nog goedkoper dan vervoer per SNCF vanuit Vlissingen. De invloed van de SNCF is groot en er zijn maar weinig aanbieders van spoorvervoer naar Frankrijk. Niettemin komen er vier spontane reacties uit de zaal. Managers van NMBS Logistics, Locon en DB Schenker als ook een vertegenwoordiger van de Autoriteit Consument en Markt hebben kaartjes uitgewisseld om zich met Sander van der Veeke over deze kwestie te buigen.

Bouw 3e spoor Betuweroute

Tot slot spreekt Teunis Steenbeek van de Stuurgroep 3e spoor Duitsland over de impact van de aanleg van het 3e spoor op de capaciteit van de Brabantroute. Hij begint zijn betoog met een pleidooi voor een perspectief van uitdaging in plaats van probleem, "want dan komt de oplossing vanzelf". Hij roept ook op vooral alle problemen die zich voordoen te melden. Het adagium is openheid en alle informatie zal op het internet verschijnen. De verantwoordelijken doen er alles aan tijdens de bouw een ongehinderd spoor te bieden, inclusief verdere groei. Terneuzen/Vlissingen zal prioriteit kwijt raken aan Amsterdam en Rotterdam, maar de zorg dat 'de gele jongens altijd voor gaan' pareert hij met de verzekering dat het voorbereidende werk is gedaan en alles grotendeels klaar is. De trefwoorden zijn naleving, op tijd teruggeven van paden, flexibel in planning en betrouwbaar in de uitvoering. Teunis Steenbeek verwacht dat het gros van het transport in hetzelfde tempo zal kunnen doorgaan tijdens de bouw. Hij besluit met de woorden: "De getallen wijzen uit dat het lukt".

Werkakkoord: 1.000 nieuwe BBL-leerwerkplekken in transport en logistiek



In het kader van het Werkakkoord heeft het Sectorinstituut Transport en Logistiek namens de branche afspraken gemaakt met Lodewijk Asscher, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Jet Bussemaker, minister Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Mirjam Sterk, ambassadeur Aanpak Jeugdwerkloosheid voor 1.000 nieuwe BBL-leerwerkplekken.

Willem de Vries, directeur Sectorinstituut Transport en Logistiek ondertekent vandaag namens de sociale partners in de sector deze afspraak die is gebaseerd op een aanpak die ook het afgelopen jaar zijn waarde bewees. Het is zijn ambitie dat het sectorinstituut zorgt voor voldoende instroom van vakmensen in de dynamische topsector transport en logistiek. Zeker in het licht van de uitdagingen waar de sector voor staat op het gebied van ontgroening en vergrijzing.

Meer BBL'ers kiezen voor een opleiding in transport en logistiek

De Vries: "In het bedrijfsleven daalde het aantal nieuwe BBL'ers met 21%*. Daarentegen steeg het aantal nieuwe BBL'ers in dienst van het sectorinstituut met 14 % tot een totaal van 1.025. Dit kon mede worden gerealiseerd dankzij de positieve impuls vanuit het Sectorplan waarvan de het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds van de sector SOOB namens de sociale partners in de sector TLN, VVT, FNV Transport & Logistiek, CNV Vakmensen, de initiatiefnemers zijn. De Vries: " Dank zij deze subsi-

dies was het mogelijk om leerbedrijven een loonkostensubsidie te verstrekken, de kosten van de rijopleidingen voor BBL'ers laag te houden en ruim 400 praktijkopleiders op te leiden.

Leerwerk plek voor 1.000 nieuwe BBL'ers
Voor het nieuwe schooljaar biedt het sectorinstituut namens de branche aan opnieuw 1.000 nieuwe BBL'ers een leerwerkplek. Dat is mogelijk dankzij de samenwerking met honderden bedrijven uit de branche, zoals Kuehne + Nagel en Transport Service Schelluinen (TSS) die vandaag met de ondertekening van een eigen Jongerenakkoord afgesproken hebben om een groot aantal leerwerkplekken beschikbaar te stellen voor nieuwe leerlingen van het sectorinstituut.

Bewezen aanpak

Het sectorinstituut treedt al tientallen jaren op als werkgever van BBL-leerlingen. SOOB maakt dit mogelijk door middel van financiële bijdrages. Leerlingen treden in dienst bij het sectorinstituut en worden gedetacheerd bij honderden leerbedrijven.

Progeco. Op naar een nieuw hoofdkantoor en een volledige 'coverage' Benelux en Rhinevalley!

In 2013 kon je geen blad open slaan of je kwam Progeco tegen. Het tienjarig bestaan van Progeco stond volop in het nieuws, maar bovenal kreeg Progeco veel aandacht door, voor de containerbranche, interessante en vooral innovatieve oplossingen die zij in de markt zetten. Een mobiel team met geavanceerd mobiel laboratorium werd bijvoorbeeld succesvol geïntroduceerd. Dit Progeco team is nu door heel Europa te vinden, onder andere om het uiterst gevaarlijke R40 in coolsystemen van reefer te verwijderen. Ook kreeg Progeco het voor elkaar met speciaal gepatenteerde verf, geuren en lekken van en binnen containers volledig weg te nemen. **Gevolg: het aantal Food Grade Containers werd verdrievoudigd.**

Het afgelopen jaar was het rustiger rond Progeco. Wel werd er een derde terminal van 20.000 m2 geopend bij Uniport op de Waalhaven voor barge, road en vessel. Inspectie en reparatie van containers kan op Progeco III direct gedaan worden. Natuurlijk was Progeco zichtbaar in de media met diverse campagnes, maar toen ik Ad van Hoff, de algemeen directeur van Progeco, tegenkwam, kon ik toch het niet laten hem te vragen: 'Heb je een sabbatical gehad, het was stil op de Heijplaat!?' Een gulle lach was mijn deel en Ad zei: 'Kom morgen maar weer eens een bakkie doen, praat ik je bij.' En daar sta ik dan de andere dag. Op De Eemhavenweg 123, in het pand van Progeco, benieuwd wat Ad te vertellen heeft. Zoals altijd word ik vriendelijk ontvangen. Ad schudt mij de hand en laat koffie aanrukken. In zijn kamer valt een fraaie banier op met een opvallende kopregel 'ff een bakkie doen', precies wat Ad gisteren tegen mij zei toen hij mij uitnodigde. 'Dat is onze arbeids-



marktcampagne. Leuk gevonden toch? We groeien behoorlijk hard en zijn altijd op zoek naar professionals met lef en passie voor de container business.

We gaan zitten en Ad vervolgt direct: 'Er zijn volop ontwikkelingen geweest de afgelopen periode. Ik had even geen tijd voor de pers, moest prioriteiten stellen.' Het 'brand maar los' is nog niet over mijn lippen of Ad vertelt dat Progeco een nieuw hoofdkantoor gaat betrekken aan de Droogdokweg 71 in Rotterdam. Het huidige pand gaat plat, de opslagruimte van de terminal wordt vergroot, remmingwerk van de kade is geheel vernieuwd, cameracontrole is daar geïnstalleerd en extra parkeerplekken zijn aangelegd. Ook bij Progeco II is er een en ander gebeurd. Progeco beschikt daar nu over een enorme dedicated flexitank loads en is er een 2.500 m2 Special Fitting Area neergezet, met onder andere een reparatie afdeling voor Bulkheads. Een Cross Pumping Service is hier ook aanwezig voor het overpompen van niet gevaarlijke lading.

'Met Progeco III beschikken we in Rotterdam straks over één aaneengesloten netwerk van perfect geoutilleerde locaties: Progeco I aan de Eemhavenweg, Progeco II aan

de Bunschotenweg en Progeco III aan de Zaltbommelstraat. Maar wat ik misschien nog belangrijker vind, is dat je Progeco anno 2015 door heel Europa aantreft. En we blijven uitbreiden. We zaten al in onder andere Duisburg, Fussgönheim, maar werken ook in Andernach, Kehl en Emmerich. Ook 'coveren' we nu zo'n beetje heel Nederland. Van Amsterdam tot Born, van Rotterdam tot Leeuwarden, van Nijmegen tot Bergen op Zoom. Daarnaast zijn we afgelopen jaar voor alle typen containers reparatiepartner van DeCeTe Duisburg geworden en verrichten we in België en Nederland alle reparaties voor de BCTN Groep. In Antwerpen en Ludwigshafen repareren we ook op de BASF terminals.'

Ad kijkt me aan en verontschuldigt zich: 'Sorry hoor, dat ik aan één stuk doorpraat. Mijn afspraak van 4 uur staat alweer te wachten. Heb ik je al verteld dat we in België al een nieuw kantoor hebben betrokken?' Ad ziet mij nauwelijks 'nee' schudden als hij de trap afrent.



ZPPC promoot Zeeuwse havenbedrijfsleven

Verbindende factor in de Zeeuwse havens

Door: Henk van de Voorde

Voorzitter Henk de Haas verwoordde het treffend op de traditionele eindejaarsbijeenkomst van Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) en Zeeland Seaports. "Wat is de rol van ZPPC als netwerkorganisatie? Het cement tussen alles en iedereen die direct en indirect belang heeft bij de Zeeuwse havens. Fundament is het havenbedrijfsleven. ZPPC tracht een verbindende factor te zijn en wil haar netwerkfunctie verder accentueren. In 2014 is de economie weer aarzeland op gang gekomen. Ik hoop dat we in 2015 ons malaisegevoel kwijtraken. Dat helpt om uit de malaise te geraken", zei de voormalige havenwethouder van Vlissingen met een kwinkslag. Landelijke cijfers wijzen uit dat de economie weer aantrekt. In de havens van Vlissingen en Terneuzen was er in 2014 zelfs een zeeoverslag record. De positieve trend lijkt zich in 2015 door te zetten.



ZPPC is zowel netwerkclub voor als promotieorgaan van de Zeeuwse bedrijven in de havens van Vlissingen en Terneuzen. De bedrijvigheid in het havengebied vormt de motor van de Zeeuwse economie. Bijna een kwart van de Zeeuwse werkgelegenheid is direct of indirect gerelateerd aan de havens in deze provincie, goed voor een slordige 30.000 banen.

Participanten

ZPPC is een non-profit organisatie met meer dan honderd participanten uit de Zeeuwse havensector. "Het belangrijkste doel van ZPPC is de promotie van de Zeeuwse havens en de diensten van de participanten in binnen- en buitenland. Onze participanten zijn bedrijven die actief zijn in met name open overslag, industrie, scheepsagentschap, transport&logistiek, slepen&bergen, cleaning en scheepsreparaties. De havens van

Zeeland hebben een strategische ligging tussen Rotterdam en Antwerpen. Ze bieden ruimte voor nieuwe vestigingen, liggen aan diep vaarwater, hebben directe toegang van en naar open zee en beschikken over terminals voor de handling van allerlei goederen. Daarnaast hebben de Zeeuwse havens uitstekende filevrije achterlandverbindingen van en naar West-Europa over de wegen, via het spoor en binnenvaart. De vaartijd naar onze havens is zelfs zes uur korter dan de vaartijd naar Antwerpen. Onze participanten bieden havengerelateerde diensten en logistieke oplossingen voor alle type goederen. Ze zijn flexibel, bieden service en kwaliteit, zijn betrouwbaar en gemakkelijk om zaken mee te doen. De werknemers zijn toegewijd en hoogopgeleid. Er heerst een uitstekend arbeidsethos in de Zeeuwse havens", aldus voorzitter Henk de Haas van ZPPC.



Foto: Leo de Wolf

De Open Havendag van 2014 was goed voor een recordaantal bezoekers

In totaal zijn er zo'n 250 bedrijven actief in de havens van Terneuzen en Vlissingen-Oost. Preses Henk de Haas (voormalig havenwet- houder van Vlissingen) wordt in het bestuur van ZPPC gesecondeerd door vicevoorzit- ters Dick Gilhuis (Commercieel Directeur Zeeland Seaports) en Bert van Hoepen (Directeur Damen/Koninklijke Schelde Groep), secretaris Pepijn Nuijten (Managing Director Multiraship Towage & Salvage), pen- ningmeester John Anthonise (Commercieel Directeur Rabobank Walcheren/Noord- Beveland), Wim van de Berge (HSEQ Zeeland Refinery), Sander van der Veeke (Account & Planning Manager Ovet B.V.), Frank de Meijer (Managing Director Outokumpu Stainless B.V.), Peter de Graaff (General Manager Euro- Mit Staal B.V.), Rinus de Bruijn (Manager Ovet Shipping B.V.) en Jeroen Heesters (Managing Director Damen Shiprepair Vlissingen).

Netwerkevenementen

Een belangrijke taak van het bestuur is partij- en bijelkaarbrengen en houden. Deze verbind- ende factor krijgt vorm door netwerkeve- nementen als bedrijfsbezoeken, havenlunches, lezingen en andere informatieve bijeenkom- sten. Tevens is er gezamenlijke deelname aan buitenlandse beurzen en handelsmis- sies. Dit jaar werd er onder andere een bezoek gebracht aan Zeeland Refinery in Vlissingen Oost en in het najaar wordt koers gezet naar Terneuzen voor een bezoek aan de dynamische wereld van Multiraship Towage & Salvage. Recentelijk was ZPPC met een aantal participanten present op de beurs Transport & Logistic in München en een missie naar het Midden Oosten is in voorbereiding.

Multiplier

Er zijn ruim 15.000 mensen direct in de Zeeuwse havens werkzaam. Daarnaast is er het multiplier effect via indirecte werk- gelegenheid door activiteiten in en rond de havens en de hele schil van toeleve- ranciers. De havens zijn een banenmotor waar gemiddeld hogere salarissen worden

betaald dan in andere sectoren. De Zeeuwse havens genereren jaarlijks honderden mil- joenen euro's die door vele gezinnen wor- den uitgegeven. "De betalingen aan onze mensen zorgen voor een flinke bijdrage aan de Zeeuwse welvaart, waar ook andere sectoren van profiteren. Vandaar dat het essentieel is dat de havens ruimte krijgen om te groeien. We moeten kunnen groeien van een jaarlijkse zeeoverslag van ruim 35 miljoen ton in de huidige tijd tot vijftig miljoen ton in 2020", aldus Henk de Haas.



De kopman van ZPPC legt uit dat het essen- tieel is om jongeren te interesseren voor een havengerelateerde baan of opleiding, om ook op termijn concurrerend te kunnen zijn in de Hamburg-Le Havre range. In met name technische en logistieke beroepen is er (dreigende) krapte op de arbeidsmarkt.

Imago

"Er zijn in Zeeland meerdere onderwijstech- niekprojecten met een goede wisselwerking tussen de scholen en het bedrijfsleven. Een goede zaak want het imago van techniek en logistiek dient te worden opgevijseld. De havens worden ten onrechte vaak geasso- cieerd met zwaar en vuil werk. Het Zeeuwse havengebied is goed voor een brede diver- siteit aan technische en logistieke functies. Van een logistiek medewerker, zoals een havenwerker tegenwoordig meestal wordt genoemd, wordt verwacht dat deze veel kennis heeft over opslag, overslag en lading- behandeling. Vaak is er hoog opgeleid per- soneel vereist voor bijvoorbeeld projectma- tieg of kantoorfuncties."



Voorzitter Henk de Haas van ZPPC:
'netwerkfunctie'

Met een recordaantal van ruim 15.000 bezoekers was de 7e editie van de Open Havendag in juni 2014 een groot succes. In totaal waren circa 750 Zeeuwse scholier- en met diverse projecten actief betrokken bij de Open Havendag. Gedurende de dag stonden werk en vacatures in de haven centraal, met onder andere speeddating van uitzendbureaus. Naast de scholieren- projecten waren ook de Vloot en Roadshow van de Koninklijke Marine en de Otib- techniektrailer present. Een brede waaier havenbedrijven liet zien wat zij Zeeland te bieden heeft. De havens zijn en blijven ver- antwoordelijk voor een groot deel van de Zeeuwse werkgelegenheid.

8e editie Open Havendag

Inmiddels wordt door ZPPC, in samen- werking met Zeeland Seaports, alweer de weg geplaveid voor de achtste editie van de tweejaarlijkse Open Havendag, in de zomer van 2016. Op de Open Havendag is er in samenwerking met Technocentrum Zeeland en onderwijsinstellingen ook volop aandacht voor technische opleidingen en beroepen. Op de vraag van de arbeidsmarkt afgestemde opleidingen zijn en blijven ten- slotte van wezenlijk belang.

www.zppc.nl



Foto: Leo de Wolf

"De Open Havendag is er voor jong en oud"



- **230.500 m³** storage capacity for flammable and non-flammable liquids
- **163 tanks, 15 different tank sizes** ranging from **156 m³** to **6.600 m³**
- **40.000 m³** stainless steel tank capacity in **2015**
- **Four jetties** to handle barges and seagoing vessels with max. draught of **9.30 mtr** and **22.000 mt DWT**
- **30 (un)loading bays** for tank trucks, tank containers, flexitanks and rail tank cars
- **Heated and insulated** storage tanks
- **First come, First serve** (no slotplanning)
- **Nitrogen supplies and mixing possibilities** of Chemicals, Biofuels, Lube Oils
- **24/7 service** for vessels/barges/rail tank cars

Veilige scheepvaart door regels



Foto: Wim Munnik

Het recreatieseizoen is weer begonnen en de recreatievaart op het Noordzeekanaal en het IJ zal flink toenemen. Pleziervaart en beroepsvaart komen elkaar hier tegen en zitten daarbij soms letterlijk in elkaars vaarwater. Hierbij doen zich regelmatig gevaarlijke situaties voor. Om deze interactie veilig te laten verlopen, communiceert Havenbedrijf Amsterdam de vaarregels voor de recreatievaart.

Belangrijkste boodschap is dat regels nodig zijn om het scheepvaartverkeer veilig te laten verlopen. Deze regels gelden voor alle scheepvaart (beroeps- en recreatie) en ook voor vissers. De vaarregels die gelden voor de recreatievaart zijn als volgt:

1. Ken de vaarregels zoals de maximale vaarsnelheid op de verschillende trajecten;
2. Houd zoveel mogelijk stuurboordwal aan, zorg dat de juiste verlichting wordt gebruikt en houd de overige watergebruikers goed in de gaten door regelmatig achterom te kijken;
3. De havenbekkens zijn alleen toegankelijk voor de beroepsvaart die daar laden en lossen;
4. Ga niet met te veel personen aan boord en ga niet met alcohol aan het roer.

Janine van Oosten, Havenmeester van Amsterdam: "Beroeps- en pleziervaart hebben een andere insteek maar maken samen gebruik van de vaarweg. Als Havenmeester heb ik slechts één belang: een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Zeker met het oog op SAIL 2015, waar we in augustus vele duizenden extra vaartuigen verwachten is het

opvolgen van regels zo mogelijk nog van groter belang. Als iedereen zich aan deze regels houdt, gaan we een veilig en fantastisch recreatieseizoen voor alle vaarweggebruikers tegemoet".

De folder 'Veilig varen' is verkrijgbaar bij jachthavens in de regio, bunkerstations en bij de Oranjesluizen en te downloaden op <http://www.portofamsterdam.nl/Ned/Scheepvaart/yachting/veilig-varen-doe-je-samen.html>

Campagne 'Varen doe je Samen!'

De vaarregels in 'Veilig varen' sluiten aan bij de landelijke campagne 'Varen doe je Samen!'. Hierin werken verschillende convenantpartners samen om de veiligheid tussen recreatievaart en beroepsvaart in Nederland te verbeteren door beroepsschippers, recreatieschippers en andere waterrecreanten bewust te maken van elkaars gedrag en beperkingen op het water. In de campagne is speciale aandacht voor de knooppunten in ons land. De knooppunten in Noord-Holland zijn te vinden in de folder van 'Varen doe je samen': http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files/folders/01a_Noord-Holland2014%20v03-web.pdf



Heros Sluiskil is grootste verwerker AEC-bodemas in de Benelux

Afval van de welvaart wordt nuttig hergebruikt

Door: Henk van de Voorde

Afval is grondstof. Een adagium dat nauw verweven is in het DNA van Heros Sluiskil. De Zeeuws-Vlaamse onderneming is specialist in herwinning van grondstoffen uit afval en loopt voorop in het kader van duurzaamheid en de Green Deal. Heros richt zich vooral op bulkmaterialen zoals AEC-bodemas, schroot en afvalwater. Het strategisch aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen gelegen bedrijf, bewerkt jaarlijks 700.000 ton ruwe bodemas, 120.000 ton schroot en 60.000 ton afvalwater. Met de enorme partijen bodemas bewerkt Heros op hoogwaardige wijze de reststoffen van ongeveer zes miljoen inwoners per jaar. Hiermee is het met afstand de grootste verwerker van AEC-bodemas in de Benelux. Zo is Heros tot 2016 leverancier van AEC-bodemas voor het megaproject het Groene Schip, langs het Noordzeekanaal. Aan de rand van de haven wordt een enorm grondlichaam aangelegd in de vorm van een groot schip. Medio 2015 heeft Heros samen met haar Duitse zusterbedrijven al een miljoen ton geleverd voor Het Groene Schip.

De site van Heros Sluiskil in de Kanaalzone

Het afval van de welvaart wordt nuttig hergebruikt in de maatschappij. Huisvuil en daaraan gelijkgesteld bedrijfsafval worden elders verbrand in ovens en het as wordt na opwerking bij Heros Sluiskil gebruikt als funderingsmateriaal in de wegenbouw, voor landschappelijke inpassing of als toeslagmateriaal voor de betonwarenindustrie via het hoogwaardige granova®. Dat is een nieuwe loot aan de stam van duurzame grondstoffen voor hoogwaardige toepassing in de bouw, asfalt- en keramische industrie. granova® is een flinke groeiemarkt, met ondertussen een productie van rond de 100.000 ton op jaarbasis.

Aldus wordt letterlijk en figuurlijk een steentje bijgedragen aan de vergroening van betonproducten. Van Heros' totale productiecapaciteit kan er in potentie 300.000 ton als granova® op de markt gebracht worden.

Kernactiviteiten

"Verschillende typen producten zoals AEC-bodemas, schroot en afvalwater worden bij ons bewerkt en geschikt gemaakt voor (nuttig) hergebruik. Onze kernactiviteiten zijn afvalstoffen inkopen, schoonmaken, sorteren en weer verkopen als grondstof voor de bouw en industrie. Corebusiness is het opwerken van het as van Afval Energie Centrales (AEC). Jaarlijks worden er bij ons enorme partijen AEC-bodemas en huisvuil-schroot schoongemaakt", aldus operationeel directeur Arie de Bode. Hij vormt samen met financieel directeur Jan Kappetein de directie van Heros Sluiskil.

Staalindustrie

De bij de opwerking vrijkomende ferro materialen zijn met name bestemd voor de staalindustrie. Zo wordt er bijvoorbeeld bij de



De biologische afvalwaterzuiveringsinstallatie

nabij gelegen vestiging van ArcelorMittal in Gent nieuw staal van gemaakt. ArcelorMittal is de grootste producent van staal ter wereld. Heros heeft in eigen beheer een fabriek ontwikkeld en gebouwd voor de verdere opwerking van ijzer uit verbrandingsschroot: de Schrootbewerkingsinstallatie (SBI). In deze installatie staat ook een door de TU Delft ontwikkelde machine waarmee Heros Sluiskil uit het verbrandingsschroot, koperhoudende elementen zoals spoelen (ankers) kan terugwinnen.

Goud en zilver

Ook op het gebied van verwijdering van non-ferro materialen uit AEC-bodemas geeft Heros namelijk treffend invulling aan een circulaire economie en duurzame kringloop. Tijdens de bewerking worden er zoveel mogelijk waardevolle non-ferro componenten uit de as gewonnen, zoals koper, zink, messing, aluminium en zelfs goud en zilver. "Bij het opschonen hoort ook het verwijderen van koperhoudende delen: van tandenborstel tot koelkast en van schroevendraaier tot grasmaaier. Het unieke is dat we al metaaldeeltjes vanaf twee millimeter kunnen winnen. Bijvoorbeeld kleine stukjes koperdraad of schroefjes, of deeltjes van sieraden of muntstukken. Ook in elektronica zoals telefoons en printplaten zitten vaak edele metalen. Met de aanschaf van steeds geavanceerdere apparatuur, inmiddels hebben we een tiental non-ferro scheiders, kunnen we de scheidingsresultaten nog verder optimaliseren", verklaart De Bode.

Paard en wagen

Heros Sluiskil maakt sinds enkele jaren deel uit van de wereldwijde Rethmann Groep. Grondlegger Josef Rethmann startte in 1934 in zijn eentje met het ophalen van huisvuil in Düsseldorf met paard en wagen. Zijn zoon Norbert en zijn kleinzoon Martin, Klemens en Ludger hebben van het familiebedrijf een enorme wereldspeler gemaakt met een jaarlijkse omzet van 12 miljard euro. De Rethmann Groep is actief op het gebied van energie, afval, grondstoffen, logistiek en



Opwerking van AEC-bodemas

scheepvaart. Er werken in totaal ongeveer 60.000 mensen, actief in vijftig landen. Heros Sluiskil is sinds 1 januari 2011 onderdeel van Remex Mineralstoff GmbH uit Düsseldorf, dochteronderneming van Remondis, met 30.000 medewerkers. Naast Remondis zijn Rhenus Logistics, met 24.000 medewerkers, en Saria, met 6.000 medewerkers, de pijlers van de Rethmann Groep.

Green Deal

Ingevolge de Green Deal Verduurzaming nuttige toepassing AEC-bodemas, dient vanaf 2017 minstens de helft van de opgewerkte AEC-bodemas aangewend te worden voor andere toepassingen dan ophoogmateriaal voor de wegenbouw (IBC). In 2020 wordt AEC-bodemas als IBC-bouwstof zelfs helemaal afgeschaft. Dat betekent dus dat het bodemas schoner moet worden gemaakt. In dit proces is het product granova® zeer kansrijk. Dit hoogwaardige granulaat ontstaat als de AEC-bodemas nog verder wordt bewerkt. Heros heeft als eerste in Nederland met granova® een KOMO gecertificeerde, vervangende toeslagstof voor beton op basis van AEC-bodemas, op

de markt gebracht. Daarmee wordt aan de formele voorwaarden voldaan om de primaire grondstoffen zand en grind in beton gedeeltelijk te vervangen door granova®.

Betonfabrikanten

Op deze wijze wordt bijgedragen aan de vergroening van betonproducten. Diverse betonfabrikanten zetten granova® inmiddels in als vervanging van de reguliere grondstoffen zand en grind. Ze hebben namelijk oog voor alternatieven, waarbij granova® ten gevolge van de gunstige milieutechnische, kwalitatieve en economische eigenschappen een interessant product wordt gevonden. De Green Deal zet in op nagenoeg volledige toepassing van AEC-bodemas in 2020 als schone bouwstof en ook op een hogere terugwinning van metalen. Heros Sluiskil heeft onlangs een wasinstallatie in gebruik genomen om aan de doelstelling van de Green Deal te kunnen voldoen en zo een (nog) hoger percentage van hoogwaardig AEC-granulaat te bereiken.

www.heros.nl
www.granova.nl



Heros is onder andere leverancier van grote partijen AEC-bodemas voor het Groene Schip



DUURZAAM DENKEN EN DOEN



Bij HEROS betekent duurzaamheid een continue focus op "alles" uit afval halen wat erin zit en terugbrengen in nieuwe producten. 'Urban mining' noemen we dat.

Uit uw afval herwinnen wij grondstoffen voor de beton- en de metaalverwerkende industrie. Ontdek op onze website hoe we dat dagelijks in praktijk brengen. Profiteer van onze gunstige ligging en het totaalpakket aan faciliteiten:

- 45 hectare terrein
- 500 meter kade aan het kanaal
- Gent - Terneuzen
- Los- en laadinstallaties
- Waterzuivering
- Bewerkingsinstallaties

Producent van: **granova**®

Oostkade 5 | 4541 HH Sluiskil | T: 0115 47 12 58 | E: info@heros.nl

Advertisement design revised by Humm&C

WWW.HEROS.NL



Nieuwe directeur HISWA Vereniging

Na ruim dertig jaar doet André Vink (63), directeur HISWA Vereniging, een stap terug. Geert Dijks (47) neemt zijn functie per 1 juni 2015 over. André Vink blijft verbonden aan HISWA Vereniging als bestuursadviseur strategie en externe betrekkingen.

Geert Dijks is 19 jaar in dienst van HISWA Vereniging, waarvan de laatste jaren als hoofd branchebelangen. Hij concentreerde zich binnen de vereniging de laatste periode op vernieuwing van de koers, de structuur en de bestuurlijke organisatie. Het fundament is daarvoor gelegd. Vanuit het startpunt "leden aan het roer", is samen met de leden een nieuwe missie geformuleerd, de werkorganisatie hervormd en de bestuurlijke organisatie gemoderniseerd.

Slagvaardige brancheorganisatie

Peter Brussel, Algemeen Voorzitter HISWA Vereniging: "Als bestuur zijn we blij dat we binnen onze organisatie beschikken over een uitstekende opvolger voor André Vink. Geert Dijks heeft als architect en aanjager van het vernieuwingsproces bewezen de juiste kandidaat te zijn. We zijn André

grote dank verschuldigd voor zijn enorme verdiensten voor HISWA en blij dat hij nog enkele jaren met zijn unieke ervaring en kennis aan HISWA Vereniging verbonden blijft. Er staat een slagvaardige brancheorganisatie die klaar is om de belangen te behartigen van watersportondernemers in een snel veranderende wereld. Ruim 50 ondernemers zijn nu bestuurlijk actief en er is een duidelijke focus waar HISWA voor staat."

André Vink: "Nadat we een turbulente periode afsloten, vond ik het zelf tijd om plaats te maken. Met Geert aan het roer kan HISWA Vereniging met volle kracht vooruit. En doen waar HISWA goed in is. Belangen behartigen, verbinden van ondernemers en stakeholders in de watersport en het versterken van het HISWA-merk. Ik verheug me op mijn nieuwe rol voor de komende twee jaar." André concentreert zich vanaf 1 juni op strategie en externe betrekkingen. Hij gaat zijn netwerk en expertise inzetten voor met name HISWA-leden in de jachtbouw en het maritieme cluster.

Geert Dijks heeft veel zin in de functie: "Met de veranderingen in de watersportmarkt zijn ook de verwachtingen van onze leden anders. HISWA Vereniging moet daar nog sneller op inspelen voor, door en samen met ondernemers. HISWA is dé autoriteit en hét topmerk in de watersport waar ik met veel passie de belangen voor veranker."



Achtergrondinformatie Geert Dijks

Drs. Geert H.J.C. Dijks is afgestudeerd aan de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer aansluitend aan de Universiteit van Amsterdam als organisatiekundige. Na een carrière als senior bedrijfsadviseur en consultant in de vrijetijdsector en watersportindustrie trad hij in 1996 in dienst bij HISWA Vereniging. Geert bekleedde diverse functies van regiomanager tot hoofd branchebelangen.

Ministerraad stemt in met financiering twee nieuwe wegen

De realisatie van de Blankenburgverbinding en de verlengde A15 is een stap dichterbij. De ministerraad heeft op voorstel van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu ingestemd met het wetsvoorstel dat het mogelijk maakt om deze twee ontbrekende schakels in het Nederlandse wegennet aan te leggen. Om de versnelde aanleg van de twee wegen te bekostigen is het noodzakelijk dat er tijdelijk tol wordt geheven.

De verlengde A15 in het oosten van het land is een belangrijke verbinding voor met name het goederentransport naar Duitsland. Vanwege het belang voor de regio draagt de regio zelf ook bij aan de verlenging van de A15. De weg eindigt nu nog in een weiland waarna het vrachtverkeer is aangewezen op het onderliggende wegennet. Het bereikbaar houden van de Rotterdamse regio is van groot belang voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische activiteiten. De Blankenburgverbinding maakt dit mogelijk. De Blankenburgverbinding is een tunnelverbinding die de A20 en de A15 ten westen van Rotterdam met elkaar verbindt.

In 2006 en 2009 is besloten de aanleg van de twee nieuwe wegdelen en de nieuwe verbinding tussen de A13 en A16 te versnellen met tol. Minister Schultz van Haegen besloot

in 2013 de tolheffing voor de A13/A16 te laten vervallen. Het huidige voorstel van de minister beperkt zich tot de twee projecten. In het wetsvoorstel is vastgelegd dat de tol vervalt zodra de voor de aanleg benodigde tolopbrengsten binnen zijn. Voor beide verbindingen blijft een bestaand gratis alternatief voor het verkeer behouden.

De Blankenburgverbinding zal tussen 2022 en 2024 in gebruik worden genomen. De opening van de verlengde A15 is tussen 2019 en 2021 voorzien. Voor beide projecten is het toltarief € 1,18 voor personenauto's en € 7,11 voor vrachtauto's. De tologgave voor de Blankenburgverbinding is 315 miljoen euro en voor de verlengde A15 287 miljoen euro. De Blankenburgverbinding kost in totaal ruim 1,1 miljard euro, de verlengde A15 840 miljoen euro.

Voor een sterkere Rotterdamse haven is samenwerking een must

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

Het nieuws uit de Rotterdamse haven dat recent de meeste internationale media haalde was de opening op vrijdag 24 april door koning Willem-Alexander van de nieuwe containeroverslagterminal van APM Terminals op Maasvlakte II. Met een capaciteit van 2,7 containers krijgt de containeroverslag in de Rotterdamse haven in een klap een forse uitbreiding (20 procent). Maar zonder versterking van de keten van de achterlandverbindingen dreigt deze capaciteitsuitbreiding tot extra congestie in de haven te leiden.

Wat dat betreft is het bericht van begin maart, dat nationaal en internationaal veel minder aandacht kreeg, over het bereiken van overeenstemming tussen alle grote containerstuwadoors op de Maasvlakte over het onderling uitwisselen van containers misschien wel van veel groter belang voor de toekomst van de Rotterdamse haven. Het realiseren van een efficiënt systeem voor het vervoer van containers tussen de verschillende containeroverslagbedrijven kan de aan- en afvoer van containers vooral via spoor en binnenvaart sterk verbeteren.

Want in de toekomst zal het niet de grootste capaciteit zijn waarmee een haven de lading al of niet weet binnen te slepen. Antwerpen, Hamburg, Wilhelmshaven en aan de overkant Felixstowe, Londen en Southampton en verderop in de Oostzee Gothenburg, Gdansk en St. Petersburg breiden hun havens en capaciteit voor de overslag van

containers immers ook fors uit. Bepalend is echter voor de verlader via welke haven hij zijn container het meest efficiënt en snelst op de bestemde plek krijgt. Wat dat betreft is de concurrentiepositie van de Rotterdamse nooit onbedreigd, hoe goed het met name het laatste half jaar ook gaat.

Op het op 16 april door het bureau Management Producties georganiseerde 33ste Havencongres waarschuwde econoom prof. Dr. Barbara Baarsma een gehoor van zo'n tweehonderd havenprofessionals er voor dat ons een tijdperk van beperkte economische groei te wachten staat. Een belangrijke oorzaak hiervan is de vergrijzing die wereldwijd veel landen treft waardoor de beroepsbevolking afneemt. Dat leidt in de ontwikkelde industrielanden, waaronder ook China, tot een druk op de economische groei. "De wereldeconomie groeit niet meer zoals we dat gewend waren," zei Baarsma.



Die geringere economische groei leidt tot een hardere concurrentiestrijd. Baarsma: "Het wordt hard vechten om een krimpende koek." Waar de haven van Rotterdam volgens haar veel bij kan winnen is ketenintegratie. Daarnaast ziet zij ook kansen in verduurzaming van de keten. Het Havencongres had ook volgens Steven Lak, voorzitter van de Rotterdamse havenondernemersorganisatie Deltalinqs, niet voor niets de titel 'Versterken van de ketens' meegekregen. "Concurrentiekracht van het bedrijfsleven is een logisch gevolg van een sterke keten. Samenwerking is daarbij een must." De Deltalinqs-voorzitter pleit wat dat betreft voor het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening.

Ondertussen gaat de schaalvergroting in het containertransport onverdroten voort. Begin dit jaar mocht de Rotterdamse twee recordschepen ontvangen, begin januari de CSCL Globe met een capaciteit van 19.100 containers en een kleine twee maanden later gevolgd door de MSC Oscar met een maximumcapaciteit van 19.224 TEU. En ze blijven groter worden want afgelopen kwartaal bestelde het Japanse MOL een serie van vier schepen van 20.150 TEU, CMA CGM een trio van 20.600 TEU en OOCL zes schepen van 21.100 TEU.

Al die giganten kunnen zonder te wachten op hoog tij de haven van Rotterdam in en uitvaren. Daarmee heeft Rotterdam

eisen stelt aan de logistiek op de terminals zelf. Nog steeds is niet exact te voorspellen wanneer zo'n groot schip aanlegt maar op het moment dat zo'n gigant voor de kade ligt moet er zo snel mogelijk een enorme hoeveelheid containers worden overgeslagen. Op 11 februari vestigde ECT een record met de overslag op de Delta terminal van 11.051 containers van de Thalassa Hellas van Evergreen Line. Nooit eerder werden in Europa tijdens een enkele scheepsbezoek zoveel containers afgehandeld. Achter elkaar gezet vormen de containers een rij van ruim 110 kilometer. De snelweg van Rotterdam naar Antwerpen zou daarmee geheel volstaan.



Ondertussen gaat het beslist niet slecht met de haven van Rotterdam. De goederenoverslag in de haven van Rotterdam heeft een zeer sterk eerste kwartaal achter de rug. De overslag nam met maar liefst 7,2 procent toe ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De overslag van kolen en erts (droog massagoed) liep weliswaar terug (-5,1 procent) maar die van ruwe olie en olieproducten (nat massagoed) groeide met 14,7 procent heel hard. Maar voor de terminals op de Maasvlakte is het belangrijkste de groei van de overslag van containers van 5,1 procent in gewicht en 7,6 procent in TEU.

Daarmee houdt de medio vorig jaar al ingezette forse groei in de containeroverslag (+ 6 procent in TEU in 2014) ook dit jaar aan. Die groei is te danken aan het economisch herstel in Europa en de verschuiving van transshipment lading vanuit andere havens naar Rotterdam. Dat betreft containers die na aankomst in Rotterdam per kleiner schip (containerfeeder) naar andere, kleinere havens in Noordwest-Europa, vooral het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië gaan. De meeste ULCS's (Ultra Large Container Ship) doen maar enkele havens in Noordwest-Europa aan waarbij een groot deel van de containers via feeders van en naar andere havens wordt vervoerd.

een belangrijk voordeel op de concurrenten Hamburg en Antwerpen waarvoor schepen moeten wachten op gunstig tij om de kade te kunnen bereiken of uit te varen. Daar komt bij dat Rotterdam voor veel van deze giganten steeds vaker de first en de last port of call in Noordwest-Europa is. Het aantal second calls nam in het eerste kwartaal toe met 70 procent tot 51. Daarmee versterkt de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van andere havens.

Een groei die zich dus doorzet ondanks alle congestieproblemen die met name sinds medio vorig jaar weer de kop opsteken. Congestieproblemen die enerzijds voortvloeien uit het niet volledig beschikbaar zijn van terminals in verband met de, met het oog op de steeds grotere en bredere containerschepen, broodnodige vervanging van kadekranen door grotere exemplaren en aanpassing van de ICT. Door de vervanging van de kranen is minder kaderuimte beschikbaar en moeten binnenvaartschepen steeds vaker en langer wachten totdat zij aan de beurt zijn om hun containers kwijt te kunnen of op te halen.

Een ander probleem is dat de komst van steeds meer steeds grotere schepen hoge

De containers die voor een groot deel in Zuidoost-Azië zijn geladen moeten vervolgens zo snel mogelijk naar de verschillende bestemmingen in Europa. Als ze dan zo snel mogelijk op de feeder of het binnenvaartschip voor verder transport naar het achterland kunnen worden gezet, is dat een groot voordeel. Een interne baan waarmee containers tussen de terminals kunnen worden uitgewisseld, voorkomt dat feeders en binnenvaartschepen alle terminals bij langs moeten om overal een plukje containers te laden en lossen. Dat is alleen maar tijdrovend en kostenverhogend. Met een interne baan kunnen alle containers bestemd voor doorvoer naar bijvoorbeeld Wiesbaden of Stockholm op een plek worden verzameld. Maar ook de opening van de nieuwe terminal van APM Terminals op Maasvlakte II komt waarschijnlijk niets te vroeg. De capaciteitsuitbreiding met 20 procent mag veel klinken maar de terminal doet er nog minstens drie kwart jaar over om op volle toeren te kunnen gaan draaien. De nieuwe terminal zet volgens de APM nieuwe standaarden op het gebied van veiligheid, productiviteit en duurzaamheid. Deze nieuwe terminal is volledig geautomatiseerd en emissievrij. Al het rollend materieel en de kranen werken volledig op elektriciteit en accu's die wordt geladen door de stroom die wordt opgewekt met de op de Maasvlakte geïnstalleerde windmolens.

Voertuigen en kranen worden met behulp van een joystick bediend door operators in een centraal gebouw. Dat levert weer een hoop sociale problemen op omdat niet elke kraandrijver of bestuurder op een straddle carrier kan worden omgeschoold tot een operator achter een beeldscherm. Voor de tweede keer sinds de vervanging van het stukgoed door het verschepen van goederen in containers is het werk in de haven dus opnieuw onderhevig aan een ingrijpend rationalisatieproces waardoor mogelijk opnieuw honderden havenarbeiders hun baan in de haven verliezen.



SIMPLY THE CLEANEST

**QUA-VAC IS YOUR TURNKEY SOLUTIONS SUPPLIER FOR:
EVAC MEMBRANE SEWAGE TREATMENT SYSTEMS, FOR EACH
TYPE OF VESSEL. EVAC VACUUM SYSTEMS AND VACUUM TOILETS.**

- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of IMO MEPC 159(55)
- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of the Rhine regulations
- Custom design and engineering for new build and refit projects



EVAC VACUUM TOILETS, TYPE VT910

Qua-vac

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

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

Topsector Logistiek massaal aanwezig bij jaarcongres in Rotterdam

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) stelt 15 miljoen euro beschikbaar voor innovatie in de logistiek. Dat is bekend geworden tijdens het congres 'Mapping the Future of Logistics' in Rotterdam. De extra financiering gaat naar onderzoek binnen het TKI Logistiek en naar de uitvoering van logistieke pilots door Connekt.

Lidewijde Ongerling bracht het goede nieuws namens het ministerie van IenM tijdens het jaarcongres van de Topsector Logistiek. De directeur-generaal Bereikbaarheid wees er op dat de verwachtingen voor het goederenvervoer buitengewoon positief zijn, mede dankzij de Tweede Maasvlakte in Rotterdam. De overslagcapaciteit wordt ruim verdubbeld. Dat creëert kansen. Ongerling preeste de innovatiekracht van het bedrijfsleven, maar benadrukte ook dat de krachten gebundeld moeten worden om écht te kunnen innoveren. Er is dus ook een rol weggelegd

voor de overheid. Naast de extra 15 miljoen euro die onder regie komt van het Topteam Logistiek, is inmiddels gestart met de vereenvoudiging van wet- en regelgeving en wordt fors geïnvesteerd in infrastructuur en bereikbaarheid. Ook is er aandacht voor slimme oplossingen om de goederenstromen nog duurzamer en efficiënter af te handelen. Ze verwees onder meer naar de inrichting van corridors richting het achterland, synchromodaal transport en snel en papierloos vervoer via digitalisering. Het ministerie zet daarmee de lijn voort om niet slechts te kijken naar meer infrastructuur, maar ook te investeren in innovatieve oplossingen in de logistiek. Ongerling: "Logistiek is de kunst van het slim organiseren. Daar zit muziek in. Belangrijk is dat we oog houden voor elkaars kwaliteiten en elkaar weten te vinden in de juiste toonsoorten. Zo kunnen we elkaar versterken."

Oprichting TKI Dinalog

De extra bijdrage van het ministerie van IenM stelt het TKI Logistiek en Connekt in staat om het aantal onderzoeksprojecten en pilots op het gebied van duurzame en innovatieve logistiek uit te breiden. Aad Veenman, boegbeeld van de Topsector Logistiek, kondigde een verder samengaan van het TKI Logistiek en Dinalog aan. De besturen van de organisaties (met daarin Dinalog, NWO en TNO)

gaan vanaf deze zomer door als TKI Dinalog met ministeries van EZ en IenM als publieke financiers. Veenman: "Het TKI Dinalog zal zich met dezelfde inzet en focus richten op het ontwikkelen van kennis en de valorisatie ervan ten behoeve van het bedrijfsleven. Het TKI Dinalog heeft nu al een stevige portefeuille met 50 projecten waar aan gewerkt wordt of gaat worden. Dat zegt veel over de rol van de logistiek in de samenleving en de manier waarop we kunnen verbinden."

Mapping the Future of Logistics

Mapping the Future of Logistics is het eerste jaarcongres voor en door de Topsector Logistiek. Het congres is gehouden op 1 april in De Doelen van Rotterdam en is georganiseerd door Connekt, Dinalog, NWO en TNO. Meer dan 900 deelnemers waren aanwezig in de Doelen. Ruim de helft daarvan was afkomstig uit het mkb, grootbedrijf en multinationals. De overige deelnemers waren verdeeld over overheid, onderzoeks- en kennisinstellingen en brancheorganisaties. Keynote speakers waren Lidewijde Ongerling (ministerie IenM), Aad Veenman (boegbeeld Topsector Logistiek) en Eric Ballot (Mines Paris Tech). Daarnaast waren er break out-sessies over onder meer innovatie in de logistiek, ketensamenwerking, synchromodaliteit, stadsdistributie en de band tussen KennisDC's en het bedrijfsleven.

Vernieuwde wetgevingskalender online

Degene die meer wil weten over de totstandkoming van wetten en algemene maatregelen van bestuur kan vanaf 8 april terecht bij de geheel vernieuwde wetgevingskalender: <http://wetgevingskalender.overheid.nl>. De verbeterde website is het resultaat van een samenwerking tussen de ministeries van Veiligheid en Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Vrijwel alle ministeries doen mee. In de loop van 2015 sluiten ook de ministeries van Defensie, Buitenlandse Zaken en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aan.

De nieuwe wetgevingskalender is een vorm van dienstverlening van de overheid aan het publiek en heeft als doel het natio-

nale wetgevingsproces inzichtelijker en toegankelijker te maken. De belangrijkste veranderingen zijn onder meer de uitbreiding van de zoekfunctie en voortgangsinformatie, de toevoeging van het overzicht van te implementeren Europese richtlijnen en de uitbreiding met algemene maatregelen van bestuur. Ook is een rubriek Inwerkingtredingen opgenomen.

Belangstellenden hebben volop mogelijkheden om informatie te bekijken. Zo staat in de rubriek Wetgeving in wording de voortgang van wetten en algemene maatregelen van bestuur. Wie wil weten of aangekondigde regels al in werking zijn getreden, kan terecht bij de rubriek Inwerkingtredingen. Ook is er aandacht voor Brussel. De rubriek Implementatie EU-richtlijnen biedt inzicht

in de door Nederland te implementeren EU-richtlijnen en de nationale wet- en regelgeving die daarbij hoort.

De tekst van de regeling wordt niet gepubliceerd, wel verschijnen er links naar elders (bijv. als Kamerstuk) openbaar gemaakte teksten. De wetgevingskalender is niet bedoeld voor consultatie van wetsvoorstellen, daarvoor is www.internetconsultatie.nl

De modernisering van de wetgevingskalender is aangekondigd in een brief van de minister van Veiligheid en Justitie in december 2012 naar aanleiding van een onderzoek naar versnelling in het wetgevingsproces. De informatie uit de kalender zal in de nabije toekomst ook als open data beschikbaar worden gesteld.



Gastheer Nationale Scheikunde Olympiade Kunstmestgigant Yara Sluiskil blijft investeren

Door: Henk van de Voorde

Kunstmestgigant Yara International blijft fors investeren om de toekomst optimaal tegemoet te treden. Dat komt ook treffend tot uiting op de productielocatie in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Het wereldwijd actieve concern voert haar missie uit onder de credo's 'We create impact' en 'Mind the gap'. De lacune (the gap) tussen de groei van de wereldbevolking en de hoeveelheid beschikbaar voedsel moet onderhouden worden. De wereld telt nu zeven miljard inwoners, maar in 2050 zijn er ruim negen miljard monden te voeden. De strategie van Yara International is een leidende rol te spelen in het mondiale vraagstuk van een betrouwbare, duurzame voedselvoorziening in de komende decennia. "Hoe gaan we dat realiseren en hoe kunnen we tegelijkertijd een significante reductie van broeikasgassen bereiken en steeds schaarser zoet water efficiënt benutten? Yara vindt dat ze onderdeel is van de oplossing voor deze vraagstukken", aldus Jon Sletten, algemeen directeur van Yara Sluiskil.

Het Noorse moederconcern Yara International heeft het sein op groen gezet voor de bouw van een nieuwe ureumgranulatiefabriek (Ureum 8) in Sluiskil. Aan deze beslissing zijn enkele jaren van voorbereiding voorafgegaan. De hoofdvestiging in Oslo heeft intussen al ettelijke miljoenen beschikbaar gesteld voor de uitwerking van technische details, het opstarten van de vergunningprocedures, planning en het beoordelen van aanbiedingen van leveranciers.

Evaluatie

Medio 2015 vindt een laatste evaluatie plaats, waarna een formeel besluit vanuit Oslo zal volgen. Tijdens een grote onderhoudsstop in oktober 2014, zijn reeds de nodige voorbereidingen getroffen voor toekomstige aansluitingen naar de nieuw te bouwen productie-eenheid, die uiteindelijk 170 miljoen euro zal kosten en eind 2017 in bedrijf moet zijn.

Met deze belangrijke beslissing spreekt het moederbedrijf haar vertrouwen uit in de productievevestiging in Sluiskil. De investering is niet alleen bijzonder omdat ze zo snel volgt op de ingebruikname van Ureum-7, waarmee een bedrag van ruim 400 miljoen gemoeid was, maar ook omdat de chemische industrie in Europa aan hevige concurrentie onderhevig is.

Oorzaak

Oorzaak zijn de hoge grondstoffen- en energiekosten in vergelijking met de Verenigde Staten, het Midden-Oosten en Noord-Afrika. De vestiging in Sluiskil kan zich met de investering in Ureum-8 verder ontwikkelen richting de productie van speciale stikstofhoudende meststoffen en industriële chemicaliën en daarmee de concurrentie op internationale bulkmarkten voor blijven. De nieuwe fabriek betekent ook behoud van werkgelegenheid in de regio op langere termijn en



De site van Yara Sluiskil vanuit de lucht gezien

verdere milieuverbeteringen op het gebied van stofemissie, energie-efficiency, koelwaterbelasting van het kanaal, externe veiligheid, stikstofdepositie en nog meer vervoer via water in plaats van de weg. Bovendien kan het bedrijf met deze investering meer grondstoffen verwerken tot eindproducten, zodat lokaal maximale toegevoegde waarde gecreëerd wordt en de fabriek zich onderscheidt ten opzichte van bulkproducten elders ter wereld.

Verlading

Yara Sluiskil investeert jaarlijks tientallen miljoenen euro's in projecten om de site te verbeteren. De vestiging is goed voor een jaarlijkse verlading van 4,5 miljoen ton, met een sterke groei in industriële producten. Door veilig en kostenefficiënt te werken en voortdurend in te zetten op nieuwe producten, samenwerking, innovatie en duurzaamheid tracht Yara Sluiskil haar positie zowel binnen het concern als op de wereldmarkt verder te versterken. De uitstekende ligging biedt de productielocatie logistieke voordelen.



De kunstmestproducent neemt samen met Zeeland Seaports deel in WarmCO2, dat de levering van CO₂ en restwarmte (afkomstig uit het productieproces van Yara) verzorgt aan de glastuinbouw Zeeuws-Vlaanderen. Het duurzame glastuinbouwgebied aan de Axelse Vlake zal in 2018 voor de volledige 150 hectare gerealiseerd zijn.

Natuurprojecten

In het voorjaar van 2014 werden door Yara Sluiskil twee innovatieve natuurprojecten gelanceerd: 'biodiversiteit' en 'algenbassin'. Beide projecten krijgen een vervolg. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) is namelijk vervlochten met de core-business van Yara Sluiskil. Het project biodiversiteit is een wandelroute langs het terrein in Sluiskil waarbij verschillende natuurelementen gekoppeld zijn aan cultuurhistorisch erfgoed. Onlangs was de kick-off om het gebied uit te breiden, ondersteund door andere bedrijven in de omgeving, Zeeland Seaports, de Provincie Zeeland en de Gemeente Terneuzen.

Het project Algenkweek wordt breed omarmd vanwege het innovatieve karakter. Bovendien draagt het bij aan het verwezenlijken van de ambities van de Provincie



Ureum-7

Zeeland voor verdere vergroening van de industrie. Het bassin is een tweejarige proef om op industriële schaal algen te kweken op afvalwater. Op de site in Sluiskil wordt jaarlijks ongeveer 3,5 miljoen kubieke meter water ingenomen dat grotendeels wordt gebruikt in eindproducten, zoals bijvoorbeeld Air1® en ammoniakwater, die hun toepassing vinden in rookgasreiniging van industriële installaties, schepen en voertuigen. Het doel van de algenkweek op proceswater is enerzijds het ontwikkelen van een vernieuwde waterzuiveringstechniek en anderzijds het vastleggen van nutriënten in de vorm van bruikbare biomassa.

Gastheer Scheikundeolympiade

Yara Sluiskil is gastheer van de 36e Nationale Scheikunde Olympiade. Na twaalf jaar komt deze jaarlijkse wedstrijd voor havo- en vwo-scholieren uit Nederland met scheikunde in hun profiel, weer naar Zeeuwse bodem. De titelstrijd is om en om op een universiteit en een chemisch bedrijf. Doel is scheikunde op middelbare scholen op de kaart te zetten, talent te ondersteunen en deelnemers te laten zien welke carrière mogelijkheden scheikunde biedt. In de eerste ronde heeft een recordaantal van 6.000 leerlingen deelgenomen, afkomstig van 241 scholen waarvan maar liefst negen uit Zeeland. Van 2 tot 10 juni zullen de twintig beste scheikunde-leerlingen een week lang bij Yara in Sluiskil te gast zijn om zich voor te bereiden op de Internationale Scheikunde Olympiade in Bakoe (Azerbeidzjan) in juli 2015. De uiteindelijke top 4, de echte Scheikunde 'bollebozen', gaat Nederland in juli internationaal vertegenwoordigen. De Internationale Chemie Olympiade 2014 vond plaats in Hanoi (Vietnam). De eerste en tweede ronde van de Nationale Scheikunde Olympiade worden op school gehouden. In het afgelopen decennium is het evenement gegroeid

van enkele honderden deelnemers tot bijna zesduizend. Het Olympiadestokje is bij de prijsuitreiking in 2014 overgedragen door Sape Kinderman van de Universiteit van Amsterdam aan Gijsbrecht Gunter van Yara Sluiskil. "Wij zijn vereerd dit jaar gastheer te mogen zijn en zien uit naar de olympiadeweek in juni. Er bestaat steeds meer belangstelling voor exacte vakken in het algemeen en chemie in het bijzonder, vooral ook omdat deze studierichting goede kansen biedt op de arbeidsmarkt. Deze interesse komt duidelijk naar voren in het stijgend aantal scholen en leerlingen dat meedoet aan de Nationale Scheikunde Olympiade. Alle leerlingen hebben in de voorrondes hun best gedaan om een weekje in Zeeuws-Vlaanderen te mogen vertoeven, waarbij uiteraard ook kennis gemaakt wordt met de typisch Zeeuws-Vlaamse cultuur", aldus Gijsbrecht Gunter van Yara Sluiskil. De chemiereus organiseert in samenwerking met de provincie Zeeland de feestelijke prijsuitreiking op woensdag 10 juni in de Nieuwe Kerk te Middelburg. De winnaars zullen worden bekendgemaakt in aanwezigheid van onder andere Commissaris van de Koning Han Polman, directeur Collete Alma van de VNCI en andere prominente gasten uit de chemische industrie en het regionale bedrijfsleven.

www.yarasluiskil.nl



DHL Global Forwarding verhuist zeevracht divisie naar Linkeroever

Antwerpen: DHL Global Forwarding, onderdeel van de Deutsche Post-DHL Group, verhuist haar zeevracht-divisie van Stabroek naar Antwerpen Linkeroever. De site biedt nieuwe kantoren aan, een totale magazijn oppervlakte van 33.000 m² en een gevarengoed magazijn oppervlakte van 4000 m², "DHL dedicated". Met deze langdurige investering, kiest DHL Global Forwarding bij deze voor de strategische zeevrachtzone van Linkeroever.



"De eerste fase bestond uit de verhuis van de kantoren (begin april 2015). De magazijnen worden momenteel gebouwd, waarvan het general cargo magazijn tegen december 2015 in gebruik zal worden genomen. Vanaf maart 2016, zal ook het gevarengoedmagazijn operationeel worden", aldus Stefan Dubois, Ocean Freight Director Belgium.

De keuze van DHL Global Forwarding voor Linkeroever, versterkt de positie van de zeevrachtzone en de Haven van Antwerpen als essentieel transportcentrum binnen België. Met deze langdurige investering in dit nieuw logistiek platform, wenst DHL Global Forwarding nog beter tegemoet te

komen aan de huidige en toekomstige logistieke noden van haar klanten binnen de verschillende industriesectoren.

Het gloednieuwe 'state-of-the-art' logistiek centrum, dat voldoet aan de strengste veiligheidsvoorschriften, is ideaal gelegen in deze tactisch belangrijke regio en biedt de beste infrastructuur voor alle zeevrachtgebonden activiteiten.

DHL neemt met deze verhuis een pionierspositie in, aangezien het de eerste grote logistieke dienstverlener is die deze stap zet richting Linkeroever, samen met een groot deel van de containerrederijen. Dit speelt

uiteeraard een belangrijke rol qua efficiëntie en kostenstructuur, aangezien alle operaties (magazijnen & goederenbehandeling) zich nog dichter bij deze rederijen zullen bevinden.

Ook de jarenlange goede samenwerking met de Katoennatie wordt verdergezet, aangezien zij ook op Linkeroever de DHL goederenbehandelaar zullen blijven.

Luc Jacobs, CEO DHL Global Forwarding Belgium & Luxemburg: "Deze verdere verankering en vooral langdurige investering in de haven van Antwerpen, onderstreept het vertrouwen van de DHL groep niet alleen in de haven van Antwerpen maar ook in het concept van Antwerpen als hub voor alle strategische flows binnen DHL Global Forwarding. Deze verankering heeft dan ook geleid tot verdere investering in een gloednieuw general cargo magazijn alsook een "state of the art" IMO magazijn, welke de verdere groei in de LCL sector zal ondersteunen. Bovendien zullen andere general cargo flows in specifieke sectoren als automotive, engineering and manufacturing en technology verder ondersteunt en verdere uitgebouwd worden.

De strategische stap naar Linkeroever is wel overwogen en houdt rekening met de veranderende "centre of gravity" voor het containervervoer binnen de haven. DHL Global Forwarding Ocean is klaar voor een lange termijn groei in de Antwerpse haven."



Door: Henk van de Voorde

Vernieuwend in vistechneek

Delmeco Fishing Technology uit Colijnsplaat loopt voorop met de meest innovatieve vistechneek. Het bedrijf heeft als eerste een pulsvisstelsysteem op de markt gebracht dat voldoet aan de (toekomstige) Europese wet- en regelgeving. Het is toegespitst op implementatie van een BlackBox registratiesysteem.

"Elektrisch vissen is een beladen begrip en dekt de lading niet. Het is veel beter om te spreken over pulsvisen. Door pulsstimuli worden de spieren van de vissen geprikkeld. Met de juiste technologie aan boord maken we het de visser gemakkelijk. We ontwerpen, bouwen en leveren vangstsystemen voor pulsvisen, maar ook elektrische en mechanische installaties op viskotters", aldus Ko Zwemer, directeur-eigenaar van Delmeco Fishing Technology. Hij heeft inmiddels verschillende vissersschepen met de meest innovatieve pulssystemen kunnen bedienen. "Ingevolge de Europese wetgeving moet er aan een aantal eisen worden voldaan. Belangrijk item is dat er zo dicht mogelijk bij het water wordt gemeten, waar de pulsen effect kunnen sorteren op het ecosysteem. Het wetenschappelijk kennisinstituut Imares heeft de opdracht gekregen om door middel van vooraf opgestelde stu-



dies vast te stellen wat de effecten zijn op het ecosysteem onder water. Wij verzorgen de metingen zo dicht mogelijk bij het ecosysteem. Via meet-, uitlees- en opslagapparatuur in het pulsvisstelsysteem blijven alle data bewaard. Alles wat ons pulsvisstelsysteem onder water verzorgt, wordt gemeten en geregistreerd. Alle meetsignalen van onder water worden vervolgens boven gevisualiseerd op een scherm. In het pulsvisstelsysteem kunnen de instellingen aangepast worden binnen een vastgesteld bereik. Zodoende kan er meer selectief worden gevestig, met de achterliggende gedachte van vermindering van bijvangst."

Groeimarkt

Pulsvisen is zowel om ecologische, milieutechnische als economische redenen een (potentiële) groeimarkt. De vis heeft bij pulsvisen ook veel minder te lijden dan bij de conventionele boomkor techniek. De rugspier van de (plat)vissen wordt via de nieuwe methode geactiveerd waardoor ze uit het zand komen. Door een soort van golvende bewegingen komt de vis springlevend tevoorschijn en blijft de slijmlaag van de vis onbeschadigd. Bij het traditionele vissen met de wekkerkettingen wordt de bodem sterk omgewoeld. Het gevolg hiervan is dat het omgewoelde zand tussen de gevangen vis in het net terecht komt, wat door de schurende werking de natuurlijke slijmlaag van de vis aantast. Bij pulsvisen is er veel minder bodemberoering en de brandstofbesparing is aanzienlijk. Bij het traditionele vissen verbruikt een Eurokotter negen ton brandstof per week, een derde meer dan

bij vissen met een pulsvisstelsysteem. Bij een grote kotter, die gemiddeld dertig à veertig ton brandstof per week verbruikt, loopt de besparing zelfs op tot vijftig procent.

Zeebodem

"De pulsvisserij is een duurzame vistechneek in vergelijking met de traditionele boomkor. Bij het slepen over de zeebodem worden via elektroden een aantal elektrische pulsen afgegeven. De vis die zich schuil houdt in de zeebodem wordt hierdoor opgeschrikt. De nieuwe visserijtechniek is onder andere zeer geschikt voor de vangst van platvis. Ontwikkeling in ons pulsvisstelsysteem is dat het softwarematig gerelateerd wordt aan het GPS vaarsysteem. Met deze ontwikkeling kan de puls met een nauwe precisie gereguleerd worden. Het houdt de selectiviteit vast, onafhankelijk van de snelheid van het schip", aldus Zwemer.

De visserij is een moeilijke markt waar veel verschillende belangen haaks op elkaar staan. "Bedrijven gaan vaak generaties lang van vader op zoon over. De vissers op Urk vragen bijvoorbeeld om een andere benadering dan de vissers in Stellendam of Arnhemuiden. Gelukkig is de nieuwe generatie meer tot samenwerking bereid, want hoe groter het draagvlak, hoe beter de krachten kunnen worden gebundeld. Op dit moment wordt er door de visserij hard gewerkt om het pulsvisen zo transparant mogelijk neer te zetten." Een goede zaak volgens Ko Zwemer want elektrisch vissen kampt ten onrechte nog altijd met een imago-probleem.

www.fishing.delmeeco.nl



CAPTAINS OF INDUSTRY

Door: Henk van de Voorde

Van oudsher sterk in service en onderhoud aan elektromotoren

EB-Groep: veelzijdige technische specialist

Naast repareren en reviseren van elektromotoren is de EB-Groep - Elektromotoren Bracke uit Clinge, Bracke Elektro NV uit St. Gillis-Waas (B) en Boer & Bakker BV uit Waddinxveen - actief met reparatie van aanverwante artikelen zoals pompen en tandwielkasten, industriële automatisering en verkoop en reparatie van (elektrisch) handgereedschap. In bakermat Clinge vindt service en onderhoud plaats aan elektromotoren, pompen en tandwielkasten. Vanuit St. Gillis-Waas wordt de industriële automatisering gecoördineerd en vanuit Waddinxveen is de EB-Groep naast repareren en leveren van elektromotoren en aanverwante artikelen ook actief met onderhoud, reparatie en levering van elektrisch handgereedschap.

De Europese ATEX 137 (ATmosphères Explosives) richtlijn schrijft voor dat medewerkers tegen explosiegevaarlijke materialen of processen dienen te worden beschermd. De EB-Groep, van oudsher sterk in het repareren en reviseren van elektromotoren, is in het bezit van het internationale IECEx-03 certificaat dat een explosieveilig gebruik waarborgt.



Foto: Mark Neelemans

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

"In de verschillende sectoren waar gas-, damp-, nevel- of ontploffingsgevaar heerst, is het van groot belang dat de juiste apparaten, procedures en beveiligingssystemen worden ingezet."

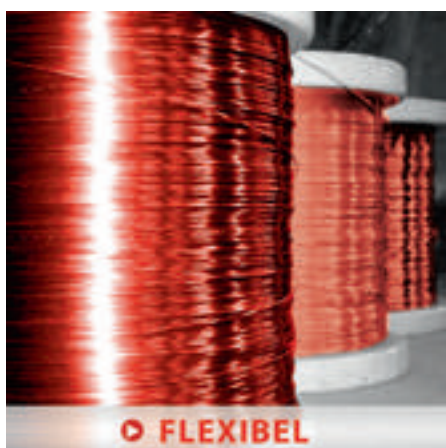
Veilige werkomgeving

"Een blijvend veilige werkomgeving voor medewerkers en omgeving staat voorop. Hoe borg je dat in de werkplaats van de klant alles goed en veilig verloopt? Essentieel is daarbij dat installatie-eigenaren hun onderhoud uitbesteden aan IECEx-03 gecertificeerde bedrijven, waarbij aan de gebruikers gegarandeerd kan worden dat de explosieveiligheid behouden blijft als materialen gerepareerd of gemodificeerd worden. De klant heeft er dus alles aan gedaan en zijn verantwoordelijkheid in feite overgeheveld naar een gecertificeerd bedrijf", aldus drs. ing. Joris Bracke, directeur-eigenaar van de EB-Groep.

Bracke legt uit dat in zijn bedrijf de menselijke maat voorop staat. "Om te kunnen ontzorgen moet je betrokken zijn. Repareren is en blijft mensenwerk. Het allerbelangrijkste

is het feit dat mijn medewerkers, de mensen die het uitvoeren, aantoonbaar getraind en geschoold zijn. De beste systemen en machines ten spijt: het gaat er in de eerste plaats om dat de medewerkers over de juiste motivatie, kennis en kunde beschikken.





○ FLEXIBEL



○ ONTZORGEND



○ INNOVATIEF

Bij reparatie van een elektromotor bijvoorbeeld, moet je er voor zorgen dat deze nooit op wat voor wijze dan ook een ontstekingsbron kan vormen."

In de aanloop naar het 50-jarig bestaan van Elektromotoren Bracke in 2017 blijft de filosofie van de onderneming ongewijzigd. In bijna een halve eeuw is altijd de passie voor techniek en het plezier in het vakgebied centraal blijven staan. Cruciaal bij het ontzorgen van de klant.

Continuïteit

"In vijftig jaar tijd zijn wij gecontroleerd gegroeid. De continuïteit van zowel ons bedrijf als dat van de klant staat voorop. Als zijn productieproces onverhoopt gestopt is, zorgen wij ervoor dat het weer op gang wordt gebracht." Oprichter Willy Bracke (de vader van Joris) startte in 1967 in een schuurtje met het repareren van elektromotoren. Anno 2015 is de uit drie professionele vestigingen bestaande EB-Groep een begrip. Er werken ruim veertig technische vakmensen. De onderneming richt zich met name op industriële dienstverlening en productlevering voor de elektromechanische aandrijftechniek.

Diverse dienstverlening

"Onze dienstverlening is zeer divers. Elk project, elke reparatie is uniek. Voor elke vorm van industrie worden motoren gebruikt. Overal zitten motoren op: ventilatoren in koelhuizen, kraanmotoren voor het lossen en laden van schepen, productie van betonstenen, biogascentrales, beeldbuisnijmachines. Aardappelen gaan de schuur in en uit via transportbanden, melk wordt via elektromotoren van kartonnen pakjes voorzien. Chemische en petrochemische industrie, voedings- en verpakkingsmiddelenindustrie, automotive, agrarische sector, scheep- en sleepvaart, machinebouw, transport & logistiek: ons werkgebied is overal waar motoren draaien. Motoren vormen een wezenlijk onderdeel van de maatschappij zonder dat we het zelf beseffen", licht de voorman van de EB-Groep toe.

"Wij ontzorgen onze klanten zodanig dat hun machinepark probleemloos draait en blijft draaien. Zodat ze zich bezig kunnen houden met hun corebusiness, zonder zich druk te hoeven maken over eventuele calamiteiten. Als service- en reparatiebedrijf kunnen wij snel en doeltreffend ontzorgen bij panieksituaties. Indien noodzakelijk kunnen we onderdelen meteen vervangen. Daarnaast verrichten we veel preventief onderhoud. Wat is de status van het machinepark? We diagnosticeren, meten en inspecteren, om storingen te voorkomen. Desgewenst reviseren we, waarbij alles wat aan slijtage onderhevig is weer in staat van nieuw wordt gebracht.

Correctief

Bij correctief onderhoud is er daadwerkelijk schade. We dienen dan bijvoorbeeld een kogellager te vervangen of een lager passing te repareren. Ook vervangen we desgewenst de wikkelingen van elektromotor, tandwiel of tandwielkast. We hebben een grote diversiteit aan cruciale spareparts in voorraad. Met diverse klanten hebben we een dusdanige relatie dat we in feite

een verlengstuk van hun organisatie zijn. We kennen hun omgeving, het productieproces van de klant. Een langdurige relatie is ons veel meer waard dan een snelle omzet", aldus Joris Bracke (42) die na de HTS in Breda bedrijfskunde aan de universiteit van Nyenrode studeerde.

Engineering

De EB-Groep is ook sterk in elektrotechnische engineering, schrijven van de software en visualisatie ervan zodat de processen van de motoren via een display gevolgd kunnen worden. Het concern heeft continu oog voor innovatie, zodat bijvoorbeeld via arbeidsplaatsvervangende automatisering productieprocessen beter en sneller kunnen verlopen. "Het geeft ons een kick als we een industriële machine van de klant nauwkeuriger kunnen laten functioneren. Bijvoorbeeld een afwijking van 1 procent reduceren tot 0,1 procent waardoor er veel efficiënter gewerkt kan worden. We denken constant mee met de klant, zoals op het gebied van nieuwe besturingen voor motoren en pompen in diverse branches."

www.eb-groep.nl



Congestie in Rotterdam

Contargo voert congestietoeslag in

Contargo brengt vanaf 15 april 2015 een toeslag van 18,50 euro per container (vol/leeg) van en naar Rotterdam in rekening. Het in container-achterlandlogistiek gespecialiseerde bedrijf kan de extra kosten die ontstaan door de lange wachttijden in de Rotterdamse haven niet meer alleen dragen.

"Sinds januari moeten onze binnenschepen in de Rotterdamse haven steeds langer wachten om te worden gelost en geladen", zegt Cok Vinke, co-directeur van Contargo Waterway Logistics. "Doorlooptijden van 50 uur met uitschieters tot 90 uur zijn geen uitzondering meer." Hierdoor duurt het behandelen van binnenschepen gemiddeld ruim een derde langer dan normaal. Veel exportcontainers kunnen door de vertragingen niet aan de geplande terminal gelost worden. Contargo tracht haar vaarschema's aan te houden door extra scheepsruimte te charteren.

"Helaas hebben onze gesprekken met de diverse betrokkenen in de Rotterdamse haven niet geleid tot een verbetering van de situatie. Wij verwachten niet dat de situatie op korte termijn verbetert", aldus Vinke. "Wij kunnen de extra kosten die hierdoor

ontstaan niet meer alleen dragen en moeten deze daarom gedeeltelijk doorberekenen aan onze klanten."

Contargo voert de congestietoeslag in op 15 april 2015, vanaf de geplande afvaart. De toeslag geldt ongeacht het vaargebied voor alle verladingen. Het bedrijf behoudt zich het recht voor om bij een verdere verslechtering van de situatie de toeslag te herberekenen en aan te passen. Pas als de behandelzeiten in de haven van Rotterdam weer duidelijk korter worden, zal de toeslag worden opgeheven.

"In de haven van Antwerpen ontstaat momenteel een soortgelijke situatie als in Rotterdam", zegt Vinke. "Wij volgen de doorlooptijden van onze binnenschepen ook daar op de voet. Als de situatie in Antwerpen achteruitgaat, zullen wij ook daar een congestietoeslag moeten heffen."

Met ademlucht valt niet te spotten...



ALL SAFETY RENTAL
www.allsafetyrental.nl

All Safety Rental
 Chr. Huygensweg 17
 3225 LD Hellevoetsluis

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


ZEELAND SUPPLY
 INDUSTRIAL STORES

 **SAMEN
 VEILIG
 WERKEN**

ALL SAFETY SUPPLY
 Voor service, kwaliteit & veiligheid



NIEUWS *op het spoor*

MEER GEDETAILEERDE INFO OVER DEZE
BERICHTEN VINDT U OP WWW.SPOORPRO.NL

Test met watersproei-ers tegen gladheid door blaadjes op spoor geslaagd

Een proef met een watersproei-installatie heeft aangetoond dat het een adequate oplossing is tegen gladheid op het spoor. Bij Veenendaal is in het najaar het systeem uitgebreid getest en de betrokken partijen zijn tevreden over de resultaten.

NS koopt geen treinen meer via Ierland-constructie

De NS schaft alle nieuw te bestellen treinen voor de nieuwe Hoofdrailnet-concessie met ingang van dit jaar aan vanuit Nederland. De vervoerder betaalt voortaan in Nederland de vennootschapsbelasting.

Doorbraak nieuwe reizigerspassage op station Eindhoven gevierd

Na precies twee jaar graven is de overkant van de tunnel voor de nieuwe reizigerspassage op station Eindhoven bereikt. Deze mijlpaal is vorige week door opdrachtgevers ProRail, gemeente Eindhoven en NS samen met aannemer Heijmans gevierd.

Nieuwe ProRail-directeur: treinverkeer sneller op gang na storing

Het kan een keer misgaan op het spoor, maar belangrijk is dat je snel uitzoekt hoe het fout kon gaan en dat de trein blijft rijden. Dat zegt directeur Pier Eringa woensdag in een videoboodschap die is gemaakt op zijn eerste werkdag.

NS schorst Abellio-bestuurders wegens fraude bij OV-concessie Limburg

Twee bestuurders van Qbuzz/Abellio zijn op non-actief gesteld vanwege ernstige onregelmatigheden bij de aanbesteding van de OV-concessie in Limburg. Deze medewerkers hebben vertrouwelijke informatie ontvangen van een ex-medewerker van Veolia Transport Nederland.

DB Schenker Rail: eis van het OM is klap in het gezicht

De eis van 250.000 euro boete van het Openbaar Ministerie tegen DB Schenker Rail voelt als een klap in het gezicht. Het OM eist de boete omdat de spoorgoederenvervoerder in 2011 regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft overtreden.

Machinisten bedienen trein vanuit virtuele treincabine

Movares heeft haar 3D-simulator doorontwikkeld waardoor het nu mogelijk is dat machinisten een trein vanuit een virtuele treincabine met hun eigen handen kunnen bedienen.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden

De regeling Basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van onder andere spoortrajecten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Aanbesteding spoorwerkzaamheden ERTMS in meerdere contracten

De invoering van het Europese spoorstelsel ERTMS kan het beste worden aanbesteed in meerdere contracten voor de infrastructurele werkzaamheden en één of meerdere contracten voor de ombouw van het materieel.

Hoogeveen krijgt geen Intercity-station

Het is niet haalbaar om Intercity-treinen in Hoogeveen te laten stoppen. Dat blijkt uit een gezamenlijk onderzoek van NS en ProRail.

EVO: bedrijven keren het spoor de rug toe

Stijgende kosten, toenemende onzekerheid en onvoldoende prioriteit zorgen ervoor dat handels- en productiebedrijven hun goederen steeds minder over het spoor laten vervoeren.

Minder treinen staan stil op HSL door communicatiestoring ERTMS

Het aantal keren dat er een communicatiestoring van het ERTMS-systeem op de hogesnelheidslijn heeft plaatsgevonden, is in het vierde kwartaal van 2014 afgenomen tot 14. In het derde kwartaal kwam dit nog 59 keer voor.

NMBS Logistics komt in handen van buitenlandse investeerder

De raad van bestuur van de Belgische spoorwegen NMBS verkoopt haar dochteronderneming NMBS Logistics aan het private fonds Argos Soditic. Argos Soditic krijgt 66,6 procent van NMBS Logistics in handen.

Certificering en ETCS steeds belangrijker voor Europees spoorwegmaterieel

De spoorsector wordt steeds internationaler. De verbindingen in Europa tussen de verschillende landen moeten steeds beter op elkaar aansluiten. Daartoe is een gelijkwaardige certificering nodig van het spoorwegmaterieel dat internationaal wordt ingezet.

Spooraannemers steunen plannen Eringa bij spoedoverleg over Schiphol

Er worden extra inspecteurs en storingsploegen ingezet bij risicovolle momenten in de driehoek Schiphol-Amsterdam-Utrecht. Inspecteurs voeren extra controles op de staat van de infrastructuur uit en controleren of alle werkzaamheden volgens afspraak zijn uitgevoerd.

Compensatie spoorgoederenvervoerder voor hinder bij aanleg derde spoor

Spoorgoederenvervoerders die moeten omrijden vanwege de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland, krijgen een gedeeltelijke compensatie voor de extra kosten die zij hierdoor maken. Daarvoor is 20 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Discussie eigenaarschap bedrijfsspooren laat weer op

De discussie over het eigenaarschap van de spooransluitingen bij bedrijven komt de kwaliteit van de aansluitingen niet ten goede. De beschikbaarheid en de veiligheid van het spoor zijn niet gegarandeerd.

NS hoeft Mat '64 niet met baanschuiver uit te rusten

NS hoeft de Mat '64-treinen niet uit te rusten met baanschuivers. Omdat de treinen aan het einde van dit jaar uit dienst worden gehaald, leveren de baanschuivers een beperkte veiligheidswinst op.

Vergroening railinfrastructuur met nieuwe CO2-footprint

Railforum heeft het rapport van de nieuwe CO2-footprint gepresenteerd. Deze CO2-footprint toont grote winst in energie-efficiency en vergroening van de railinfrastructuur.

Europese toezichthouders pleiten voor aanbesteding spoornetwerk

De Europese netwerkorganisatie van onafhankelijke spoortoezichthouders IRG-Rail heeft op 14 en 15 april gepleit voor openbare aanbesteding van het Europese spoorwegnet.

DB Schenker krijgt ton boete voor onveilig vervoer gevaarlijke stoffen

DB Schenker Rail moet 95.000 euro boete betalen voor het overtreden van regels bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen. De overtredingen zijn begaan in 2011 en 2013.

ProRail vernieuwt ICT

Spoorbeheerder ProRail is bezig om ICT-systemen op de verkeersleidingsposten waarmee het treinverkeer wordt aangestuurd te vernieuwen. Dit maakt uiteindelijk de weg vrij voor de overstap naar het 'open source' besturingssysteem

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

GEBRUIK ONZE RRA 'SNIFFER' TEST

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

VOORKOMEN IS ALTIJD
BETER DAN GENEZEN!



Powered by:

Holland Reefer Service
keeps your reefers running



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

www.hollandreeferservice.com



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.


VESTA
TERMINAL FLUSHING BV

INDEPENDENT TANK TERMINAL SPECIALISED
IN THE STORAGE AND HANDLING OF LIQUID
BULK CARGOES.

Vesta Terminal Flushing B.V.
Oosterhavenweg 14, 4202 NL, Vlissingen
T +31 (0)114902020 | info@vesta-terminal.com | www.vesta-terminals.com

Korte Berichten

Flexibel werken in PTK Business Center

MIDDELBURG – Het nieuwe PTK Business Center in hartje Middelburg staat voor een inspirerende omgeving waar je kennis maakt met collega-ondernemers, die graag apart maar toch onder hetzelfde dak werken. "Het is een bedrijvige omgeving waar je ondernemers ontmoet met andere disciplines en een inspirerend afwisselend netwerk opbouwt. We bieden huisvesting op maat met mogelijkheden om per dagdeel, maand, jaar of langer een kantoorunit, flexplek of vergaderruimte te huren. Het nieuwe werken is gericht op flexibiliteit. Het historische Post- en Telegraaf Kantoor (PTK) speelt daar goed op in. Een ondernemer of werknemer uit bijvoorbeeld Brabant of de Randstad, die een paar keer in de week vanuit Zeeland moet werken, kunnen



wij in Middelburg een mooie flexibele werkplek bieden. Hij kan in het PTK gebruik maken van alle (internet/glasvezel) faciliteiten en er professioneel klanten ontvangen. Bovendien is er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Een businesscenter in de binnenstad is anders dan op de bedrijventerreinen in de periferie. Het is een prachtige locatie om te werken en je bent overal lekker dichtbij, bijvoorbeeld om even ergens koffie te drinken of te gaan lunchen", aldus Wilmar Hartman. Ze is een onafhankelijke vastgoedontwikkelaar die zich richt op de transformatie van bestaande projecten binnen de stedelijke context.

Nieuw leven

Monumentale gebouwen die hun functie hebben verloren krijgen een nieuw leven. Het PTK

Business Center matcht volgens wethouder Johan Aalberts (economische zaken) van de gemeente Middelburg prima met 'het nieuwe werken'. "Mensen die bijvoorbeeld eerst vanuit een thuissituatie werkten, kunnen hier in een prachtige omgeving hun bedrijf professioneel en op flexibele wijze leiden", zegt de wethouder. Het bedrijfsverzamelgebouw is een fraai staaltje van binnenstedelijke herbestemming. Het pand waar vroeger aan het loket postzegels werden verkocht, dient anno 2015 als huisvesting voor een diversiteit aan ondernemers. Studenten van de Roosevelt Academy zorgen voor extra dynamiek. Er zijn nog een aantal kantoorunits en flexplekken in het PTK beschikbaar.

www.ptkbusinesscenter.nl

Zwaartekracht Ondernemersadvies

GOES – Lara Ploeg is onlangs haar eigen bedrijf Zwaartekracht Ondernemersadvies gestart. Ze adviseert ondernemers in het MKB in elke fase van de bedrijfsvoering. Haar expertise ligt onder andere op het vlak van financiële, organisatorische en strategische vraagstukken. Voor specifieke onderwerpen, zoals accountancy of personeelsdiensten, kan ze een beroep doen op de expertise binnen de Zwaartekracht Groep. Dat is een professioneel netwerk van zelfstandige ondernemers, opererend vanuit Goes. Lara Ploeg volgde na de opleiding HEAO Management Economie en Recht onder andere de studies Bedrijfspsychologie en Coaching & loopbaanbegeleiding. Speerpunten van Zwaartekracht Ondernemersadvies zijn klankborden met en coachen van ondernemers.



Lara Ploeg.

Fotograaf Dennis van Akkeren, Deep Kreativ

"Ik ben voor diverse ondernemers actief met financieringsoplossingen en coachtrajecten. Ondernemers moeten strategische beslissingen nemen, maar hebben vaak te weinig inzicht in hun financiële positie. Hoe kan er efficiënter gewerkt worden? Wat moet er worden omgezet om onder aan de streep zwarte cijfers te schrijven? Het is belangrijk dat ze zich laten begeleiden door financiële specialisten", aldus Lara Ploeg, die jarenlang werkzaam was als leidinggevende in de bancaire sector.

l.ploeg@zwaartekracht.nl
www.zwaartekracht.nl

75 jaar specialisme Groenleer Metaalrecycling

Foto: Dirk Jan Gjeltema

ZIERIKZEE – Groenleer Metaalrecycling BV, met hoofdvestiging aan de Industrieweg in Zierikzee, is bijna 75 jaar specialist in het inzamelen, sorteren en recycleren van ijzer en metalen op een verantwoorde wijze. Industrieafval, (oude) metalen, kabelresten of sloopmotoren: de klanten worden volledig ontzorgd. Groenleer voorziet daarbij in eigen transport en containers die op locatie kunnen worden geplaatst. Voor bedrijven is er de mogelijkheid van schrootcontainers met verschillende volumes, om een passende oplossing te bieden voor de afvalstroomverwerking. Naast het plaatsen van containers bij bedrijven, bestaat de mogelijkheid van sloop op locatie of het eenmalig afvoeren van metalen. "Ik heb twee jaar geleden de kans benut om Groenleer



Recycling in Zierikzee over te nemen. Daardoor is mijn bedrijf nu vijf keer zo groot dan voorheen, met een overslag van 150 à 200 ton per week. De oude vestiging in Kruijningen is nu een servicepunt voor bedrijven en particulieren", aldus directeur-eigenaar Marco Sinke.

Ondertussen is de horizon verbreed tot heel Zuidwest Nederland. Bij een rondleiding door het bedrijf springt de enorme opslagcapaciteit in het oog, vanwaar de vele soorten ferro en non ferro metalen een weg vinden naar de smelterij. Op het terrein zijn diverse soorten ijzer en koper netjes gescheiden met het oog op een nieuw leven. "Wij dragen bij aan een duurzame kringloop. Recycling is oog hebben voor de toekomst. De mensen willen van hun rotzooi af en het levert nog wat op ook. Terwijl men voorheen moest betalen om van een oude accu af te geraken, levert het lood vandaag de dag geld op."

www.groenleer.com

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Voor wat betreft de binnenvaart zijn wij gespecialiseerd in :

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



smallegange

Voor nadere informatie

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



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

KATOEN NATIE LOGIPARK BV
KATOEN NATIE WESTERSCHDELDE BV

Savoyaardsweg 1, Haven 101
4542 PM Hoek-Terneuzen
Tel. 0115-466453

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



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.



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



Korte Berichten

Uniek ontwerp Technisch Bureau Gommers



De Afon Menai

AXEL - Technisch Bureau Gommers uit Axel heeft een bijzondere werkboot ontworpen voor inzet in ondiepe wateren: de Afon Menai. De oplevering van dit ankerbehandelingsvaartuig voor Holyhead Towing was eind 2014. Deze sleepboot is 26 meter lang en 13 meter breed en heeft een minimale operationele diepgang van slechts 1,5 meter. Het is een schip met veel werkdek, dat erg economisch in gebruik is omdat het binnen de 200GT valt. Vader en zoon Pieter en Peter Gommers hebben de focus op het ontwerpen van zeegaande schepen voor de nieuwbouw zoals sleepboten, vissersvaartuigen, tankers, cement-

schepen, containerschepen, passagiersschepen en high-speed aluminium catamarans. Verder zijn ze actief met tekenwerkzaamheden voor verbouwingen en aanpassingen van schepen, zoals voor cementschepen, dredgers en zandschepen. Daarnaast houden ze zich veel bezig met stabiliteitsberekeningen. "Sinds het jaar 2000 zijn we ons ook gaan specialiseren in ankerbehandelingsvaartuigen voor ondiepe wateren die ingezet worden in de olie-industrie. De Afon Menai is daar een mooi voorbeeld van", aldus Peter Gommers.

www.gommers.eu

Is je pensioen goed geregeld?



Foto: Aad Meijer

Fiscaal jurist mr. Jolien de Meulmeester

ROOSENDAAL - Is de 'oude dag' goed geregeld?

"Zaken als pensioenopbouw en vermogensbeheer vereisen een betrouwbare financiële planning. Het is van belang om te inventariseren wat een ondernemer of werknemer aan pensioen heeft opgebouwd en wat hij nodig heeft aan inkomen na pensionering. "Voor elke ondernemer en werknemer geldt: 'wat heb ik aan pensioen opgebouwd en wat kan ik nog aanvullend opbouwen?' Helaas is het pensioen vaak beduidend minder dan men dacht te hebben opgebouwd. Meestal het gevolg van een pensioenbreuk. Er zijn verschillende mogelijkheden om aanvullend te sparen voor de oude dag, zoals banksparen via een geblokkeerde spaarrekening of -beleggingsrekening of via een lijfrenteregeling. Er worden premies betaald aan een bank respectievelijk

verzekeringsmaatschappij die aftrekbaar zijn in de aangifte inkomstenbelasting, mits er een pensioentekort is. Pas in de uitkeringsfase moet er belasting over worden betaald. Over het kapitaal dat gespaard wordt via banksparen of een lijfrenteregeling is geen vermogensrendementsbelasting verschuldigd", aldus fiscaal jurist mr. Jolien de Meulmeester uit Arnhem, werkzaam bij Van Oers Accountancy & Advies in Roosendaal.

www.vanoers.nl

Hifix zorgt voor de juiste klik

HULST - Uitzendbureau Hifix uit Hulst, strategisch gesitueerd tussen Antwerpen en Terneuzen, verbindt bedrijven en werkzoekenden. "De flexmarkt biedt mooie uitdagingen. In Zeeland zijn om bedrijfseconomische redenen diverse mensen hun baan kwijt geraakt. Anderzijds zijn er ook veel openstaande vacatures. Wij zorgen voor de juiste match tussen vraag en aanbod", aldus vestigingsmanager Michael Taelman. De regio Zeeuws-Vlaanderen heeft grote potentie om de arbeidsmarkt in Zeeland, West-Brabant en België te bedienen. Vanuit Hulst is de haven van Antwerpen in minder dan een half uur aan te rijden.



De dienstverlening van de specialist in flexibele arbeid voor technische bedrijven, bestaat uit werving & selectie, internationaal recruitment, coaching, uitzending en detachering. "Wij zorgen voor de juiste klik tussen bedrijfsleven en werkzoekenden. Ons vizier is gericht op het brede spectrum van vacatures binnen technische bedrijven. Niet alleen plaatsing van technische vakmensen, maar ook van administratieve-, commerciële- en logistieke medewerkers."

www.hifix.nl

AST is Scania dealer voor heel Zeeland

GOES/TERNEUZEN - Rudy Crabbe is sinds 1 januari 2015 volledig eigenaar van AST Zeeland met vestigingen in Goes, Terneuzen en Breskens. Hij is een vertrouwde naam binnen Scania en het brede klantenbestand van transportbedrijven in Zeeland en de Vlaamse grensstreek. Rudy Crabbe was al 23 jaar lang actief met de verkoop van Scania bedrijfswagens voor de regio Zeeland. "De vestiging in Goes was in bezit van Scania Nederland. Best bijzonder dat men dit bedrijf verkocht aan een medewerker. Het is ook een blijk van vertrouwen. Scania is een heel stabiel product. Tezamen met mijn netwerk, kennis van de regio Zeeland en het partnership met Scania Nederland gaf me dat voldoende vertrouwen om voor mezelf te beginnen. Vele transporteurs erkennen de toegevoegde waarde van het product Scania, met het oog op aanschafwaarde, restwaarde, onderhoudskosten en zuinig brandstofgebruik, in combinatie met de service en dienstverlening van AST Zeeland", aldus Rudy Crabbe. Speerpunten van beleid zijn een goede prijs-kwaliteitsverhouding, betrouwbaarheid en betrokkenheid. Het AST motto 'het verschil zijn wij' wordt uitgedragen door een



Rudy Crabbe (rechts) en transportondernemer Erik de Koeijer

dertigtal deskundige en gemotiveerde medewerkers, waaronder ook Rudy's echtgenote Nancy. Naast Scania is zijn bedrijf tevens gespecialiseerd in onderhoud en reparatie van trekkend en getrokken materieel van alle merken. Bovendien voorziet AST Zeeland in verhuur van trekkers

en opleggers en in financiering en verzekering. AST Zeeland is vanaf 1 januari 2015 tevens servicedealer voor Haller vuilnisopbouw en de hydraulische producten van Parker.

www.astzeeland.nl

BOEKBESPREKINGEN

Eerste hulp bij concessies

Recent verscheen bij de uitgeverij Vanden Broele het interessante boek "Eerste hulp bij concessies". Eric Van Hooydonck en Björn Cloots tekenden als auteurs. Als samenwerkingsmodel voor openbare besturen en ondernemingen kent de concessie een sterke revival. Zij kan worden aangewend voor de ingebruikname van het openbaar domein, de private verlening van openbare diensten en de commerciële uitbouw en uitbating van infrastructuur. Vandaag is een beproefd instrument voor publiek-private investerings- en exploitatieprojecten in sectoren zoals energie, vervoer, stadsontwikkeling, sport, parkeren en havens. Onze aandacht gaat uiteraard vooral naar deze laatste uit. Concessies worden heel vaak verbonden met havenontwikkeling. Immers in bijna alle grote zeehavens worden terreinen en terminals onder deze vorm uitgegeven. Het is dan ook buitengewoon belangrijk hierover met kennis van zaken te oordelen. Dit boek zal u hierbij helpen. Het juridisch raamwerk van de concessie wordt gevormd door een mix van rechtspraak en rechtsleer, algemene Europese principes, enkele bepalingen van de overheidsopdrachtenreglementering voor de concessie voor openbare werken en specifieke reglementeringen betreffende onder meer graf-, strand- en havenconcessies. Voor besturen en bedrijven komt dit geheel vaak als verwarrend over. De uitgave "Eerste hulp bij concessies" is de allereerste praktische handleiding over deze rechtsfiguur. Topspecialisten Eric Van Hooydonck en Björn Cloots gidsen de lezer veilig door het oerwoud van regelgeving en rechtspraak in een beknopte, overzichtelijke en toegankelijke publicatie die onder andere handige modelclausules bevat.

"Eerste hulp bij concessies" (ISBN 978-90-4961-115-6), werd als softback uitgegeven, telt 240 pagina's en kost 42 euro. Aankopen kan via de betere boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Uitgeverij Vanden Broele, Stationslaan 23, B8200 Brugge. www.uitgeverij.vandenbroele.be.

Geschiedenis van de MCC

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'Geschiedenis van de MCC' geschreven door Ruud Paesie. De in 1720 opgerichte 'Middelburgse Commercie Compagnie' (MCC) behoort tot de kleinere Nederlandse compagnieën uit de achttiende

en negentiende eeuw en kreeg vooral bekendheid door de trans-Atlantische slavenhandel. De onderneming omvatte echter veel meer activiteiten. Naast slavenhandel bedreef de compagnie walvis- en kaapvaart en rustte zij schepen uit voor de Europese handel en de handelsvaart op West-Afrika en Amerika. Ze heeft zelfs een kostbare Zuidzee-expeditie georganiseerd. Na de opheffing van de grote handelscompagnieën VOC en WIC wist de MCC zich als enige te handhaven. Na 1800 richtte de MCC zich voornamelijk op scheepsbouw en werden op haar werven in opdracht van derden naast fregatten, barken en schoeners ook stoomschepen gebouwd. De MCC is pas in 1889 geliquideerd. In 'Geschiedenis van de MCC' belicht Ruud Paesie alle facetten van deze unieke onderneming. Naast literatuuronderzoek heeft de auteur langdurig en diepgravend archiefonderzoek gedaan naar met name de geschiedenis van de MCC in de negentiende eeuw. Dit onderzoek heeft nieuwe nog niet eerder gepubliceerde inzichten opgeleverd. 'Geschiedenis van de MCC' is een standaardwerk over het bestaan van deze handelsorganisatie. Samen met 'Geschiedenis van de VOC' en 'Geschiedenis van de WIC' draagt dit boek bij aan een completer beeld over het ontstaan van de Nederlandse koloniale geschiedenis.

"Geschiedenis van de MCC" (ISBN 978-90-5730-931-1) telt 208 pagina's, werd als hardback uitgegeven, en kost 29,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Naar een duurzaam rivierbeheer

Bij de uitgeverij UPA (University Press Antwerp) verscheen recent het boek "Naar een duurzaam rivierbeheer. Hoe herstellen we de ecosysteemdiensten van rivieren? De Schelde als blauwe draad." Patrick Meire en Mark Van Dyck tekenden als auteurs. Rivieren zoals de Schelde leveren voor miljarden euro's per jaar goederen en diensten aan de mens. Dat doen ze van nature, en dus geheel gratis. Ze bezorgen ons bijvoorbeeld drinkwater, vis, hout, vruchtbare grond en bouwmaterialen. Ze openen mogelijkheden voor scheepvaart en havenontwikkeling. Ze beschermen woongebieden tegen overstromingen door

het afvoeren van wateroverschotten. Ze zuiveren het water, bevorderen de biodiversiteit en brengen aantrekkelijke landschappen voort die zich onder meer lenen voor recreatie en toerisme. We spreken in dit verband van "ecosysteemdiensten". Vanouds probeert de mens via dijkbouw, inpolderingen, rechttrekkingen en uitdiepingen rivieren nog efficiënter bepaalde behoeften te laten bevredigen. Helaas domineert een eenzijdige aanpak, telkens gericht op de optimalisering van één specifieke ecosysteemdienst. Resultaat: de onmiskenbare voordelen die de menselijke ingrepen op rivieren op korte termijn opleveren, worden ruimschoots overtroffen door de nadelen op langere termijn. Vandaag zijn het ecosysteem en de bijhorende ecosysteemdiensten van de Schelde en tal van andere rivieren ernstig ontwricht, met dure en verontrustende gevolgen. In dit boek wordt aangegeven hoe we de natuurlijke werking van rivieren duurzaam kunnen herstellen, zonder de huidige maatschappelijke en economische waarden uit het oog te verliezen. Ecologie en economie worden niet als opposanten gezien, maar integendeel als de twee onafscheidelijke zijden van een muntstuk waarmee we welvaart en welzijn (blijven) kopen. Op die manier is 'Naar een duurzaam rivierbeheer', waarin de Schelde consequent als voorbeeld fungeert, een pleidooi om de natuur als cruciale maar onvoldoende naar waarde geschatte economische productiefactor te herwaarderen. Of hoe de natuur werkelijk voor iedereen kostbaar is, zelfs voor wie er gevoelsmatig geen cent om geeft.

"Naar een duurzaam rivierbeheer" (ISBN 9-789057-181948) telt 252 pagina's, werd als softback uitgegeven, en kost 29,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij UPA, Academic & Scientific Publishers, Ravensteingalerij 28, B 1000 Brussel. Tel. +32(0)2.289.26.50, Fax +32(0)2.289.26.59, e-mail info@aspeditions.be, website www.aspeditions.be.

Reize naar Surinamen

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'Reize naar Surinamen'. Dagboek van John Gabriël Stedman 1772-1777, moderne vertaling door Michaël Ietswaart. In 1772 nam John Gabriël Stedman, zoon van een Schotse vader en een Nederlandse moeder, dienst als huurling van een expeditieleider dat onder bevel stond van de Zwitserse kolonel Fourgeoud. Dit huurlingenleger werd door de Staten-Generaal van de Verenigde Nederlanden

naar Suriname gestuurd om een opstand onder weggelopen negerslaven te onderdrukken en het voortbestaan van het Nederlands gezag in de kolonie te verzekeren. Gedurende zijn verblijf in de Nederlandse kolonie, van 1772 tot 1777, hield Stedman een dagboek bij van zijn leven in Suriname. Op basis van dit dagboek verscheen in 1796 in Engeland een boek van zijn hand dat van grote invloed zou zijn op de discussie over de afschaffing van de slavernij. Nu pas werd de wrede behandeling van de slaven in Suriname echt duidelijk. Het boek droeg er toe bij dat men in Europa anders over slavernij ging denken. Naast 'de strijd' tegen de weggelopen slaven geeft het boek ook een interessante inkijk in het alledaagse Surinaamse leven in de tijd van Stedman. De beschrijving van zijn relatie met de slavin Joanna, bij wie hij een zoon verwekt, boeit van begin tot eind. Al met al laat het boek een onthullend beeld zien van Suriname en de daar heersende slavernij aan het eind van de 18e eeuw. Met deze verkorte versie in een moderne vertaling komt een van de boeiendste verslagen uit eerste hand over het Nederlands koloniaal verleden weer tot leven.

"Reize naar Surinamen" (ISBN 978-90-5730-969-4) telt 303 pagina's, werd als softback uitgegeven, en kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Worldwide container services

HOLLAND - BELGIUM - GERMANY - FRANCE

**WHEREVER YOUR CONTAINERS GO,
GO FOR PROGECO!**



- Handling & storage
- Barge connected
- Repair & modification
- Reefers including pti facilities
- Flexitanks & linerbags
- Sales & rental
- Service vans for repairs on site
- Decontamination (R40) reefers



Eemhavenweg 123, Rotterdam

Phone: +31 10 42 91 800

Direct contact: Ad van Hoff

+31 65 24 73 202

E-mail: sales@progecoholland.nl

Internet: www.progecoholland.com

THE DEPOT NETWORK



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
Portnumber 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