

seaport **MAGAZINE**

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



24e JAARGANG
NUMMER 4 - 2015

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Grensverleggend waarde creëren

De Amsterdamse haven voert al ruim zeven eeuwen goederen en stoffen in en uit vanuit en naar de hele wereld. Als er iets is dat de haven van Amsterdam kenmerkt is het wel ondernemerschap. Deze eigenschap komt goed van pas als we kijken naar de actuele vraagstukken zoals de uitputting van de mondiale grondstofvoorraad en aantasting van milieu en klimaat, de grootste uitdagingen in de komende twintig jaar.

Als energiehaven van wereldformaat vindt Havenbedrijf Amsterdam het logisch en kansrijk om substantieel bij te dragen aan de innovaties in fossiele energie, transitie naar schone energie en de totstandkoming van biobased en circulaire economy.

Op zoek naar alternatieven

Amsterdam is een belangrijke Europese haven voor landbouwproducten (agribulk) en recycling. Precies die pijlers die nodig zijn voor het terugwinnen van grondstoffen en energie uit afval, basis- en reststromen. Van frituurvet tot biodiesel, van urine tot fosfaat voor kunstmestproductie, van rioolwaterslib tot bio-LNG. Hernieuwbare energie biedt talloze mogelijkheden voor de regio. In Amsterdamse proeftuinen worden reststromen voor grondstof- en energieproductie slim uitgewisseld tot lucratieve kringlopen, vaak in combinatie met innovatieve biotechnologie. De biobased en circulaire bedrijvigheid is bij ons neergestreken naast de bestaande industrie. Met het initiatief ProDock, een platform én een fysieke plek voor proefopstellingen

op industriële schaal, trekken we start-ups aan die met innovaties experimenteren. We zorgen dat er een goede verbinding ontstaat tussen mondiale logistiek en regionale productie. Tussen aanvoer, gebruik en hergebruik. En tussen mineraal en biobased. Eén ecosysteem dus op drie schaalniveaus: internationale hub; industriële hotspot; kruisbestuiving voor de regio. Dit sluit naadloos aan bij onze Visie 2030 om de Amsterdamse havenregio te ontwikkelen tot een intelligente schakel in zowel het mondiale handelsnetwerk als de regionale economie.



Port of Partnerships

Het Havenbedrijf staat niet boven de partijen, maar werkt schouder aan schouder met iedereen mee. We zijn tegelijkertijd marktmeester, matchmaker en co-creator. Onze taak als marktmeester is om de kernactiviteiten en nieuwe niches te versterken. Als matchmaker verbinden we mensen, technieken en sectoren. In onze rol als co-creator verwezenlijken we innovaties en

participeren we in nieuwe activiteiten en start-ups. Duurzame groei binnen het bestaande gebied staat voorop. De haven mag dan de motor van de regionale economie zijn, het moet een zo schoon en stil mogelijke motor zijn.

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. Het Noordzeekanaalgebied sloeg in 2014 ruim 97 miljoen ton goederen over waarvan circa 80 miljoen ton in de haven van Amsterdam. In de havenregio werken in totaal 66.000 mensen bij bedrijven in de haven of haven gerelateerde bedrijven. Daarvan werken zo'n 34.000 mensen in Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam heeft de ambitie om op een duurzame en innovatieve manier waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. Het havenbedrijf stimuleert groei bij bedrijven, waarbij zorgvuldig met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht wordt omgegaan. Als Port of partnerships werkt het Havenbedrijf Amsterdam intensief samen met partners in het bedrijfsleven, stad en regio.

Foto: Max Dijksterhuis

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

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

Seaport Magazine Transport & Logistiek heeft in deze uitgave primair de focus op het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft de groeiambitie voor de hele regio doorvertaald in het streven naar een metropolitane haven in 2030, waarin stad, regio en haven met elkaar verbonden en verweven zijn. Regiomanager Yvonne van der Hoff van het Havenbedrijf Amsterdam wijst op het belang van krachtenbundeling. Met een succesvol regioprogramma kan de Haven van Amsterdam met de streekpartners toewerken naar een toekomst van langdurige en structurele samenwerking.

Rob Smit, manager achterland bij het Havenbedrijf Amsterdam, gaat in op zijn specifieke vakgebied. Zijn taak als manager achterland is om de klanten, terminals en verladende partijen te faciliteren bij de verbindingen naar het achterland.

Peter van de Meerakker is ondertussen tien jaar algemeen directeur van de 25-jarige Zeehaven IJmuiden N.V. Hij gaat in een exclusief interview nader in op de sterke troeven van de Zeehaven: food, energy en leisure.

Verder is er in deze Seaport een uitgebreid verslag over de 'groene long' tussen de havengebieden van Antwerpen en Rotterdam: de Brabantse Wal en Grenspark de Zoom - Kalmthoutse Heide. Wethouder Martin Groffen van de gemeente Woensdrecht en voorzitter Cees van Liere van het Grenspark benadrukken het belang van grensoverschrijdende samenwerking. Hun betoog gaat naadloos over in een bijdrage over ProefMei 2015, waarbij in de Ravelijnlezing grensoverschrijdend arbeidsmarktbeleid centraal staat.

In het artikel Zielzorger anno 2015, over de reikwijdte van het begrip zeemanshuis, worden immateriële aspecten belicht in het bestaan van zeevarenden. De Stichting Zeemanswelvaren in Amsterdam, met een sociëteit in het Westhavengebied, zet zich in voor het welbevinden van zeevarenden.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 4-2015

Noordzeekanaalgebied ontwikkelt zich tot metropolitane haven	2
Havenbedrijf Amsterdam samen met zijn klanten het achterland in	8
Grote besparingen mogelijk in de containerbinnenvaart	11
Zeehaven IJmuiden: food, energy en leisure	12
Zielzorger anno 2015	16
Grootste collectie Nederlandse jachten op HISWA te water 2015	19
Havenbedrijf Amsterdam zet in op de hele regio	20
Sector transport en logistiek speelt in op behoefte aan handvatten	23
Groene long tussen havens Antwerpen en Rotterdam	24
Arjan Reedijk Gouden Ridder van de Weg 2015	29
Nieuws op het spoor	32
Korte berichten	35
Boekbesprekingen	36



Noordzeekanaalgebied ontwikkelt zich tot metropolitane haven

Door: Henk van de Voorde

Foto: Dick Bleeker

In de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 én in de Visie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam staat de groei voor de bedrijven in de hele Amsterdamse havenregio (het hele Noordzeekanaalgebied) in combinatie met een leefbare omgeving centraal. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft deze groei doorvertaald in de ambitie van een metropolitane haven in 2030, waarin stad, regio en haven met elkaar verbonden en verweven zijn. In 2014 is het Havenbedrijf intern het regioprogramma gestart, waarbij het 'meer bereiken voor de havenregio' voorop staat. De primaire focus ligt daarbij op het Noordzeekanaalgebied.

Met dit regiodoel levert het Havenbedrijf Amsterdam - op 1 april 2013 verzelfstandigd waardoor er slagvaardiger kan worden geopereerd - een bijdrage aan de in de Visie Noordzeekanaalgebied gewenste groei. Gecombineerd met een leefbare omgeving wordt tegelijkertijd bijgedragen aan de realisatie van een metropolitane haven in 2030. Naast de gewenste groei zijn de beoogde effecten van het regioprogramma het vergroten van een gedeeld gevoel van eigenaarschap van de haven, vergroten van de leefbaarheid en vermindering van de havenoverlast, slagvaardiger en effectiever handelen. Uiteindelijk moet een succesvol regioprogramma leiden tot het toewerken, met regionale partners, naar een toekomst van langdurige en structurele samenwerking.

Rijke historie

Het Noordzeekanaalgebied kent een rijke historie waarvoor anderhalve eeuw geleden de kiem is gelegd. De graafwerkzaamheden aan het Noordzeekanaal begonnen op 8 maart 1865 in de duinen van het inmiddels verdwenen buurtschap Breesaap in de gemeente Velsen. Het geheel met de hand gegraven kanaal werd op 1 november 1876 officieel geopend door koning Willem III.

Visie 2030

De Amsterdamse gemeenteraad heeft op donderdag 11 juni de visie 2030 met grote meerderheid aangenomen. In die Visie van Havenbedrijf Amsterdam staat waardecreatie voor klanten en omgeving voorop. In 2030 is de Amsterdamse havenregio beduidend meer dan een overslagpunt. Het is een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. Door de haven, de regio en de

stad optimaal met elkaar te verbinden, ontstaat kruisbestuiving, synergie en innovatie. Dit is in een notendop de visie van Havenbedrijf Amsterdam op de haven van 2030. De Visie 2030 is tot stand gekomen in samenwerking met onder meer het havenbedrijfsleven, kennisinstituten, belangenverenigingen, NGO's en overheden. Gekozen is voor een visie op middellange termijn omdat de wereld in hoog tempo verandert. Belangrijk is dus om in te zetten op een haven die snel kan schakelen en tijdig inspeelt op innovaties. "Met de Visie 2030 gaan we voor verbinding, versterking en vernieuwing. Verbinding tussen de stad, de regio en de haven dat tot een metropole haven leidt. Versterking van onze activiteiten op het gebied van energie, logistiek, voedsel, agribulk, minerals en recycling, maritieme dienstverlening, onroerend goed en cruisevaart van waaruit we nieuwe markten en activiteiten realiseren. We richten ons ook op innovatieve technologieën en bedrijven. Samen met onze klanten hebben wij een sterke positie om deze ambities waar te maken. Wij zijn dan ook heel blij met de enorme steun van de gemeenteraad van Amsterdam voor onze Visie 2030", beklemtont Dertje Meijer, President-directeur Havenbedrijf Amsterdam NV.

Recordoverslag

De zeehavens in het Noordzeekanaalgebied - de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad - waren in 2014 goed voor een recordoverslag van ruim 97,4 miljoen ton. Dit is een stijging van 1,7 procent ten opzichte van 2013 toen 95,8 miljoen ton werd gerealiseerd. De totale overslag van de Amsterdamse haven in 2014 komt uit op 79,7 miljoen ton, een stijging van 1,4 procent ten opzichte van 2013 (78,5 miljoen ton) en eveneens een record. De Amsterdamse haven is de vierde haven van

West-Europa. Sterkste troef is de overslag en verwerking van energieproducten. In de havenregio zijn in totaal 64.000 mensen actief. Ze zijn direct werkzaam bij bedrijven in de haven of indirect bij havengerelateerde bedrijven. Van deze directe en afgeleide werkgelegenheid neemt Amsterdam 34.000 banen voor zijn rekening.

Innovatief

Havenbedrijf Amsterdam NV heeft de ambitie om op een duurzame en innovatieve manier waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. Het havenbedrijf stimuleert groei bij bedrijven, waarbij zorgvuldig met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht wordt omgegaan. Als Port of partnerships werkt het Havenbedrijf Amsterdam intensief samen met partners in het bedrijfsleven, de stad en de regio.

IJmuiden

De overslag in Zeehaven IJmuiden is in 2014 gestegen met 3 procent tot 17,3 miljoen ton. De overslag in de twee kleinere havens van het Noorzeekanaalgebied, Beverwijk en Zaanstad, bedraagt beide keren 0,2 miljoen ton.

Bulk

De overslag van natte bulk is in Amsterdam gestegen met ruim 2 procent tot 42 miljoen ton, die van droge bulk met ongeveer een procent tot 34,4 miljoen ton. Binnen het

segment van de droge bulk steeg de overslag van steenkool met 8 procent en daalde die van agribulk met 5 procent. Container en stukgoed overslag daalden met 11 procent naar 3,3 miljoen ton. Van deze categorie nam de overslag van Ro/Ro en overig stukgoed af met 13 procent en de containerlading met 4 procent (57.000 TEU). De import in de haven van Amsterdam steeg met een procent naar 52,8 miljoen ton, de export met ruim 2 procent tot 26,9 miljoen ton.

Cruiseschepen

Het aantal aanlopen van zeecruiseschepen is met elf gedaald tot een totaal van 126 in 2014. Die teruggang is enerzijds te wijten aan de omvang van de Noordersluis die voor een nieuwe generatie cruiseschepen aan de krappe kant is en anderzijds aan de harde wind. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen is in 2014 met 14 procent gestegen tot 1685.

Succesvol jaar

"2014 was op vele fronten een succesvol jaar. Het is het jaar van de positieve besluitvorming van de nieuwe grote zeelsluis, het jaar dat wij samen met onze stakeholders onze Visie 2030 hebben afgerond en het jaar dat er een aantal omgevingsvergunningen is verleend die een stimulans kunnen zijn voor onze activiteiten, zoals meer mogelijkheden voor lichter binnen de bestaande milieuruimte. Het is prachtig dat

we het jaar hebben kunnen afsluiten met deze overslagcijfers. 2015 staat voornamelijk in het teken van de voorbereiding van SAIL Amsterdam (19 t/m 23 augustus), het uitrollen van onze Visie 2030 en de voorbereidingen voor de bouw van de nieuwe grote zeelsluis", aldus Dertje Meijer.

Consensus

Op middellange termijn ondergaat de Amsterdamse havenregio een transitie van overslagpunt tot dynamische metropoolhaven. Essentieel daarbij is consensus van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. Het verbinden en verknopen van de kernen van haven, stad en regio moet leiden tot een verregaande synergie. De Visie 2030 is tot stand gekomen in samenwerking met onder meer het havenbedrijfsleven, kennisinstituten, belangenverenigingen en overheden.

Middellange termijn

"Er is bewust gekozen voor een visie op middellange termijn omdat de wereld in hoog tempo verandert. Belangrijk is derhalve om in te zetten op een haven die snel kan schakelen en tijdig inspeelt op nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Ons doel is de havenregio zo te ontwikkelen dat zij blijvend waarde oplevert voor mens en omgeving. Dat doen we langs drie lijnen: het



Foto: Hans Frederiks

Frank Maas Transport:

Gespecialiseerd in
geconditioneerde
transporten



www.fmtholland.eu

info@fmtholland.eu

FMT Holland
Frank Maas Transport



versterken van de huidige activiteiten, het verbinden van de stedelijke dienstensector met de kernclusters van de haven en de regionale industrie en het verwezenlijken van innovaties. Zo ontwikkelt de havenregio zich als innovatief knooppunt voor de circulaire economie. In nauwe samenwerking met de markt en onze omgeving creëren we banen, nieuwe producten en toegevoegde waarde. We kijken positief naar de toekomst, waarbij we veel mogelijkheden zien om in te spelen op de marktontwikkelingen en om samen te werken en te ondernemen met diverse partners. Als we verder kunnen groeien, kunnen we ook meer waarde toevoegen aan de stad, de havenregio en de Metropoolregio Amsterdam, als Port of partnerships. Het herstel in de havenregio werd in 2010 ingezet en zet zich gecontroleerd voort. Dat zien we terug in de mooie overslagcijfers”, aldus de President-directeur van Havenbedrijf Amsterdam.

Diversiteit

Drie kernen haven, stad en regio vormen de kracht van de metropool Amsterdam. De stad biedt een grote diversiteit aan diensten, zoals financieel-zakelijke dienstverlening en toerisme, ICT, kennisinstellingen. De regio is

een industriële hotspot met een toonaangevende voedselbranche, staalproductie en hoogwaardige maakindustrie. De haven is een belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen. Ze vormt samen met de luchthaven een logistieke hub van formaat.

Het IJ

Het Noordzeekanaal - met een lengte van 21 kilometer, een breedte van 270 meter en een diepte van ruim 15 meter - is de hoofdvaarroute van de Noordzee bij IJmuiden naar het IJ bij Amsterdam. Jaarlijks passeren meer dan 100.000 schepen het kanaal. Het is ontstaan door inpoldering van het IJ, waarbij over een lengte van 17 kilometer dijken zijn aangelegd. Het Noordzeekanaal en het IJ hebben tien zijkanalen, die rivieren en kanalen verbinden die op het IJ of Wijkermeer uitkomen.

Het Noordzeekanaal wordt aan de zeezijde begrensd door de Noordzeesluizen, waar IJmuiden is ontstaan. Ze bestaan uit de Noordersluis, Zuidersluis, Middensluis en Kleine Sluis. Het spui- en garnaalcomplex wordt gebruikt om water uit Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht naar zee te transporteren.

Zoutachtig water

Het water in het Noordzeekanaal is brak. Dat wil zeggen zoutachtig water dat minder zout is dan zeewater. Het komt vaak voor bij riviermondingen, op de overgang van zoet- naar zeewater. Via de Noordzeesluizen komt zeewater binnen dat zich vermengt met zoet water uit rivieren en kanalen. In het Noordzeekanaal zijn twee natuurlijke oevers aangelegd waar planten en dieren de ruimte krijgen. Ze zijn van belang voor de brakke natuur die in Nederland zeldzaam is geworden.

Bereikbaarheid

Het Middensluiseland is in 2007 korter gemaakt om de bereikbaarheid van de havens in het Noordzeekanaalgebied voor de scheepvaart te verbeteren. Schepen kunnen nu namelijk makkelijker keren en vlotter doorvaren van en naar de sluizen, de havens van IJmuiden en de kades van de Hoogovens.

Met het inkorten van het Middensluiseland is tevens tegemoet gekomen aan de veiligheid in het kanaal. Rijkswaterstaat optimaliseerde ook de westelijke oever van het Forteiland, zodat deze beter bestand is tegen golven vanuit zee.

Groningen Seaports en Niedersachsen Ports werken samen aan LNG-infra

Onlangs ondertekenden Groningen Seaports en Niedersachsen Ports een letter of intent voor grensoverschrijdende samenwerking om een LNG-infrastructuur in de Eems-Dollard-regio te ontwikkelen. De introductie van LNG als een schone, toekomstgerichte brandstof zorgt voor een perfecte balans tussen ecologie en economie. Het is beter voor de natuur en met name het Werelderfgoed de Waddenzee.

De ondertekening is bijgewoond door Maroš Šefčovič - Vicepresident van de Europese Commissie en verantwoordelijk voor de Europese Energie-unie. Hij bezoekt de Energy Valley-regio als onderdeel van zijn 'Energy Union on Tour'.

Duurzame ontwikkeling

De havens richten zich op duurzame ontwikkeling en kijken naar een verantwoordelijk gebruik van kostbare grondstoffen, het verminderen van emissies op land en op zee en naar een langdurige ontwikkeling van de haven. Om dit te bereiken, willen de havens:

Gezamenlijk scheepseigenaren en toeleveranciers ondersteunen bij hun transitie naar LNG.

Grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden opstarten voor de ontwikkeling van een LNG-infrastructuur. Gezamenlijk als één haven optreden naar Europese instanties.

Toekomstgericht

Met de samenwerking dragen de havens bij aan een versnelling van het gebruik van LNG als een solide en toekomstgerichte brandstof voor transport binnen de segmenten kustvaart, passagiersschepen, binnenlandse vaart en zwaar wegtransport.



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



ALL SAFETY SUPPLY
 Voor service, kwaliteit & veiligheid



Hans Cabooter Spoorman van het Jaar

In het Havengebouw in Amsterdam werd donderdagavond 11 juni directeur Hans Cabooter van Cabooter Rail Cargo uit Venlo uitverkozen tot Spoorman van het Jaar. Cabooter mag zich daarmee een jaarlang het boegbeeld noemen van het spoorgoederenvervoer in Nederland.

De onderscheiding is in het leven geroepen door het voorlichtingsbureau Rail Cargo in Rotterdam en wordt jaarlijks uitgereikt aan iemand, die zich als ondernemer sterk maakt voor de promotie van het spoorgoederenvervoer. Bij Rail Cargo zijn gezaghebbende marktpartijen aangesloten op het gebied van railgoederenvervoer, zoals intermodale railoperators, railexpediteurs, rederijen en terminaloperators. Met de award tonen zij hun waardering voor de verdiensten van hun collega ondernemer.



Passie

Volgens manager Cees van Altena van Rail Cargo is de onderscheiding passend, omdat Cabooter zich altijd met veel passie ingezet heeft voor een neutrale terminal in de regio Venlo en daarin ook de komende tijd fors gaat investeren door de ontwikkeling van de grootste Nederlandse binnenlandsterminal op Trade Port Noord en de herontwikkeling van het emplacement Kaldenkirchen. Eens te meer wordt Venlo hierdoor na de zeehavens toegangspoort tot Europa.

Mensenwerk

Cabooter toonde zich bijzonder ingenomen met de onderscheiding. In zijn dankwoord kondigde hij aan dat zijn onderneming deze zomer een nieuwe railverbinding start tussen Rotterdam en Venlo, naast de vier treinen op Italië die nu al dagelijks op de terminal in Venlo-Blerick worden afgehandeld. Hij dankte ook zijn medewerkers voor hun inzet: "We zijn onderdeel van Hotspot Venlo-Venray en iedereen weet inmiddels wel wat dat betekent. Maar met onze gunstige ligging, goede verbindingen, uitstekende ondernemingen, samenwerkingsverbanden en welkome prijzen moet ook gezegd dat logistiek ook altijd mensenwerk is. Zonder hen geen prijzen."

Cabooter Railcargo

Cabooter Railcargo is een opstappunt voor maritiem railvervoer van en naar de mainports Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam alsmede voor het continentaal railvervoer voor treinen naar Midden-, Oost- en Zuid-Europa. Daarnaast is het bedrijf gespecialiseerd in het transport, overslag, opslag van bulk en stukgoed, maar ook voor intermodale eenheden zoals containers, trailers en wissellaadbakken.

COLUMN

Pas op met contractuele boetes

In veel overeenkomsten komen boetebedingen voor. Het opnemen van boetebedingen kan positief uitpakken maar ook negatief. Indien een boetebeding is opgenomen, hoeft de schuldeiser niet te bewijzen hoe groot zijn schade precies is. De schade van de schuldeiser wordt gefixeerd. Dit kan een hoop gesteggel voorkomen over het bewijs van de hoogte van het schadebedrag. Daarentegen kan het ook mogelijk zijn dat de schuldeiser veel minder schade heeft geleden dan de hoogte van de boete. In dat geval is het resultaat dat de schuldenaar een veel hoger bedrag moet betalen aan de schuldeiser dan in de situatie zonder overeengekomen boetebeding. De schuldeiser hoeft dan zijn daadwerkelijke schade niet te bewijzen. De wet kan in sommige gevallen wel uitkomst bieden. De wet bepaalt namelijk dat de rechter de contractuele boete kan matigen indien dit billijk is. De rechter zal hier echter niet snel toe overgaan. Of de rechter hiertoe overgaat, hangt af van alle omstandigheden en is van tevoren moeilijk te voorspellen.

Het kan ook zijn dat de schade van de schuldeiser veel groter is dan de hoogte van het boetebedrag. De wet bepaalt dat de schuldeiser, indien er een contractuele boete is overeengekomen, geen aanvullende schadevergoeding kan eisen. De schuldeiser blijft dan met zijn schade zitten. Partijen kunnen dit voorkomen door in het contract op te nemen dat er naast de contractuele boete, een aanvullende schadevergoeding kan worden gevorderd. Partijen mogen namelijk in hun overeenkomst van de bepaling in de wet afwijken. Indien zij echter geen dergelijke bepaling in hun overeenkomst opnemen, dan geldt de wet en kan de schuldeiser geen aanvullende schadevergoeding vorderen. Maar ook hier zou de wet uitkomst kunnen bieden. De wet bepaalt dat de rechter aanvullende schadevergoeding kan toewijzen aan de schuldeiser indien dit billijk is. De rechter zal hier echter niet snel toe overgaan. Of de rechter hiertoe overgaat, hangt ook af van alle omstandigheden en is van tevoren moeilijk te voorspellen.

Denk dus goed na over de formulering van boetebedingen in een overeenkomst en over de gevolgen van een boetebeding indien één van de partijen niet aan zijn verplichtingen voldoet!

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



"Specialistische en juridische
assistentie tegen een
redelijke prijs"

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

Door: Antoon A. Oosting

Havenbedrijf Amsterdam samen met zijn klanten het achterland in

“Een hele mooie functie, de mooiste bij het Havenbedrijf Amsterdam,” zegt Rob Smit (46) over zijn baan als manager achterland. Die functie bekleedt hij sinds januari vorig jaar. Maar hij is al in dienst bij het Havenbedrijf Amsterdam sinds 2006. Zijn taak als manager achterland is om de klanten, terminals en verladende partijen, van het Havenbedrijf Amsterdam te helpen bij het borgen en verder ontwikkelen van hun verbindingen met het achterland.

De Amsterdamse havenregio heeft de crisis goed doorstaan, ondanks een terugval in de containeroverslag. De grootste ladingstromen, zoals energiedragers voor industrie en elektriciteitsproductie, bleken redelijk crisisbestendig. Daarmee bereikte de overslag in de zeehavens in het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad vorig jaar een recordhoogte van ruim 97,4 miljoen. Het grootste deel daarvan, 79,9 miljoen ton wordt overgeslagen in de Amsterdamse havens die hiermee ook een record realiseerden.



Rob Smit, manager achterland bij Havenbedrijf Amsterdam

Maar toekomstige groei is allesbehalve vanzelfsprekend. Vorig jaar kon het Havenbedrijf Amsterdam het heuglijke feit vieren dat voor de aanleg van de nieuwe grote zeeluis de kogel door de kerk is. Maar voordat het



Via het Amsterdam-Rijnkanaal hebben de Amsterdamse havens een prima verbinding met het Duitse achterland. (Foto Daisy Komen)

eerste schip hierin kan worden geschut is het 2019. En de concurrentie van andere Noordzeehavens, vooral de Duitse, zit niet stil. In de concurrentieslag gaat het er niet alleen om wie de beste toegang vanaf zee heeft maar ook wie als haven de beste achterlandverbindingen kan bieden.

Wat dat betreft staan Smit en de zijnen de komende jaren voor een flinke uitdaging. “Spoor en binnenvaart vereisen meer aandacht want we zetten in op duurzame vormen van transport,” verduidelijkt Smit. Onderverdeeld naar vervoersvormen (modal split) verzorgt de binnenvaart 56 procent van het vervoer op de achterlandverbindingen, het wegvervoer zit op 41 procent en het spoor op 3 procent.

Vooral dat laatste cijfer zou het Havenbedrijf Amsterdam graag zien groeien. Een van de zaken die hierbij speelt is de Duitse aansluiting van de Betuweroute die de komende jaren wordt uitgebouwd met een derde, dedicated goederenspoor. Het werk hieraan is dit jaar gestart en loopt tot en met 2022. Tijdens de bouw kunnen er op gezette tijden geen treinen de grens over bij Zevenaar, de grensaansluiting van de Betuweroute. Dan moet een flink deel van de goederentreinen worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo (Brabanneroute) of Oldenzaal-Bentheim (Twente).

“Dat de Duitse aansluiting van de Betuweroute nu eindelijk wordt uitgebouwd daar

zijn we heel blij mee,” zegt Smit. Maar tot de oplevering van dat derde spoor moeten Smit en de zijnen zien te voorkomen dat ladingpakketten van klanten verplaatsen naar bijvoorbeeld de Noord-Duitse havens. Want soms zal hun lading er langer over doen of via een omweg zijn bestemming bereiken.

Smit: “Er is inmiddels een maatregelenpakket om de gevolgen van de capaciteitsvermindering op de Duitse aansluiting van de Betuweroute en de omleidingen in goede banen te leiden. Zoals het er nu naar uitziet kan dit maatregelenpakket zoals dit door een brede vertegenwoordiging is samengesteld waarin ProRail, Keyrail, het ministerie van I&M, de vervoerders (KNV), verladers (EVO), de betrokken regio's en de havenbedrijven hebben bedacht in principe ook werken. Voor de eerste bouwperiode lijkt het er op dat de maatregelen werken en dat is al heel mooi. Voor de komende jaren gaan we dat goed monitoren en waar nodig bijsturen om er voor te zorgen dat het spoorgoederenvervoer naar Duitsland plaats kan blijven vinden.”

Alle geplande treinen kunnen dus rijden, zij het dat er nog wel een aandachtspunt is over de omleidingskosten. Doordat treinen er langer over doen en meer kilometers over het spoor afleggen zijn ze meer geld kwijt aan de inzet van treinmaterieel en machinisten. Het ministerie van I&M heeft daartoe op aandringen van de havenbedrijven een

compensatieregeling in de maak. Dit alles past in de aanpak van de manager achterland om mee te denken met klanten en waar mogelijk barrières weg te nemen en potentiële partners met elkaar in contact te brengen (matchmaking).

De commerciële poot van het Amsterdamse havenbedrijf is georganiseerd in verschillende clusters te weten het cluster Energy, cluster Agribulk en Recycling, cluster Logistics, Cluster Real Estate en Cruise en het cluster Marketing en Projects. Voor deze clusters zijn focuslanden bepaald waarbij Duitsland een van de belangrijkste is, met als coördinatrice Dorothy Winters. Het belang van Duitsland uit zich ook in de aanwezigheid van Smit en de zijnen op beurzen zoals die van Transport & Logistic München (5 t/m 8 mei) waar het Havenbedrijf Amsterdam samen met klanten met een zware delegatie aanwezig was. "Ook onze directie vindt dat heel belangrijk. Vandaar dat ook Koen Overtoom (COO) hier was," onderstreept Smit.

Een groot deel van het Duitse achterland wordt via Duisburg, de grootste binnenvaart van Europa, bediend. De binnenvaart heeft zoals gesteld een belangrijk aandeel in de achterland. Maar een schip kan nu eenmaal niet overal komen. Vandaar dat Havenbedrijf Amsterdam er veel aan is gelegen om te zorgen dat de haven van Amsterdam ook goede verbindingen heeft en bereikbaar is per spoor.

Maar het kan altijd beter. Smit: "Wij werken heel nauw samen met Rotterdam in bijvoorbeeld het Verbeterprogramma Spoorgoederenvervoer. Voor Rotterdam is van belang de afwikkeling van het spoorvervoer langs de verschillende containerterminals efficiënt te laten lopen. Voor ons is vooral van belang een goede, vlotte intaking van goederentreinen vanuit de haven via het Centraal Station het gemengde net met reizigerstreinen op. De NS wil natuur-



De binnenvaart van en naar de haven van Amsterdam zorgt altijd voor drukte op het IJ. (Foto: Max Dijsterhuis)

lijk graag z'n passagiers zo goed mogelijk bedienen. Maar daarbij moeten wij er voor zorgen dat er ook genoeg ruimte blijft voor onze goederentreinen."

In het jaarverslag 2013 (editie 2014 was bij het schrijven van dit artikel nog niet gepubliceerd) staat te lezen dat het belang van treintransporten toeneemt. Volgens het Havenbedrijf Amsterdam kan vervoer per spoor een goedkoper en milieuvriendelijk alternatief voor wegvervoer zijn. Daarnaast kan treintransport een strategisch alternatief zijn voor binnenvaart, bijvoorbeeld om minder afhankelijk te zijn van waterstanden. Volgens de meest recente gegevens van het CBS werd in 2012 4 miljoen ton per spoor van of naar het Noordzee- kanaalgebied vervoerd. Ruim de helft van het vervoer per spoor had als herkomst of bestemming Duitsland, met name Nordrhein-Westfalen, Saarland en Niedersachsen. Van het vervoer per spoor had 16 procent als herkomst of bestemming België, 12 procent had een binnenlandse herkomst of bestemming en 4 procent had als herkomst of bestemming Frankrijk. Het vervoer per spoor van of naar het Noordzee- kanaalgebied betreft vooral

cokes en steenkool (34 procent), metalen (26 procent) en ruwe mineralen zoals zand en grind (23 procent).

In 2013 steeg het aantal goederentreinen van of naar het Noordzee- kanaalgebied van 4.650 naar 5.700 treinen (+23 procent) volgens interne gegevens van ProRail. In juni 2013 startte een nieuwe containertrainverbinding naar Berlijn.

"Qua tonnage mag het vervoer per spoor niet zo groot zijn. Maar strategisch is het wel heel belangrijk als aanvullende modaliteit. We zijn met onze binnenvaart sterk op de Rijn maar daarmee kun je niet overal komen. Met het spoor kun je weer bestemmingen aandoen die je via het water niet kunt bereiken," aldus Smit. Overigens is het Havenbedrijf ook druk bezig om andere vervoerstromen van nu nog vaak over de weg naar het spoor te krijgen. Smit: "We hebben hier een belangrijke autoterminal van Koopman met een aansluiting op het spoor waarvoor we heel actief bezig zijn om te kijken of die daar aangevoerde auto's niet per trein naar het achterland kunnen." En de verbinding op Berlijn van nu 1 x per week zou Smit graag naar een hogere frequentie in de week willen.



De Koopman Car Terminal aan de Maltaweg in de Haven van Amsterdam.

Zover als momenteel het Havenbedrijf Rotterdam gaat, dat met eigen geld nieuwe spoorverbindingen naar met name Zuid-Duitsland en Oostenrijk opzet, gaat het Havenbedrijf Amsterdam niet. Smit: "Subsidies daar houden we niet zo van. Onze aanpak is om geïnteresseerde marktpartijen, denk aan operators, terminals en verladers bij elkaar te brengen en zodoende een nieuwe verbinding tot stand te laten komen. Subsidie kan helpen in de aanloop. Maar belangrijker is dat het businessmodel klopt en dat er commitment is van verladers. Verder helpt het havenbedrijf bij marketing en zoeken naar financiering.

Wim Bosman België behaalt Lean and Green Star

Logistiek dienstverlener Wim Bosman België is één van de zes toonaangevende bedrijven in Vlaanderen die een Lean and Green Star heeft ontvangen. Deze Star werd op dinsdag 16 juni uitgereikt aan bedrijven die voorloper zijn op het gebied van logistieke duurzaamheid. EU Parlements lid Ivo Belet, lid van de Commissie Milieubeheer, reikte deze award uit.



'Hand in hand' was gedurende de uitreiking een regelmatig terugkerend thema, want samen maken we immers het verschil in duurzaamheid. Door samen te kijken naar oplossingen, zoals efficiënte manieren van vervoeren, boek je als organisatie daadwerkelijk resultaat. Door het behalen van deze Lean and Green Star heeft Wim Bosman aangetoond dat we door nauwe samenwerking met onze klanten, de CO₂ footprint van onze klanten en onszelf kunnen reduceren. "In deze duurzame samenwerking ligt net onze grootste kracht. We gaan actief met onze klanten en partners in overleg om tot de beste oplossing te komen. Door samenwerking is duurzame winst te behalen door de hele supply chain en het einde is nog niet in zicht", aldus Mario Schoofs, Sales Manager van Wim Bosman, die met de nodige trots de Star in ontvangst heeft genomen.

Voor meer informatie over Lean and Green bij Wim Bosman België kunt u contact opnemen met de heer Bart Verhulst, via e-mail: bart.verhulst@wimbosman.be of telefoon: +32 (0)59 400 404.

Bedrijfsprofiel Wim Bosman Groep

Wim Bosman is een 3pl+ Europese Logistiek dienstverlener met een sterk wereldwijd netwerk voor klantspecifieke en bij voorkeur geïntegreerde warehousing, transport- en distributieoplossingen.

Hun dienstverlening bestaat onder andere uit wereldwijde Air & Ocean Freight, Logistic Services en Europese distributieoplossingen voor groupage, deel- & compleetladingen, express distributie en koerierszendingen. Daarnaast bieden ze diverse extra services aan zoals co-packing, value added services, inkleringen, palletruil, packaging en verzekeringen. Kortom alles wat u nodig heeft voor uw Supply Chain.

Wim Bosman is onderdeel van Mainfreight, een wereldwijde logistiek dienstverlener met locaties in Australië, Nieuw-Zeeland, Azië, Amerika en Europa.

Voor meer informatie bezoek de website: www.wimbosman.be

Bedrijven: waardering voor veiligheidsadviseurs voor hoge veiligheidsniveau in Nederland Prijs voor veilig werken met gevaarlijke stoffen

Verladersorganisatie EVO en de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs (VVA) roepen een prijs in het leven voor het veilig werken met gevaarlijke stoffen: de veiligheidsadviseur van het jaar. Dit maakten de organisaties vandaag bekend tijdens een bijeenkomst voor bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken.

EVO en VVA willen met de prijs het werken met gevaarlijke stoffen, dat in Nederland tot het veiligst ter wereld behoort, nog meer gewicht, aandacht en erkenning geven. De organisaties willen de prijs volgend jaar voor het eerst uitreiken.

Veiligheid

Gevaarlijke stoffen klinken gevaarlijk, maar de risico's worden beheerst door strenge veiligheidseisen. Hierdoor redden de stoffen reddend soms zelfs levens, bijvoorbeeld als bedrijven er handschoenen voor chirurgen mee maken. Ook zijn de stoffen nodig om te kunnen tanken, verven en schoonmaken. Dat het werken met gevaarlijke stoffen in Nederland zo veilig is, komt volgens EVO en VVA mede door de kennis van veiligheidsadviseurs.

Veiligheidsadviseur

Een veiligheidsadviseur, waarvan Nederland er duizenden telt, is verantwoordelijk voor de veiligheid van het werken met gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Hij of zij wordt aangesteld als een onderneming gevaarlijke stoffen vervoert, laadt of lost. Zo controleert de adviseur of bedrijven de voorschriften naleven en neemt hij preventief maatregelen om ongevallen te voorkomen. EVO en VVA willen kandidaten beoordelen op vaardigheden die de veiligheid nóg verder bevorderen, zoals aandacht voor de veiligheid in de hele logistieke keten of een sterke overtuigingskracht richting collega's in andere vakgebieden.



Grote besparingen mogelijk in de containerbinnenvaart

In de containerbinnenvaart hebben de rederijen te kampen met zodanig lange wachttijden in de zeehavens dat zij genoodzaakt zijn de verladers een congestietoeslag in rekening te brengen¹. Gezien de voorziene grote volumegroei is dit een urgent probleem dat snel om oplossingen vraagt. Temeer omdat alleen nog de grote binnenvaartschepen welkom zijn op deepsea terminals met grotere call-sizes.

rij betekent dat een directe besparing van $\pm$ € 1.600,00 per beurt en indirect stijgt het aantal werkbare uren per jaar aanzienlijk. Zou het laden en lossen op deze nieuwe manier voor de terminal operator duurder zijn dan met de huidige werkwijze, dan zou de overschakeling lang op zich laten wachten. Maar het mooie van het NGICT-systeem is dat het ook voor de terminal operator tot grote besparingen leidt, zowel op een inland als op een deepsea terminal.

Kortom, als men werkelijk containers van het wegtransport naar de binnenvaart wil overhevelen en als de zeehavens hun overeengekomen modal-split met 40% binnenvaart willen bereiken, is het systeem daar nu voor beschikbaar.

De ontwerper van het NGICT-concept, Raadgevend Ingenieursburo F. Koch B.V., heeft een rekenmodel ontwikkeld waarbij voor elke locatie middels een quick scan de voordelen in beeld kunnen worden gebracht.

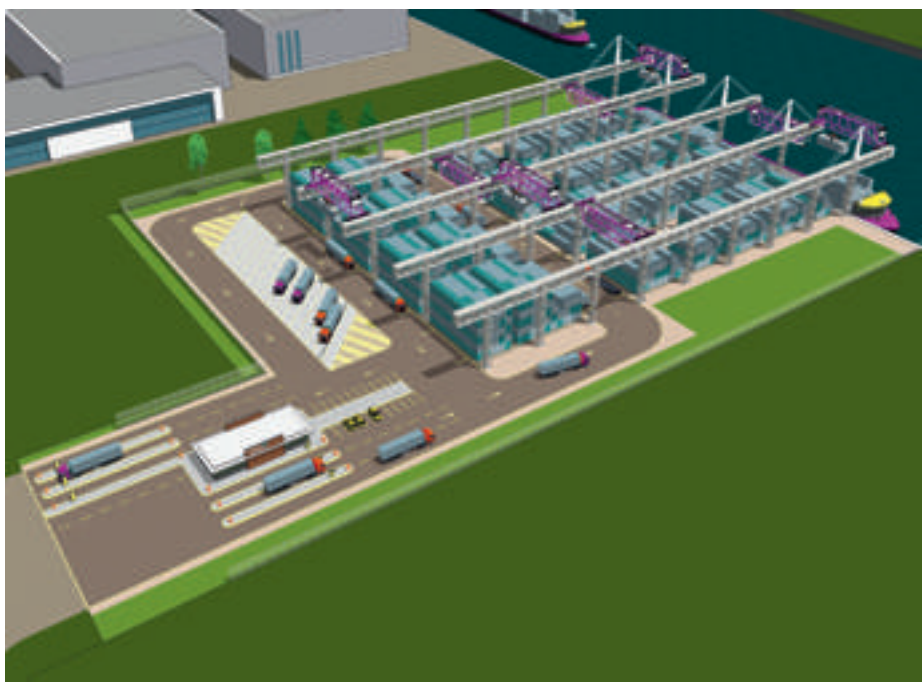
KOCH Adviesgroep
Ingenieurs & Architecten
Goes / Terneuzen
info@kochadviesgroep.nl
www.kochadviesgroep.nl

Voor meer informatie over NGICT en meerdere animaties zie www.ngict.eu

1) *Seaport Magazine* nr. 3 - 2015
"Contargo voert congestietoeslag in".

De congestietoeslag is op dit moment alleen bedoeld als een compensatie voor de wachttijd voordat een schip aan de beurt is. Maar los van dit tijdverlies duurt het laden en lossen van een binnenvaartschip zelf ook veel te lang. Dit geldt niet alleen voor de zeehavens maar ook voor de inland terminals. De vaste kosten inclusief bemanning en kapitaalslasten van een groot binnenvaartcontainerschip met een laadcapaciteit van 500 TEU bedragen gemiddeld ongeveer € 180,00 per uur.

Het laden en lossen van zo'n groot schip met een call-size van bijvoorbeeld 400 TEU - dat zijn bij een TEU-factor van 1,5 ongeveer 267 moves - vergt met de traditionele terminalinrichting gemiddeld genomen 12 uur. Met een inrichting volgens het NGICT (New Generation Integrated Container Terminals) systeem kan dat met zeker 75% worden gereduceerd tot $\pm$ 3 uur. Voor de rede-





Zeehaven IJmuiden: food, energy en leisure

De IJmondhaven gezien vanuit de lucht

Door: Henk van de Voorde

De 25 jaar jonge Zeehaven IJmuiden N.V. is een dynamische en makkelijk toegankelijke haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied. Een open zeehaven met een goede reputatie op het gebied van op- en overslag van verse en diepgevroren vis, (traditionele) olie en gas offshore, bouw en onderhoud van windmolens op zee en ferry- en cruisevaart. "Food, energy en leisure zijn de sectoren waar wij ons op richten. Food zit van oudsher in onze genen. Onze roots liggen in de verse visserij. Daar zijn we trots op. We zijn erin geslaagd om marktaandeel te winnen op het gebied van aanvoer van verse vis. Het groeiende volume heeft mede dankzij een stijgende prijs voor vis geleid tot een hogere omzet. IJmuiden scoort niet alleen goed als aanlandingshaven voor verse vis, maar ook als plaats waar deze wordt vermarkt. Naast het feit dat we in 2014 weer een toenemend aantal containers met diepgevroren vis hebben afgehandeld, hebben we ook op het gebied van verse vis goede slagen gemaakt", aldus algemeen directeur Peter van de Meerakker van Zeehaven IJmuiden N.V.

Draaischijf

Met de wereldwijde groei in de visproductie en -consumptie liggen er goede kansen voor IJmuiden om zich te blijven ontwikkelen tot centrale 'draaischijf voor vis' in Europa. Een verdere ontwikkeling van de IJmond als de logistieke draaischijf voor vis staat of valt met het uitbouwen van bestaande diepgevroren visstromen en het aantrekken van nieuwe visstromen naar IJmuiden, die nu nog via andere havens lopen. "De ontwikkeling van onze zeehaven tot centrale hub voor vis in Europa krijgt aardig gestalte. IJmuiden speelt dankzij de vestiging van toonaangevende bedrijven en de logistieke clustervoordelen een centrale rol in het segment van de diepgevroren vis. Het volume aan diepgevroren vis dat via de draaischijf IJmuiden loopt is de afgelopen jaren fors toegenomen."

Hollandse Visveiling IJmuiden

In de Hollandse Visveiling - één van de werkmatschappijen van Zeehaven IJmuiden N.V. - worden onder meer de platvissoorten schol, tong, schaar, tarbot, griet, en de rondvis soorten kabeljauw en wijting, gesorteerd en verkocht. Hoewel van oudsher de platen rondvis in IJmuiden wordt aangevoerd, is de 'thuisvloot' van boomkor- en rondvissers hier beperkt. Dit neemt niet weg dat er een 'vaste vloot' van aanlanders in IJmuiden is die samen met 'incidentele' aanvoerders jaarlijks ruim vijftien miljoen kilo plat- en rondvis aanvoeren en een jaarlijkse omzet genereren van ongeveer 51 miljoen euro. Hiermee heeft IJmuiden binnen de elf Nederlandse visafslagen een marktaandeel van ruim twintig procent, waarmee het na marktleider Urk, de grootste visafslag van Nederland is.



Peter van de Meerakker, algemeen directeur Zeehaven IJmuiden N.V.

Koelvrieshuizen

Nederland is op Europees niveau het land met veruit de meeste koel- en vriescapaciteit. De in totaal tien miljoen kubieke meter koel- en vriescapaciteit is een kwart van de totale capaciteit in Europa. Van de Nederlandse vriescapaciteit van ruim zeven miljoen kubieke meter bevindt zich bijna een derde deel in de havens van IJmuiden. De diepgevroren pakketten vis worden in geconditioneerde reefercontainers afgevoerd. "Er is een groeiende behoefte aan extra koel- en vriescapaciteit. Met name ook door de toename van stromen vis uit Noord-Amerika en Canada, zoals koolvis, zalm, kabeljauw en kreeft. Er zijn vaste reefer lijndiensten tussen Alaska en IJmuiden. Alle vangst uit Alaska, bestemd voor Noord-Europa, wordt via de draaischijf IJmuiden aangevoerd."

Offshore wind

IJmuiden heeft zich ontwikkeld tot hét Nederlandse centrum voor offshore wind-energie op de Noordzee. Windtechnologie onderneming MHI Vestas Offshore verzorgt vanuit haar IJmuidense vestiging het onderhoud van de offshore windmolens van het Near Shore Windmolenpark voor de kust van Egmond en van het Prinses Amaliapark voor de kust van IJmuiden. Ze zijn goed voor 228 MW vermogen. De ambitie van het kabinet is te komen tot 6.000 MW geïn-

stalleerd vermogen in 2020. Eind van het jaar zal ook het project Luchterduinen voor de kust van Noordwijk operationeel zijn. Daar is men druk doende met de realisering van 43 windmolens. De eerste molens van Luchterduinen draaien inmiddels.

Boatlandings

Ook Eneco heeft inmiddels haar intrek genomen in een kantoor met bedrijfshal in de IJmondhaven. Vanwege de forse toename van medewerkers van onderhouds- en energiebedrijven van en naar de offshore windmolenparken, heeft Zeehaven IJmuiden onlangs drie nieuwe boatlandings gerealiseerd voor MHI Vestas en Eneco.

"Er is in IJmuiden een mooi offshore windmolencluster tot stand gekomen. Vanuit de IJmondhaven wordt het onderhoud verricht voor diverse windmolenparken in de Noordzee", aldus Van de Meerakker.

Ook de traditionele offshore verschaft IJmuiden extra dynamiek en werkgelegenheid, met name via het modificeren van olie- en gasplatforms. Na de Noble Regina Allen in 2014 wordt momenteel de Atlantic Rotterdam gemodificeerd.

Ferry- en cruisevaart

Op het gebied van leisure is Zeehaven IJmuiden eveneens een gevestigde naam geworden. Gestart met één afvaart per week in 1996, is de dagelijkse ferry verbinding

van DFDS tussen IJmuiden en Newcastle uitgegroeid tot een begrip. Deze verbinding richt zich in eerste instantie op passagiers en aanvullend op de markt voor vracht. "Met bijna 600.000 passagiers per jaar is het uitgegroeid tot de grootste passagiersferry verbinding op de Noordzee. Ook daar zijn we best trots op", zegt Van de Meerakker.

Met de komst van de cruise terminal in 2012 is Zeehaven IJmuiden zich tevens op het gebied van de cruisevaart aan het profileren. Vorig jaar legden 56 zee cruiseschepen aan in de haven van IJmuiden.

Ingebruikname Walstroom

Op initiatief van de rederijen Cornelis Vrolijk, Parlevliet & Van der Plas en Zeehaven IJmuiden is aan de Kotterkade een duurzame walstroomvoorziening gerealiseerd. Tijdens het verblijf aan de kade kunnen de schepen de generatoren en hulpmotoren uitschakelen en worden de processen aan boord van de schepen gevoed door stroom van de wal. Op donderdag 25 juni 2015 zal de voorzitter van de Milieudialoog IJmond, gedeputeerde van Noord-Holland Tjeerd Talsma, de walstroomvoorziening op feestelijke wijze in gebruik nemen.





ALCONET Reefer 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

Van Veelen

INDUSTRIËLE VERPAKKINGEN



VERPAKKEN, OOK OP LOCATIE
KISTEN - KRATTEN - PALLETS

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



U kijkt nu hier naar...
Dit had ook uw advertentie kunnen zijn!

seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Voortvarend in milieu

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



Bek & Verburg

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

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



Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Voor wat betreft de binnenvaart zijn wij gespecialiseerd in :

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


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

2014: Positief jaar voor Havenbedrijf Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV heeft in 2014 een omzet gemaakt van EUR 142,4 miljoen; een lichte stijging ten opzichte van EUR 139,2 miljoen in 2013. Het nettoresultaat over 2014 bedraagt EUR 52,5 miljoen. Deze en nog meer kerncijfers zijn te lezen in het jaarverslag dat vandaag is gepubliceerd.

De belangrijkste inkomsten voor het havenbedrijf komen uit zeehavengeld, dat schepen betalen bij een bezoek aan de haven en verhuur van terreinen. De inkomsten uit zeehavengeld bedroegen in 2014 EUR 50,4 miljoen (tegen EUR 50,6 miljoen in 2013), de inkomsten uit binnenhavengeld was EUR 6,4 miljoen (in 2013: bedroeg dit EUR 5,6 miljoen). De inkomsten uit huur, erfpacht en kadegelden in 2014 waren EUR 74,2 miljoen (in 2013 EUR 70,8 miljoen).

Aantal schepen in 2014

Het aantal schepen dat de havenregio (Velsen, Beverwijk, Zaandam en Amsterdam) bezocht in 2014 bedroeg 7.486 tegen 7.596 in 2013. Dit lagere aantal wordt veroorzaakt door de toename van de gemiddelde grootte van de schepen. In totaal bezochten 126 zee cruises Amsterdam, tegenover 137 in 2013. De riviercruisemarkt steeg opnieuw met 1.685 bezoeken aan Amsterdam ten opzichte van 1.483 een jaar eerder.

2014 het jaar van de zeeluis

President-directeur Dertje Meijer: "2014 was een iconisch jaar voor ons en onze klanten. Met het positieve besluit voor een nieuwe zeeluis is gekozen voor groei en toekomst van de regio en Amsterdamse haven. Als we verder kunnen groeien, kunnen we ook meer waarde toevoegen aan de stad, de havenregio en de Metropoolregio Amsterdam. Ook in financieel opzicht was het een mooi jaar. Opnieuw zijn wij er, samen met onze klanten, in geslaagd een heel mooi resultaat neer te zetten."

Dividend 2014

Havenbedrijf Amsterdam keert aan de gemeente Amsterdam (100% belang) over 2014 een dividend uit van EUR 50 miljoen, tegen EUR 47,5 miljoen over 2013.

Verwachting 2015

De verwachting is dat de groei aanhoudt en de resultaten over heel 2015 positief zullen zijn. Havenbedrijf Amsterdam heeft een goed eerste kwartaal in 2015 achter de rug. De bedrijfsopbrengsten zijn gegroeid ten opzichte van vorig jaar als gevolg van met name hogere contractinkomsten door gronduitgifte in 2014 en in de eerste drie maanden van 2015. In het eerste kwartaal werd 21,3 miljoen ton overgeslagen; nagenoeg even veel als in het eerste kwartaal van 2014.

Het jaarverslag 2015 is te vinden en te downloaden op

<http://jaarverslag2014.portofamsterdam.nl>



Amsterdamse gemeenteraad neemt met grote meerderheid de Visie 2030 aan

De Amsterdamse gemeenteraad heeft onlangs de Visie 2030 met grote meerderheid aangenomen. In de Visie 2030 schetst Havenbedrijf Amsterdam hoe de Amsterdamse haven zich tot 2030 zal ontwikkelen. Met deze Visie kiest het Havenbedrijf actief voor een koers naar de toekomst door zich te richten op de energietransitie, duurzame 'biobased' activiteiten en de circulaire economie.

Er werden in totaal vijf moties ingediend door de verschillende politieke fracties, waarin alleen de motie over windmolens door de gemeenteraad werd aangenomen.

Deze motie is, op de partij van de Ouderen na, door de hele raad ondertekend. De gemeente Amsterdam vraagt de provincie Noord-Holland om meer windenergie in de haven mogelijk te maken.

Dertje Meijer, president-directeur van Havenbedrijf Amsterdam N.V.: "Met de Visie 2030 gaan we voor verbinding, versterking en vernieuwing. Verbinding tussen de stad, de regio en de haven dat tot een metropole haven leidt. Versterking van onze activiteiten op het gebied van energie, logistiek, voedsel, agribulk, minerals en recycling, mari-

tieme dienstverlening en onroerend goed en cruise van waaruit we nieuwe markten en activiteiten realiseren. Tot slot vernieuwing waarbij we ons richten op innovatieve technologieën en bedrijven. Samen met onze klanten hebben wij een sterke positie om deze ambities waar te maken. Wij zijn dan ook heel blij met deze enorme steun van de gemeenteraad van Amsterdam voor onze Visie 2030."

Meer over Visie2030 is te vinden op de website van Havenbedrijf Amsterdam

www.portofamsterdam.nl



Zielzorger anno 2015

Door: Lydia Gille

Met de naamsbekendheid zit het wel goed; 98 procent van de zeevarenden kent het begrip zeemanshuis. Wat daar gebeurt en of zeevarenden nog wel een onthaaladres nodig hebben is aanzienlijk minder bekend. En dat terwijl al ruim anderhalve eeuw mensen zich inzetten voor het welzijn van de zeelieden. Het type zeeman is veranderd, de aard van hun werk grotendeels ook, maar wat nooit verandert, is de behoefte aan menselijk contact, een luisterend oor, praktische en geestelijke hulp, ontspanning en bovenal een mogelijkheid te praten met geliefden in het verre vaderland. De Stichting Zeemanswelvaren in Amsterdam zet zich daarvoor in met een sociëteit in het Westhavengebied, dat voorzien is van communicatiemiddelen, biljart, tennistafel en bar en rustige hoekjes om tv te kijken of te praten. In Amsterdam zijn ook een scheepsarts en een havenpastor actief. De laatste is aangesteld bij de Nederlandse Zeemanscentrale aan wie de kerken hun pastorale taken voor zeelieden hebben uitbesteed. Om kijk te krijgen op het werk van een havenpastor loop ik mee met dominee Léon Rasser.

Léons dag begint met een overleg met twee collega's die ook een deel van de haven voor hun rekening nemen. Ze hebben op de Marine Traffic- en de iamPort-app gezien welke schepen er voor de kant liggen en op basis daarvan de taken onderling verdeeld. Wij gaan eerst naar de Waterlandterminal waar drie schepen liggen. De eerste is volop in lossing en er komt ook net een inspectiedienst aan boord. Léon besluit door te lopen, want met zo veel drukte aan boord heeft de bemanning helemaal geen tijd om een goed gesprek te voeren. "Vaak bezoek ik zes of zeven schepen, maar soms maar twee", zegt hij. "Dat is afhankelijk van wat er gebeurt in de haven. Liever twee schepen goed dan zeven half." Het leven aan boord is efficiënt ingericht, want tijd is geld. Voor Léon is dat net andersom. "Niet efficiënt zijn is een wezenlijke factor om de mens te bereiken", betoogt hij. "Ik werk met de tijd aan mijn kant."

Een tweede schip met twee binnenschepen langs is net aan het verhalen en we lopen verder zuidwaarts de kade af. Ter hoogte van de Koopman Car Terminal ligt de met Panamese vlag getooide "Planet Ace", een vehicles carrier uit 1992. Het schip ligt net vast als wij aan boord gaan, terwijl de loods de "Planet Ace" verlaat. Wanneer we via een tussendek de mess room bereiken zie ik alleen nieuwe auto's, maar dit schip doet de haven van Amsterdam regelmatig aan met allerlei oude en nieuwe voertuigen.

Als het delen van brood

In de mess room is het nog leeg. De Russische en Oekraïense officieren zijn op de brug en de Filipijnse bemanning is druk met de voorbereiding van de lossing. De laadklep moet nog naar beneden, de waterklerken en chauffeurs van Koopman zijn er nog niet. Vanuit de kombuis komt Marjohn, een Filipijnse kok naar ons toe. Hij begroet ons



hartelijk en we krijgen meteen koffie. Léon stalt zijn telefoon- en simkaarten uit op tafel. Dat maakt gretig. Deze dominee is van alle markten thuis. Als student een rocker, tegenwoordig speelt hij met zijn basgitaar graag in een jazzband. En hij struint het internet af op zoek naar de voordeligste aanbiedingen. Deze keer heeft hij simkaarten gescoord van € 5 voor 5 gigabyte. Daarmee kunnen de scheepsjongens naar hartenlust een maand lang skypen en films kijken. Dit is het brood dat deze zielzorger wil delen met de armlastige en hardwerkende Filipijnse scheepsjongens.

Marjohn is slim en heeft snel door hoe scherp de aanbieding is en hoe hij zijn smartphone aan de praat moet krijgen. Via telefoon en mobilfoon brengt hij zijn maten op de hoogte. Binnen de kortste keren zijn de meeste collega's in de mess om hun slag te slaan. Léon helpt ze. Hij heeft een apart telefoontje om de simkaarten te activeren, plaatst ze vervolgens in de smartphones van de mannen en past de instellingen aan. Het werkt. Een van hen gaat zijn laptop met het mobiele routertje ophalen en ook dat apparaat maakt Léon in orde. Weer een blij mens dat zodra het kan heerlijk gaat skypen met zijn vrouw en kinderen.

Er gaan een hoop flappen over tafel en even waan ik mij tussen de handelaren en geldwisselaars op het tempelplein, maar het blijkt een probaat middel om mensen om zich heen te verzamelen, hen te helpen en hun vertrouwen te winnen. Ik zie een en al stralende gezichten. "Dit is fase een", zegt Léon tegen mij.

Nu het vertrouwen is gewonnen, komen de verhalen los. De man met de laptop is in een hoekje gaan zitten en Léon voegt zich bij hem. Fase twee.

Geen werk is geen geld

In de mess is wel een computer, maar het signaal is zo gering, dat daar niet mee valt te internetten. Bovendien moeten zij er met hun veertienen van doen. Maar wanneer? Het leven aan boord is zwaar en de mannen staan uren op hun benen. Schutten, aan- en afmeren, wachtlopen, bevoorraden, bunkeren. Deze "Planet Ace" was vanmorgen om 07.36 uur voor de sluis bij IJmuiden en om 03.05 uur er weer doorheen op weg naar Tanger.

Léon weet van een van deze mannen dat hij een vrouw heeft die als schoonmaakster in Saoedi-Arabië werkt. Dan is het uitkijken en geluk hebben om even contact te krijgen en het hart te luchten. Filipijnen zijn harde werkers, en gehoorzaam; daarom ook populair bij reders. Ze zijn zo arm dat ze wel genoeg moeten nemen met de wurgcontracten die ze krijgen aangeboden. Geen werk is geen geld. Ze zitten zo negen maanden aan



boord, kunnen er zelden af. Maar als ze even een paar uurtjes hebben en niet te moe zijn, kan een busje van het Seamen's Centre hen ophalen om in de club wat te praten, souvenirs te kopen en iets te drinken. De stad is te ver weg, te duur en de tijd te kort.

Voor dit soort arbeidsomstandigheden vind je geen West-Europeanen meer. Bemanningen komen nu uit de Filipijnen, India, Rusland, Oekraïne, China en Polen. Van de gemiddeld 5300 schepen die Amsterdam aan doen met zo'n 20 mensen aan boord, afhankelijk van het type schip, is een derde Filipijns.

Marjohn vaart al zo'n tien jaar. Hij vertelt me dat hij drie jonge kinderen heeft. Van stoppen met varen is voorlopig geen sprake. De kinderen moeten eerst naar school. Van zijn salaris van \$ 1.400 is hij al \$ 500 kwijt aan communicatie met thuis. Zijn droom is een winkel beginnen. Nog liever een restaurant,

maar daar is startkapitaal voor nodig en dat kan hij nooit bij elkaar sparen.

Het Seamen's Centre van Amsterdam dreigt door geldgebrek ten onder te gaan. Subsidies zijn geschrapt en donaties dekken de kosten niet. En dat terwijl de havens een belangrijke kurk zijn waarop de Nederlandse economie drijft. Elke burger is ervan afhankelijk. Zijn auto, banaan, elektronica en wat al niet is er dankzij de zeeman gekomen. De zeeman die zijn werk onder verre van romantische omstandigheden moet doen. Het zeemanshuis probeert die zeeman met raad en daad bij te staan. Dominee Léon Rasser doet veel meer dan hier is geschetst. Hij preekt, probeert via migrantenkerken wal en schip met elkaar te verbinden, bezoekt zieken in het ziekenhuis et cetera. Bovenal schenkt hij zijn tijd als mens voor de mens, want aandacht is een schaars goed op een koopvaardijship.

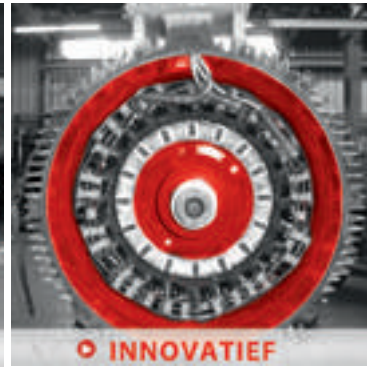




◊ BETROKKEN



◊ FLEXIBEL



◊ INNOVATIEF



◊ ONTZORGEND



Bescherm uw medewerkers!

De Europese ATEX 137 richtlijn schrijft voor om uw personeel tegen explosie gevaarlijke materialen of processen te beschermen.

Bracke beschikt over ATEX IECEx03 gecertificeerde werkplaats zodat ook na reparatie explosie-veiligheid gegarandeerd kan worden.

Tevens zijn ATEX motoren uit voorraad leverbaar.

In de beschermingswijze EX nA, EX E en EX d(e)



Elektromotoren Bracke BV

's Gravenstraat 196 - 4567AN Clinge [NL]
Tel: 0114-372121 - Fax: 0114-370147
info@eb-groep.nl

Bracke Elektro NV

Kluizenhof 16 - 9170 Sint-Gillis-Waas [B]
Tel: 03-7071951 - Fax: 03-7706576
info@eb-groep.be

Boer en Bakker BV

Coenecoop 750B - 2741 PW Waddinxveen [NL]
Tel: 0182-612115 - Fax: 0182-631793
info@boerenbakker.nl

- Elektromotoren (reparatie en nieuw)
- Industriële Automatisering
- Transformatoren (eigen productie)
- Balanceren en Condiëtmetingen
- Pompen, Ventilatoren, Trommelmotoren
- Frequentieregelaars, Servotechniek, PLC

Grootste collectie Nederlandse jachten op HISWA te water 2015

De HISWA te water 2015, de eerste in-water bootshow in het najaar, brengt de grootste collectie Nederlandse jachten en een breed aanbod internationale merken bij elkaar. Inmiddels zijn er tientallen Nederlandse en wereldprimeurs aangekondigd. Naar verwachting liggen er van 1 t/m 6 september zo'n 300 nieuwe boten afgemeerd in Amsterdam Marina. Daarnaast zorgt de nieuwe inrichting van het kadeterrain voor een optimale beleving van een dagje watersport aan het IJ.



Nederlandse jachtbouw

De HISWA te water is traditioneel de kick off van de najaar shows en brengt de grootste collectie Nederlandse jachten bijeen. Tientallen Nederlandse werven en een groot aantal buitenlandse merken leggen hun nieuwste modellen straks naast elkaar in het water. Met ruim 30 deelnemers zijn de Nederlandse jachtbouwers heel sterk vertegenwoordigd op de HISWA te water 2015. "Nergens anders liggen zoveel nieuwe Nederlandse jachten en motorboten bij elkaar. Dat maakt de HISWA te water echt uniek", aldus beursmanager Michelle Jonker. "Maar ook het internationale aanbod met merken als Bavaria, Hanse en Beneteau is sterk."

Primeurs op de beurs

Jonker kijkt met veel enthousiasme uit naar de primeurs die er van 1 t/m 6 september worden gepresenteerd in Amsterdam Marina. "Met trots kan ik melden dat we nu al 17 wereldprimeurs kunnen aankondigen, 13 Nederlandse primeurs en twee Europese primeurs. En het aantal aanmeldingen stijgt nog steeds." Onder de wereldprimeurs bevinden zich de Storm X-65 Wheelhouse van Dutch Quality Yachts, de Sossego Comfort 22 van Gebroeders van Enkhuizen, de Bestewind 50 van KM Yachtbuilders en de isloep Rapida 777. Een greep uit de

Nederlandse primeurs op de HISWA te water 2015: de Aluqa luxe snelvarende tender van Esteq, de Galeon 305 HTS van Klop Watersport, de Azuree 33C van Sirena Marine en De Kapiteinssloep 8M van Wajer & Wajer Yachts.

Primeurs in staal

Nederland is sterk in staal. Dat zien we terug in de sterke vertegenwoordiging van de Nederlandse staalbouwers op de HISWA te water en de primeurs die zij presenteren. We lichten alvast een tipje van de sluier op met een greep uit de primeurs van stalen schepen die tot op heden zijn aangekondigd: de Andante 438 AC van Aquanaut Yachting, de Classic Sturdy 42 Sedan Deckbridge en de Grand Sturdy 45.9 Sedan Wheelhouse van Linssen Yachts, de Discovery 45 OC van Super Lauwersmeer, de Vedette 10.30 en de Boarncruiser 1200 Elegance van De Boarnstream.

Breder beursaanbod

Onder de exposanten bevindt zich een flink aantal nieuwkomers en oude bekenden die weer terugkeren naar het evenement. Nieuwkomers zijn o.a. Swisway, Rheben Yachting, Lillebror Marine, Rederij Haerlem, Carl Stahl Benelux, VT Solutions, L.V. Jachttechniek, YaserNL en het Franse 727 Sail Bags. "We zijn ook verheugd dat we oude bekenden weer terugzien zien komen, zoals Jonkers Yachts, Grevelingen Yachting, Navico Logistics, Kuster Yachts en

Yacht Controller Nederland. Dit laat zien dat er animo is in de markt", aldus beursmanager Michelle Jonker, "en het verbreedt het aanbod".

Nieuwe indeling

De nieuwe indeling van de HISWA te water heeft een breder kadefront, een gemakkelijkere routing en een centraal terras met zicht op de haven en de wateractiviteiten. De inrichting is zo overzichtelijker en bezoekers hoeven niets te missen. Bovendien is er zo beter uitzicht op het water, waar een spetterend programma plaatsvindt voor kinderen, jeugd en volwassenen. Bezoekers kunnen een proefvaart maken in sloep, zeil- of motorboten, een manoeuvreerclinic volgen, demonstraties en workshops bezoeken en genieten van vele andere watersport- en activiteiten in de haven. Speciaal voor kinderen is er o.a. zeilen in een Optimist, kanovaren, suppen en waterfietsen.

HISWA te water 2015

De HISWA te water vindt plaats van dinsdag 1 tot en met zondag 6 september 2015 in Amsterdam Marina, direct bereikbaar met de gratis pont van Amsterdam CS naar de NDSM-werf. Openingstijden dagelijks van 11.00 – 19.00 uur. Toegangskarten zijn vanaf medio juni online met korting te bestellen en tijdens het evenement ook aan de kassa. Meer informatie is te vinden op www.hiswatewater.nl of op Facebook (HISWAtewater) en Twitter (#HISWAtewater).



Havenbedrijf Amsterdam zet in op de hele regio

Door: Henk van de Voorde

Havenbedrijf Amsterdam geeft met haar regioprogramma onder meer invulling aan de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en haar eigen Visie 2030. In deze visies wordt ingezet op groei voor de bedrijven in de Amsterdamse havenregio ofwel het gehele Noordzeekanaalgebied. De ambitie is om in 2030 een metropolitane haven te zijn; een haven waarbij stad, regio en haven met elkaar verbonden en verweven zijn. Daarom zet het regioprogramma in op regionale ontwikkeling en samenwerking die de groei ondersteunen, een aantrekkelijke haven met een positief vestigings- en recreatieklimaat en een leefbare omgeving.

Toekomst

"Hoe zien wij de toekomst? Wat zijn onze ambities? Antwoorden op dergelijke vragen zijn opgeschreven in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en in de Visie 2030 van Havenbedrijf Amsterdam. Dat is allemaal prima, maar wat betekenen die visies nu eigenlijk in de praktijk? In 2014 is Havenbedrijf Amsterdam intern het regioprogramma gestart, waarbij het 'meer bereiken voor de havenregio' voorop staat. De primaire focus ligt daarbij op het Noordzeekanaalgebied. Met dit regidoel levert Havenbedrijf Amsterdam een bijdrage aan gewenste groei voor de hele regio, gecombineerd met een leefbare omgeving. Daarmee komt de ambitie van een metropolitane haven een stap dichterbij.

"Met een succesvol regioprogramma kunnen we, in nauwe samenwerking met de regionale partners, toewerken naar een toekomst van langdurige en structurele samenwerking. Essentieel is het verbinden van haven, regio en stad. Het hele Noordzeekanaalgebied staat dus centraal. $1 + 1 = 3$. Wat goed is voor de havenregio is goed voor het havenbedrijf. Of het omgekeerde ook geldt, zullen onze regiopartners moeten aangeven. Het ervaren van deze wederkerigheid door onze partners in IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad samen met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de gemeente Amsterdam is de basis voor een metropolitane haven", aldus Yvonne van der Hoff, Regiomanager Havenbedrijf Amsterdam.



Foto: Vollers

Noordersluis

De Noordersluis bij IJmuiden nadert het einde van haar technische levensduur en is daarom aan vervanging toe. De nieuwe zeesluis is essentieel om redenen van veiligheid en toegankelijkheid. Havenbedrijf Amsterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat zijn druk in de weer met de voorbereidingen voor de aanleg van de nieuwe zeesluis. De gemeente Velsen is eveneens nauw betrokken bij het project, vanwege de beoogde locatie. De nieuwe zeesluis speelt in op de trend van schaalvergroting en houdt het Amsterdamse havengebied bereikbaar voor de nieuwe generatie schepen (cruise-, bulk- en containerschepen). Een grotere, getij-onafhankelijke sluis beperkt de wachttijd voor schepen en maakt forse groei van de haven mogelijk.



De Noordersluis



Regiomanager Yvonne van der Hoff

Gezamenlijk belang

De nieuwe Zeesluis in IJmuiden is toch vooral van belang voor Amsterdam? Van der Hoff wijst andermaal op de regiofunctie. "De nieuwe zeesluis voorkomt congestie en maakt de Amsterdamse haven eerder bereikbaar voor de grote schepen. Ze zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de havens en bedrijven aan het Noordzeekanaal voor grote zeeschepen ook in de toekomst wordt geborgd. Ze vormt de nieuwe toegangspoort voor de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. De nieuwe zeesluis creëert spin off voor de hele Noordzeekanaalregio."

Regiobreed

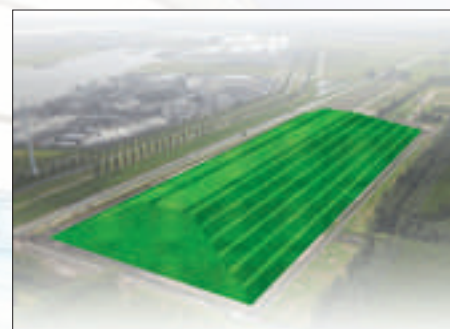
In plaats van losstaande individuele belangen, is het volgens Van der Hoff dus veel beter om regiobreed te kijken. Past een

bedrijf niet in Amsterdam, dan misschien wel elders in de regio en vice versa. De dynamiek in de Amsterdamse haven is goed voor het vestigingsklimaat van bedrijven en biedt voor de hele regio kansen op het gebied van werkgelegenheid. In de havenregio zijn in totaal 66.000 mensen actief. Ze zijn rechtstreeks werkzaam bij bedrijven in de haven of indirect bij havengerelateerde bedrijven. Van deze directe en afgeleide werkgelegenheid neemt Amsterdam 34.000 banen voor zijn rekening. De focus van een havenbedrijf is voorwaarden scheppen om bedrijvigheid aan te jagen. Dat betekent een commercieel vestigingsbeleid voor haven- en kadegebonden bedrijven die een toegevoegde waarde leveren aan de havenbedrijvigheid. "Toegevoegde waarde zit niet alleen in harde overslagcijfers, maar ook in het creëren van werkgelegenheid. De haven van Amsterdam is sterk in onder andere de sectoren energy, food en cruise. Dat heeft effecten voor de hele regio."

Leefbaarheid

Er is altijd een spanningsveld tussen economie en ecologie. Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een zo goed mogelijk evenwicht tussen beide terreinen. Tegelijkertijd met de groei van de bedrijvigheid staat dan ook de leefbaarheid in de regio centraal. In de gemeente Haarlemmerliede en

Spaarnwoude ligt een groot natuur- en recreatiegebied met daarin het in aanbouw zijnde Groene Schip. Het wordt door de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude aangelegd en is een typisch voorbeeld van regionale ontwikkeling. Het Groene Schip vormt een buffer tussen de drukke activiteiten in het havengebied van Amsterdam en de rust van het recreatie- en natuurgebied. Het kunstwerk aan het Noordzeekanaal heeft de potentie om een trekpleister te worden voor recreanten. De twee terpen geven de contouren weer van een schip dat voor anker ligt in de haven van Amsterdam. "Aan de ene kant ontnemt het Groene Schip het zicht op de haven en tegelijkertijd geeft het de mogelijkheid om juist weer een mooi zicht op de haven te krijgen door een uitkijkpunt aan te leggen."



Gevarieerde haven

Van der Hoff kenschetst de havenregio als een 'uitermate gevarieerde haven'. "Amsterdam is toonaangevend op het gebied van benzine, cacao en cruise, Beverwijk met betrekking tot pootaardappelen en ook Zaanstad is gerenommeerd in de foodsector. IJmuiden is niet alleen centrale draaischip voor vis, maar tevens sterk in de offshore en cruise."

Nieuwe zeesluis IJmuiden

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk hun steun gegeven aan de versnelde aanleg van de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden. In 2016 wordt gestart met de bouw. De oplevering is voorzien in 2019. De nieuwe zeesluis heeft een lengte van 500 meter, een breedte van 65 meter en een diepte van 18 meter. Ter vergelijking: de huidige Noordersluis heeft een lengte van 400 meter, een breedte van 50 meter en een diepte van 15 meter.



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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

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



Coöperatieve
Vereniging van
Vlietlieden w.a.

Donderdag 1 oktober 2013
Martinuspoort, Haven Antwerpen

SCHELDE CONFERENTIE

www.scheldeconferentie.com

Uitbreiding
grensoverschrijdende
samenwerking

Noodzaak voor regie en verbinding

- 9^e Jaarcongres
- Teekomen Scheldehavens
- Uitdagingen
industriële omgeving
- Logistieke kansen
- Humancapitaal in gesprek

Met topsprekers als:



De jaarlijkse haven- en logistiek bijeenkomst
voor Vlaamse en Nederlandse bestuurders

MANAGEMENT
PRODUCTIES

SNOECK SERVICES BV LASHING & SECURING



EXPERT IN VASTZETTEN
VAN EXCEPTIONELE LADING

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



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

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



Sector transport en logistiek speelt in op behoefte aan handvatten in kader van verbetering veilig en gezond werken

De sector transport en logistiek zet verder in op het bewust omgaan met een veilige en gezonde werkomgeving. Om de veiligheid te verbeteren is veel informatie beschikbaar zoals arbocatologi, zelfinspectietools en campagnes, zoals het Veiligste Magazijn. Nieuw is nu de pilot 'dynamische RI&E' die mede mogelijk wordt gemaakt door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Uit de masterclasses die zijn gestart in het kader van de pilotproject blijkt dat er behoefte is aan handvatten om het veiligheidsbewustzijn te vergroten.

Een belangrijke stap naar een veilige en gezonde werkomgeving wordt gemaakt door arbeidsrisico's in kaart te brengen in een zogenaamde risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E). Willem de Vries, directeur Sectorinstituut Transport en Logistiek: "Wij zijn deze pilot gestart met bedrijven en hun



werknemers om hun RI&E niet als doel -vaststellen huidige situatie - in te zetten, maar als middel om binnen het bedrijf invulling te geven aan de verantwoordelijkheid voor veilig en gezond werken. En dit bij werknemers op de werkvloer te stimuleren. Zo kan een bedrijf RI&E activiteiten beter laten aansluiten op de reguliere dienstverlening, kan er efficiënter worden gewerkt en draagt dit bij aan de duurzame inzetbaarheid van medewerkers."

Pilotproject dynamisch RI&E - eerste ervaringen

Het pilotproject bestaat onder andere uit deelname aan masterclasses, veiligheids-scan en begeleiding bij de uitvoering van het dynamischer maken van de RI&E door middel van coaching. Aan het pilotproject nemen 30 bedrijven deel. De looptijd is 1 jaar en wordt mede mogelijk gemaakt door het programma Zelfregulering van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De Vries: "De eerste ervaringen uit de masterclasses laten zien dat er een behoefte is aan handvatten om gedragsverandering tot stand te brengen. Dat kan zijn over de wijze waarop aandacht hiervoor wordt gevraagd bij werknemers. Of het gaat om hulp bij het vergroten van het veiligheidsbewustzijn in de dagelijkse werkzaamheden. In die dagelijkse praktijk is het ook zoeken naar integratie van de RI&E met andere systemen zoals VCA, ISO en diverse kwaliteitskeurmerken.

Steeds meer bedrijven werken aan veilige en gezonde werkomgeving

Willem de Vries: "We zien dat bedrijven die met de RI&E aan de gang gaan veel bewuster met veiligheidsvraagstukken omgaan. Het aantal bedrijven dat gebruik maakt van de branche RI&E neemt snel toe." De Branche RI&E van het Sectorinstituut Transport en Logistiek is digitaal, eenvoudig in te vullen en kosteloos te gebruiken voor bedrijven die afdragen aan SOOB, het opleidings- en ontwikkelingsfonds van de sector. Bedrijven die ook willen werken aan een veilige en gezonde werkomgeving, maar nog geen RI&E hebben opgesteld, kunnen vandaag nog starten via www.stlwerkt.nl/rie.

Over het Sectorinstituut Transport en Logistiek

Sectorinstituut Transport en Logistiek werkt voor mens en werk in transport en logistiek. Met onze kennis en ervaring zijn wij de verbindende factor die instroom en duurzame inzetbaarheid van vakbekwaam personeel mogelijk maakt. We ondersteunen werkgevers bij het realiseren van strategisch Personeel & Organisatie beleid met een breed scala aan producten en diensten. We staan werknemers bij met raad en daad voor een mooie loopbaan in de sector - van leerling tot pensioen. Onze organisatie is opgericht door sociale partners in de sector: TLN, VVT, FNV Transport & Logistiek en CNV Vakmensen.



Kruisbestuiving Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide en Brabantse Wal

Groene long tussen havens Antwerpen en Rotterdam

Door: Henk van de Voorde

Is de grens slechts een markering in het landschap? Het hangt ervan af over welke scheidslijn het gaat. In ieder geval is er veel grensoverschrijdende samenwerking tussen Nederlanders en Belgen, onder andere binnen Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide. Een cohesie die zich ook uitbreidt naar de Brabantse Wal. Ze vormen een groene long tussen de havengebieden van Antwerpen en Rotterdam.

De Brabantse Wal is een opvallend landschap in West-Brabant, op de grens met Zeeland en Vlaanderen. Ze ligt in de gemeenten Woensdrecht, Bergen op Zoom, Steenberg en een deel van Roosendaal. Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide is het grootste grensoverschrijdende natuurgebied van de Benelux. Een deel van het gebied ligt in het Nederlandse Putte in de gemeente Woensdrecht, een ander deel ligt in het Belgische Putte in de gemeente Stabroek. Het uitgestrekte natuurgebied voert ook dwars door de Vlaamse gemeenten Essen en Kalmthout. Het Grenspark en de Brabantse Wal vormen een oase van rust, ruimte en natuur, hetgeen goed is voor zowel ecologie als economie. "Er gaat een enorme spin-off uit van dit natuurgebied.

Het is bijvoorbeeld ideaal om met mooi weer vanuit Zeeland met de fiets naar het grenspark te rijden. Binnen een half uur ben je er al. Helaas zijn er nog te weinig mensen die dit beseffen. We zijn echter op de goede weg, mede door een kruisbestuiving tussen het Grenspark, de Brabantse Wal en de Vlaamse zijde. Samenwerking is er bijvoorbeeld via het arrangement Spaak & Smaak: een culinaire fiets- en wandelroute", aldus Cees van Liere, sinds 2011 voorzitter van het Grenspark en oud-burgemeester van de grensgemeenten Putte en Sluis/Aardenburg.

Branding

In het bestuur van Grenspark De Zoom – Kalmthoutse Heide zetelen onder ande-



Ravelijnlezing in de Nieuwe Kerk te Bergen op Zoom. (Foto: Dick Vermaas)

re ook burgemeester Gaston van Tichelt van Essen, burgemeester Lukas Jacobs van Kalmthout, burgemeester Rik Frans van Putte/Stabroek, Hans Mooren (Benelux Unie) en wethouder Martin Groffen van de gemeente Woensdrecht, met grensoverschrijdende zaken, recreatie & toerisme en financiën in zijn portefeuille. Daarnaast is Groffen ook voorzitter van Streekorganisatie de Brabantse Wal. "Ik ben in 2006 vanuit de gemeente Woensdrecht van start gegaan om samen met de gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen iedereen ervan te overtuigen dat het voor de branding van het hele gebied veel beter is om gezamenlijk te opereren. De drie gemeenten vullen elkaar aan met ieder eigen karakteristieken. Ze vormen de schil rondom het Grenspark. Het is belangrijk om het Grenspark, de Brabantse Wal en de Vlaamse zijde in zijn totaliteit te vermarkten als groene long. De bundeling van krachten is goed voor bezoekers, inwoners en bedrijven. Het leidt ook tot extra werkgelegenheid. Zo verbinden we in de gemeente Woensdrecht Businesspark Aviolanda, de centrale hub voor maintenance bij Vliegbasis Woensdrecht, met recreatie en woonaanbod. Er is veel duurzame bedrijvigheid, met partijen die een groene agenda hanteren en een vliegbasis die onder andere de Liberation Route ondersteunt", aldus Martin Groffen.

Slag om de Schelde

De wethouder opende onlangs de Liberation Route Slag om de Schelde. De Liberation Route wordt in heel Europa uitgerold. Het is een internationale herdenkingsroute die belangrijke mijlpalen uit de moderne Europese geschiedenis met elkaar verbindt. De route vormt een schakel tussen de belangrijkste regio's tijdens de opmars van de westelijke geallieerden vanaf Zuid-Engeland naar de stranden van Normandië, de Belgische Ardennen, Brabant, Arnhem, Nijmegen, het Hürtgenwald en Berlijn. "De Slag om de Schelde van eind 1944 was essentieel in de strijd voor de vrijheid. Woensdrecht lag op een strategische plek.



Liberation Route

Het vormde de toegangsweg naar Zeeland én de Schelde. De Slag om de Schelde is anno 2015 een mooi internationaal project. Het is interessant voor ondernemers om met Liberation Route arrangementen toeristen van buitenaf aan te trekken. Bijvoorbeeld vanuit Canada en Engeland, landen met een militaire historie. De Slag om de Schelde vond plaats onder bevel van het Canadese leger. Er gaat altijd veel aandacht uit naar Market Garden, maar het is goed dat de Slag om de Schelde ook eens wat beter voor het voetlicht wordt gebracht. Door de hogere ligging (Brabantse Wal) was het een moeizaam gebied om te bevrijden. Met de Liberation Route beleef je zowel de geschiedenis van de slag als het landschap dat van invloed was op het verloop ervan. Als wethouder van grensoverschrijdende zaken en voorzitter van Streekorganisatie de Brabantse Wal heb ik veel contact met voorzitter Cees van Liere van het Grenspark, vertegenwoordigers van Ondernemersvereniging Toerisme en Recreatie de Brabantse Wal, andere ondernemers, vertegenwoordigers van natuur- en milieorganisaties en cultuurhistorische organisaties op de Brabantse Wal, met

de burgemeesters van de Vlaamse grensgemeenten en bestuurders uit Zeeland. De gemeenten Bergen op Zoom, Woensdrecht en Bergen op Zoom willen namelijk de sector recreatie & toerisme aanwakken in nauwe samenwerking met de ondernemers, het Grenspark en onze Vlaamse en Zeeuwse vrienden", aldus de wethouder.

Asperges

De Brabantse Wal is een opvallend landschap langs de grens van West-Brabant met Zeeland. De hoge met bos bedekte zandgronden gaan hier over in de lager gelegen zeekleipolders. Typierend voor deze groene long van West-Brabant zijn het culturele erfgoed en de grote verscheidenheid in landschappen en (agrarisch) grondgebruik. Vermaard zijn de Brabantse Wal asperges. Deze onderscheiden zich door een lichte zilte smaak, via de combinatie van het zuivere grondwater vanuit het Grenspark en de zilte zeelucht vanuit Zeeland. Het Grenspark is één aaneengesloten brok natuur, met een grote diversiteit aan biotopen zoals heide, vennen, stuifduinen, weilanden, bossen en polders. Er om heen liggen pitto-



Kasteel Ravenhof



Wethouder Martin Groffen: "De Slag om de Schelde is onderbelicht gebleven."



Prof. Dr. Ton Withagen over grensoverschrijdende arbeid. (Foto: Dick Vermaas)

reske dorpjes met een geheel eigen karakter zoals Kalmthout, Essen/Hoek, Huijbergen, Hoogerheide, Woensdrecht, Calfven, Ossendrecht en Putte. Het is in feite een grote lappendeken van ecologische en cultuurhistorische waarden en onderdeel van het Europese Natura 2000 natuurbeschermingsnetwerk.

Toegangspoorten

Het Grenspark telt vier grote toegangspoorten: De Vroente in Kalmthout, Ravenhof in Putte/Stabroek, De Volksabdij in Ossendrecht) en Hemelrijk in Essen.

Met de lancering van de culinaire fietsroute Spaak & Smaak zijn de handen ineen geslagen om gasten culinair te verwennen en

van de mooie omgeving te laten genieten. Het Grenspark is één grote schatkamer, waar men dagen naar hartenlust door kan brengen. Het is interessant om al het mooie in deze unieke omgeving te ontdekken. Tegelijkertijd ervaart men ook de bourgondische levensstijl, de gastvrijheid en de magie van de grens. "In mijn tijd als burgemeester heb ik lange tijd in twee grensgemeenten gewoond en gewerkt. De grens is enerzijds niet meer en minder dan een litteken in het landschap, maar anderzijds heeft de grens iets magisch met extra aantrekkingskracht en attractiewaarde", vertelt Cees van Liere.

Ravelijnlezing

De 7e Ravelijnlezing, onlangs gehouden in de fraaie Nieuwe Kerk te Bergen op Zoom tijdens het evenement ProefMei, stond in het teken van 'arbeidsmarkt over de grenzen heen'. Prof. dr. Ton Withagen van Tilburg University en gasthoogleraar aan de universiteit van Leuven, opende als gastspreker. Hij houdt zich bezig met institutionele-juridische aspecten van de arbeidsmarkt in nationaal en internationaal perspectief. "Werken is topsport. Sociaal-economische kansen bewegen zich over de grenzen heen. Het is niet meer van deze tijd om bij de grens te stoppen. Dan zouden we onszelf te kort doen. Met teveel belemmeringen kun je geen Champions League spelen. De concurrentie met Azië kun je niet vanuit een beperkt gebied aangaan", aldus de academicus. Er dient grensoverschrijdend samenwerking te worden tussen bijvoorbeeld de havens van Antwerpen en Rotterdam om de internationale concurrentiekracht te bevorderen. Burgemeester Frank Petter van Bergen op Zoom stelde in zijn openingswoorden dat we ons moeten richten op 'werkgelegenheid in de grotere regio'.

Mainports

"Onze streek ligt tegen de Vlaamse gewesten en tegen de zuidelijke Randstad en deze gebieden kenmerken zich door een krachtig economisch potentieel. Vooral op het gebied van technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. Juist in techniek is grote behoefte aan gekwalificeerd personeel. Dit betekent dat deze bedrijfstak uitstekende kansen biedt op aantrekkelijke en uitdagende banen. Deze worden vooral aangeboden in de grote mainports noordelijk en zuidelijk van onze streek. Binnen een bereisbare afstand, zeker nu de A4 onze streek verbindt met de Antwerpse en Rotterdamse havens. De sluiting van Philip Morris dreunt nog steeds na in onze gemeenschap en heeft grote gevolgen voor de werkgelegenheid in stad en streek. Het heeft ons er wel toe gebracht fors te investeren in een economische structuurversterking, die verder reikt dan Bergen op Zoom alleen. We zien vernieuwingspotentieel in de branches biobased industry, logistics en maintenance. Arbeidsmarkt over de grenzen heen kunnen we letterlijk uitleggen als werkgelegenheid buiten de grenzen van stad en streek. 'Over de grenzen heen' kun je ook vertalen naar grensverleggend. De vraag naar technisch personeel neemt de komende jaren flink toe en aan die vraag kan nu nog onvoldoende worden voldaan. Hierdoor ontstaat in dit segment een vacuum, terwijl in andere bedrijfstakken een werknemersoverschot ontstaat. De sluiting van Philip Morris beweegt ons om letterlijk en figuurlijk de grenzen te verleggen."

Ruggengraat

Gedeputeerde Bert Pauli pleitte eveneens voor een juiste afstemming van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. "De maakindustrie is de ruggengraat van onze economie, maar de juiste vakmensen zijn niet altijd voorhanden. We moeten investeren in een vitale arbeidsmarkt om de internationale concurrentiekracht te versterken. Verbinden en verknopen is van groot belang. En als iets de Brabanders op het lijf is geschreven is het netwerken."

Marc van Peel

Marc van Peel, havenschepen van Antwerpen, wist op typisch Vlaamse wijze de zaal te boeien. Keurig en rustig formulerend en met de nodige kwinkslagen. "Na de bevlogen woorden van een jonge hoogleraar, hierbij vanuit de praktijk enige reflectie. Het is een beetje een samenraapsel, niet echt op academische leest geschoeid. In 1972 ben ik afgestudeerd als Master in Geschiedenis en aanvaardde een job aan het lyceum in Bergen op Zoom. Ik leerde de school kennen en was verheugd met mijn eerste baan. Eenmaal thuis kreeg ik toch wel enige angst voor het buitenland. Uiteindelijk koos ik ervoor om aan de slag te gaan in



Havenschepen Marc van Peel. (Foto: Dick Vermaas).

Deinze, hoewel dat drie keer zo ver was dan Bergen op Zoom. Maar ze spreken er wel mijn taal. Een beetje beschaamd belde ik naar de school. "Ik kom niet naar Bergen op Zoom. Dag mevrouw. Ik zulke situaties moet je de gesprekken niet te lang maken...Bijna 45 jaar later ben ik terug in Bergen op Zoom en kan ik zeggen dat de typisch culturele grens tussen België en Nederland wel degelijk nog altijd bestaat. Een land wil in eerste instantie zijn eigen mensen aan het werk helpen. Cijfers wijzen echter uit dat van de 400 oud-medewerkers van Philip Morris die inmiddels elders weer aan de slag zijn, er 250 werk hebben gevonden in Vlaanderen."

Petrochemie

Samenwerking tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam is kennelijk geen utopie. "Er is veel petrochemische nijverheid in Rotterdam. In Antwerpen is de petrochemie zelfs nog groter. Clustering zorgt voor een win-win situatie." Van Peel ging ook nog even in op het dispuut rondom de Scheldeverdieping en de ontpoldering van de Hedwige in Zeeuws-Vlaanderen. "Dat deed bijna een Nederlands kabinet wankelen. Er is onweerlegbaar vast komen te staan dat er geen rechtstreeks verband is tussen de verdieping van de Westerschelde en schade aan de natuur. Wij zouden de lusten krijgen en Nederland de lasten. Op diverse bijeenkomsten in Zeeland heb ik er steeds op gehamerd dat deze aanname niet klopt. De verdieping van de Westerschelde is ook positief voor de Zeeuwse economie. Vlaanderen heeft er voor tweederde deel baat bij en Nederland voor een derde deel." Na een afsluitende toespraak van Arn van der Vorst, voorzitter BZW regio Bergen



Schepen Marc van Peel van de haven van Antwerpen boeide het publiek tijdens de Ravelijnlezing in Bergen op Zoom (Foto: Dick Vermaas).

op Zoom en directeur de Meeus Group, en een dankwoord van Rob Snepvangers (voorzitter Stichting Ravelijnlezing) werd in het sfeervolle decor nog een netwerkborrel gehouden.

ProefMei Businessavond

Een groot deel van het gezelschap ging na afloop naar de ProefMei Businessavond. Het zijn twee afzonderlijke activiteiten, maar wel complementair aan elkaar. Ravelijnlezing richt zich op de inhoud, de Businessavond op het netwerk in de grotere regio: de Brabantse Wal met Bergen op Zoom, Steenbergen, Woensdrecht en een deel van Roosendaal en het Delta gebied

met Brabant, Vlaanderen, Zeeland en Zuid-Holland. Zo wordt de inhoudelijke boodschap vertaald naar het leggen en onderhouden van contacten, met als doel het besprokene te concretiseren en in praktijk te brengen. Het sfeervolle decor van Het Markiezenhof, in combinatie met culinaire hoogstandjes en een goed glas, waren de basisingrediënten voor een succesvolle netwerkvond.

www.vvbrabantsewal.nl
www.grensparkzk.nl
www.grensparkzk.be



ProefMei, cultureel netwerkevenement. Foto: Dennis van Tilburg

Door: Henk van de Voorde

Petit Paris wordt gemaakt door de top van de Nederlandse en Belgische filmwereld

Landelijke speelfilm in Zeeuws-Vlaams decor

De landelijke kwaliteitspeelfilm *Petit Paris* die zich afspeelt in het mooie Zeeuws-Vlaanderen staat in de steigers, maar moet nog wel financieel rondgebreid worden. In september is het 'go or no go moment'. Doelstelling is om de regio een flinke oppepper te geven. De film wordt gemaakt door de crème de la crème van de Nederlandse en Belgische filmwereld. Filmproducent is Gijs van de Westelaken (Column Film), regisseur is Gouden Kalf winnaar Eddy Terstall en de hoofdrollen worden vervuld door Nederlandse en Belgische A-acteurs. Sterrenkok Sergio Herman uit Sluis speelt een gastrol. Initiator Jan Lievens uit IJzendijke is coproducent. De film verschijnt in 2016 in de Nederlandse en Belgische bioscopen. Beoogd wordt om via bioscoop, TV, VOD en DVD één miljoen kijkers te bereiken. „Imago en identiteit van Zeeuws-Vlaanderen liggen helaas ver uiteen voor mensen van buiten de regio. Vaak hebben die een beeld over onze regio als zijnde 'een grote kale vlakte waar het altijd waait en weinig te beleven is'. Er is juist volop dynamiek in Zeeuws-Vlaanderen. Er is veel (industriële) bedrijvigheid en ook de sectoren recreatie & toerisme en landbouw zijn van oudsher sterk aanwezig. Bovendien is er een prachtig achterland met Vlaamse steden als Antwerpen, Brugge en Gent”, aldus de initiatiefnemer.



Nynke van der Ploeg en Jan Lievens willen Zeeuws-Vlaanderen een boost geven.
(FOTO: PETER NICOLAI)

Budget

Om de film te produceren is een budget van 1,7 miljoen euro nodig, waarvan de producenten en managing partners 400.000 euro voor hun rekening nemen. „De gelden via sponsoring en subsidies zijn begroot op 500.000 euro. Hiervan is al 3,5 ton binnengehaald bij bedrijven en stimuleringsfondsen. Daarnaast worden investeerders geworven. We hebben interessante participaties vanaf € 7.500 beschikbaar. Dat kan in een combinatie schenking/investering. Het Cinefonds biedt daarvoor een fiscaal aantrekkelijke regeling. Maar louter investeren kan ook. Voor beide mogelijkheden geldt het vooruitzicht op een gezond rendement. We zijn dus

op zoek naar mensen en bedrijven die onze regio een warm hart toe dragen en mee willen investeren in Zeeuws-Vlaanderen”, aldus Lievens. Hij wordt in zijn zoektocht met raad en daad ondersteund door Nynke van der Ploeg, voormalig directeur van de VVV in Zeeuws-Vlaanderen.

De film gaat over een hautaine 'Hollander' die om economische motieven namens zijn werkgever naar het verre Zeeuws-Vlaanderen wordt gestuurd. De hoofdrolspeler wordt echter juist ingepakt door Zeeuws-Vlaanderen in plaats van andersom. Hij wordt zowel verliefd op de regio als op een mooie Zeeuws-Vlaamse dame. De vreemdeling vestigt zich in 'Petit Paris', de ere naam voor IJzendijke.

www.petitparisfilm.com



Winnaars Nationale Scheikunde Olympiade

SLUISKIL – Ruben La (18 jaar) uit Zwaag van het Tabor College Werenfridus in Hoorn, Joris Gerlagh (Theresialyceum, Tilburg), Geert Schulp (Gymnasium Beekvliet, Sint-Michielsgestel) en Marit Fiechter (Gymnasium Celeanum, Zwolle) zijn de winnaars van de 36e Nationale Scheikunde Olympiade (NSO).

Deze prestigieuze titelstrijd werd onlangs gehouden bij Yara in Sluis, 's werelds grootste leverancier van kunstmeststoffen. Overall winner is Ruben La. Hij bleek tijdens de finale de beste scholier van een kleine 6.000 deelnemers. De beste vier vertegenwoordigen Nederland op de 47e Internationale Chemie Olympiade in Bakoe (Azerbeidzjan) van 20 tot en met 29 juli 2015. De Nationale Scheikundeolympiade is een jaarlijkse wedstrijd voor alle havo- en

vwo-scholieren uit Nederland met scheikunde in hun profiel. Doel is scheikunde op middelbare scholen op de kaart te zetten en talent te ondersteunen.

De prijsuitreiking vond plaats op 10 juni in de Nieuwe Kerk in Middelburg. De commissaris van de Koning, Han Polman, opende de feestelijke ceremonie. De prijzen werden uitgereikt door Jon Sletten (directeur Yara, Sluis), Evelien de Visser (HR Business Partner) en Emiel de Kleijn van de NSO. Onno de Vreede, speerpuntmanager Onderwijs en Innovatie van de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) reikte prestatiebeloningen van 250 euro uit aan de top vier van de NSO.

De ceremonie werd muzikaal opgeluisterd door de getalenteerde zestienjarige fluitiste Anna May van der Feen van de Zeeuwse muziekschool. Aan het slot van de ceremo-

nie droeg Gijsbrecht Gunter van Yara Sluis het olympiadebestekje van de NSO over aan Wilma Philipse van de Radboud Universiteit, gastheer in 2016.



v.l.n.r.: Geert Schulp, Marit Fiechter, Joris Gerlagh en Ruben La

Arjan Reedijk Gouden Ridder van de Weg 2015

Dan denk je dat je even een container met ingevroren championmest moet om koppelen, blijkt je ineens dé Gouden Ridder van de Weg 2015 te zijn. De 34-jarige Arjan Reedijk van het kleine transportbedrijf A en P Reedijk uit Numansdorp was even verbijsterd toen hij vanochtend werd 'overvallen' door CEO Arjan Bos van TVM verzekeringen die hem in 's-Gravendeel meedeelde dat hij een jaar lang ambassadeur van veilig transport zal zijn.



De 'surprise-act' voor de nieuwe Gouden Ridder van de Weg was diep in het geheim voorbereid. Op slinkse wijze werd Arjan Reedijk naar een opdrachtgever gelokt, transportbedrijf C van den Boogaard in 's-Gravendeel, waar hij niet alleen een container moest om koppelen, maar ook werd gevraagd mee te werken aan de introductie van spiegelfastelplaatsen nieuwe stijl. In het kader van de campagne van TVM voor veiliger transport gaat de verzekeraar het land door met nieuwe groene 'matten' waarmee altijd en overal de spiegels correct kunnen worden afgesteld. Een enorme bijdrage aan de verkeersveiligheid, omdat er jaarlijks nog steeds te veel dodelijke slachtoffers vallen omdat ze in de dode hoek van de afslaande vrachtwagen terecht komen. Voor TVM verzekeringen is de dode-hoekproblematiek een van de speerpunten in de aanpak van transportveiligheid in de richting van de nul verkeersdoden in 2020.

Arjan Reedijk is een ambitieuze kleine vervoerder die in 2006 met zijn broer Piet het bedrijf A en P Reedijk begon met 1 vrachtwagen voor stukgoed en een wagen voor het vervoer van bloemen en planten. Later kwam daar ook nog een koelo-

plegger bij. TVM CEO Arjan Bos zei blij te zijn nu ook een kleine ondernemer in het zonnetje te kunnen zetten. "Deze mannen en vrouwen spelen een cruciale rol in het Nederlandse vervoer. Het zijn niet alleen chauffeurs die van hun passie hun bedrijf hebben gemaakt, maar ook door hun vakmanschap en gedrevenheid ontzettend belangrijk zijn in het Nederlandse transport. Onze ervaring is dat deze chauffeurs/ondernemers zuinig zijn op hun materieel en een goede ambassadeur voor de sector zijn. Dit zijn de chauffeurs die we nodig hebben bij onze ambitieuze doelstelling om in 2020 nul verkeersdoden te bereiken." Arjan Reedijk rijdt door de Benelux en dat doet hij al meer dan 10 jaar schadevrij.

Het uitreiken van onderscheidingen aan Ridders van de Weg is een initiatief van de Stichting Veiligheidsplan van TVM verzekeringen, bedoeld om vakmanschap onder chauffeurs te stimuleren, te belonen en beter zichtbaar te maken. TVM verzekeringen wil door schadepreventie en risicobeheer niet alleen het aantal schades terugdringen, maar ook een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in het algemeen.



DIENTSTVERLENING

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



LOGISTIEK MET HART EN VERSTAND

BEDRIJFS-DNA

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



WWW.THUIS.NL

WELKE GOEDEREN?

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

WAGENPARK

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



VERZORGINGSGBIED

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



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

Verbrugge Terminals bouwt activiteiten uit

Officiële opening distributiecentrum in Zeebrugge

In de voorhaven van Zeebrugge heeft logistieke dienstverlener Verbrugge Terminals twee enorme loodsen gerealiseerd. De nieuwe terminal betekent een verdere ondersteuning van het netwerk van deepsea en shortseadiensten in Zeebrugge. Onder grote belangstelling vond medio juni de officiële opening van het distributiecentrum van staalhandelaar Koddaert plaats. Aansluitend was er een exclusief walking dinner.

Verbrugge Terminals, met als thuisbasis de havens van Vlissingen en Terneuzen, heeft de horizon verbreed vanwege de noodzakelijke ruimte voor uitbouw van haar activiteiten. De haven van Zeebrugge fungeert als draaischijf voor de Europese distributie van papierladingen van diverse producenten. Tegelijkertijd is de kusthaven ook een draaischijf voor de grondstof, namelijk papierpulp. Die wordt voornamelijk vanuit Zuid-Amerika en Canada aangevoerd met gespecialiseerde breakbulkschepen.



Forest products

Door de investering van Verbrugge Terminals, onder leiding van CEO Martin Verbrugge, wordt in de haven van Zeebrugge de aanwezigheid in forest products maar ook van bijvoorbeeld staal versterkt. Koddaert heeft een loods van 20.000 vierkante meter in gebruik genomen. Daardoor komt een eind aan het transport van rollen staal van dit bedrijf over de weg. Ook het tweede distributiecentrum in Zeebrugge van Verbrugge Terminals zal binnenkort operationeel zijn. Het zal vooral gaan dienen voor op- en overslag van forest products. In Zuid-Amerika wordt in die sector enorm geïnvesteerd. Franse orders vormen een (potentiële)

groeimarkt voor Verbrugge. De haven van Zeebrugge is mede georiënteerd op de Franse markt. Bestaande grote klanten in Vlissingen zouden overwegen om tevens voor Zeebrugge te kiezen vanwege risicospreiding en back-up.

Kernactiviteiten

De groei van de op- en overslag van Verbrugge Terminals komt vooral tot uiting in de goederensoort stukgoed (breakbulk), met forest products als hout en cellulose. Andere kernactiviteiten van de toonaangevende logistieke dienstverlener zijn de op en overslag van staal, non-ferro producten en witte bulk (fosfaten, meststoffen).

Uitblazen bij Uithaven Kamperland

Diverse ondernemers van de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) en de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) beproefden de brede waaier aan activiteiten van Uithaven Kamperland, variërend van minigolf tot lasergame en van botsautovoetbal tot een 'mission possible'. Aan het Veerse Meer bevindt zich namelijk het grootste indoor evenemententerrein van Zeeland, met tientallen attracties voor jong en oud. Namens Uithaven Kamperland hield Ron Janse een toespraak, die werd gevolgd door een rondleiding. Het attractiepark is voortgekomen uit de industriële ondernemingen Intrec en Maral die zich bezig hielden met het recyclen van metalen. Na de verkoop van de bedrijven werd een passende herbestemming gevonden voor de gebouwen. Het ondernemersechtpaar Alex en Marjo de Zwart transformeerde het terrein tot

Uithaven Kamperland. De combinatie met de jachthaven en bijbehorende Jagklub (Zuid-Afrikaans voor jachtclub) zorgt voor een speciale sfeer. Door de voorliefde van de initiatiefnemers voor dit land is het restaurant volledig in Afrikaanse stijl ingericht. Bar, tafels en stoelen zijn er zelfs gemaakt.

Traditie

De zomerbijeenkomst van de ondernemersverenigingen MBC en VBC is, net als de gezamenlijke nieuwjaarsbijeenkomst, ondertussen een traditie geworden. In de zomer van 2014 volgde op een rondleiding bij Finsa BV (een Spaanse producent van plaatmateriaal) een rondvaart door het Vlissingse havengebied. Bram van Stel, voorzitter van de MBC, blikte in zijn welkomstwoorden bij Uithaven Kamperland alvast vooruit naar de Contacta in de Zeelandhallen te Goes. De MBC, de VBC



en de Federatie Ondernemersverenigingen Veere (FOV) manifesteren zich van 3 tot en met 5 november 2015 weer met een gezamenlijke stand op deze grootste bedrijventoern van Zeeland.

www.mbcmiddelburg.nl
www.vlissingsebedrijvenclub.nl
www.uithaven.nl

NIEUWS *op het spoor*

ProRail deelt concept jaarplan 2016 met stakeholders

Vernieuwen met de winkel open, verbeteren van de operationele prestaties en de veiligheid, meer transparantie naar belanghebbenden en de integratie van Keyrail in de ProRail-organisatie. Dit zijn enkele van de hoofdpunten uit het jaarplan van ProRail over 2016.

Stationsgebouw Zevenaar krijgt nieuwe look in project 'Prettig Wachten'

Het stationsgebouw in Zevenaar is een van de kleine stations die als onderdeel van het project 'Prettig Wachten' een metamorfose krijgen. Een deel van het gebouw wordt gesloopt en er worden aanpassingen gedaan om het verblijf op het station aangenamer te maken.

Deense en Scandinavische visie op snelle spoorlijnen

De strategie van Denemarken is het vormen van een robuust spoornetwerk met hogere frequenties voor het treinverkeer. Wat het grootste deel van de spoorsector in Nederland ontgaat, is dat de brug- en tunnelverbindingen cruciale bouwstenen vormen voor een veel groter plan.

Nieuwe editie Europese EMC-normenreeks voor spoorwegen

De normenreeks NEN-EN 50121 'Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer – Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)' is vernieuwd. De vijfdelige NEN EN 50121-reeks is opgezet volgens de laatste inzichten om compatibiliteit tussen de verschillende delen van het spoorstelsel te bereiken en om overeenstemming met de EMC-richtlijn te behalen.

Station Deurne genomineerd voor Pluk van de Pettefletprijs

Coöperatie Stationspark Deurne is genomineerd voor de landelijke Pluk van de Pettefletprijs. Oprichter Michel Lintermans van coöperatie Stationspark Deurne houdt zich al lange tijd

bezig met het bezoekersvriendelijker maken van NS-stations. In Deurne zijn er onder meer planten, foto's, een gratis waterkraan en een (zwerf) boekenkast geplaatst om het station groener en leefbaarder te maken

Isolatietechniek spoor uit Canada voor het eerst toegepast in Europa

In het project 'Keerlus Keizerswaard' van de Rotterdamse stadvervoerder RET is 1,2 kilometer spoor geïsoleerd door middel van een nieuwe methode in Europa: de Polycorp-spoorstaaf ommanteling. Deze techniek is toegepast om te voorkomen dat onderliggende gasleiding kan corroderen door zwerfstroom.

Oplossingen steringen Schiphol: parkeerplaats monteurs en inzet losse locomotief

Een speciale parkeerplaats voor spoormonteurs op Schiphol en een losse locomotief die steringen 'uit het spoor kan rijden'. Dit zijn enkele van de oplossingen voor de problemen op het spoor in de driehoek Schiphol-Amsterdam-Utrecht.

Onderzoek: terugverdientijd LNG korter dan elektrificatie spoor

De terugverdientijd van een investering in de brandstof LNG is over het algemeen korter dan die van een investering in elektrificatie van het spoor. De terugverdientijd van investeringen in LNG wordt berekend op circa 5 tot 18 jaar, voor elektrificatie is dit ongeveer 20 tot 44 jaar.

Aanbesteding ERTMS mogelijk vertraagd door Fyra-enquête

De Fyra-enquête dreigt voor vertraging te zorgen in de aanbesteding en contractering van het Europese beveiligingssysteem ERTMS. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil dat de aanbevelingen van de parlementaire enquête worden meegenomen in de uitrol van ERTMS.

Lidewijde Ongering nieuwe secretaris-generaal ministerie IenM

Lidewijde Ongering is de nieuwe secretaris-generaal bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het kabinet heeft haar voorgedragen op voorstel van ministers Blok voor Wonen en Rijksdienst en Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu.

Mitsubishi gaat tractiesysteem NS-Sprinters leveren

Het Japanse Mitsubishi Electric heeft van Spaanse treinbouwer CAF de opdracht gekregen om het tractiesysteem voor de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG) te leveren. CAF gaat 118 Sprinters bouwen voor NS.

Projectmanager Fyra: NS was regie over AnsaldoBreda kwijt

Onlangs herhaalde waarschuwingen en boetes heeft NS het tij bij AnsaldoBreda niet kunnen keren. Er waren onvoldoende middelen om de Italiaanse treinbouwer te bewegen de opgelopen vertragingen in te lopen.

Minister Eurlings wilde alsnog Alstom als bouwer HSL-treinen

Voormalig verkeersminister Camiel Eurlings informeerde in 2008 bij treinbouwer Alstom of zij alsnog HSL-treinen wilden leveren. Dit omdat de bewindsman steeds minder vertrouwen had in de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda. Dat bleek tijdens de Fyra-verhoren die momenteel plaatsvinden.

ProRail actualiseert gegevens voor Basisregistratie Grootschalige Topografie

ProRail heeft een opdracht verstrekt aan Crotec en Transfer Solutions om de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) aan te leveren en actueel te houden. De BGT wordt per 1 januari 2016 de gedetailleerde digitale kaart van heel Nederland.

De Lijn bestelt 40 extra supertrams bij Bombardier

Belgische vervoersmaatschappij De Lijn heeft 40 extra Flexity 2 trams besteld bij fabrikant Bombardier Transportation. Het is een aanvulling op eerdere een bestelling van 48 supertrams.

SVO-rail verhuist naar nieuwe locatie

Het Baarnse bedrijf SVO-rail is onlangs in een nieuw kantoor gevestigd. Het ingenieursbureau is van de Spoorstraat naar een kantoor op Station Baarn verhuisd. Met deze toepasselijke nieuwe locatie verwacht SVO-rail het ruimtegebrek na de groei van het bedrijf op te lossen en breidt het bedrijf haar dienstverlening uit.

Prestaties ProRail verbeterd, personeel minder tevreden

De prestaties op het Nederlandse spoor zijn verbeterd in 2014 ten opzichte van het jaar daarvoor. De punctualiteit van het treinverkeer nam toe en de uitval van treinen daalde. Minder positief is dat de waardering van medewerkers voor hun werkgever ProRail daalde.

UITP-congres: externe investeerders nodig voor railinfrastructuur steden

Doordat verstedelijking de komende jaren een vlucht neemt en daarmee de vraag naar mobiliteit toeneemt, dreigt er een enorm financieel gat te ontstaan. Hoewel veel steden ambitieuze plannen hebben om het railnetwerk verder te ontwikkelen, stranden deze vaak in de financiering van de infrastructuur.

Extern bureau gaat stresstest uitvoeren op ICT van ProRail

Een externe partij gaat een stresstest uitvoeren op de ICT van ProRail. Topman Pier Eringa wil er zeker van zijn dat het treinverkeer niet nog een keer stilvalt door een ICT-storing. Dat zei de ProRail-directeur onlangs bij de opening van de nieuwe verkeersleidingspost in Utrecht

Laagste aantal door rood rijdende treinen sinds jaren '80 112 treinen door rood in 2014

In 2014 zijn 112 treinen voorbij een rood sein gereden. Dat is het laagste aantal treinen dat het stopsein negeert sinds begin jaren '80. Het aantal kilometers dat treinen afleggen is in dezelfde periode met bijna de helft toegenomen. Dit blijkt uit onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dat staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) vandaag naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.



De afname van het aantal treinen dat door rood reed is te danken aan een betere opleiding en instructie van machinisten en een uitbreiding van het beveiligingssysteem Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB Vv).

Minder risico

Niet alleen het aantal treinen dat door rood rijdt nam vorig jaar af, ook het risico dat daarmee samenhangt is in 2014 verder gedaald. Dat wil zeggen dat als een trein toch door rood rijdt, hij minder vaak het punt bereikt waarop een ongeval kan gebeuren. Dat is mede te danken aan het grotere aantal seinen dat is uitgerust met het beveiligingssysteem ATB-Vv.

ATB-Verbeterde versie

Met ATB-Verbeterde versie komen treinen ook automatisch tot stilstand wanneer ze langzamer dan 40 km/uur rijden als ze een rood sein dreigen te passeren. Bijna de helft van de seinen in Nederland is nu met dit systeem uitgerust. Bovendien heeft Mansveld eind 2014 besloten 400 extra seinen op het spoor tussen Alkmaar en Maastricht en op de Brabantroute hiervan te voorzien. Op de Brabantroute rijden de komende jaren veel extra goederentreinen die in verband met de werkzaamheden langs de Betuweroute tussen Zevenaar en Oberhausen moeten omrijden. Mansveld heeft hiervoor 16 miljoen euro uitgetrokken.

Prinses Margriet bezoekt gala redersvereniging KVNR

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet was op 9 juni aanwezig bij het galadiner dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) organiseerde ter gelegenheid van de jaarvergadering van de International Chamber of Shipping (ICS) aan boord van het cruiseschip Jules Verne.



De Prinses sprak tijdens de vaartocht in de Rotterdamse haven met vertegenwoordigers van de internationale maritieme sector en Nederlandse overheid en reders.

Van 9 tot 11 juni vindt in Rotterdam de bestuurs- en jaarvergadering plaats van de ICS, de mondiale koepel van nationale redersverenigingen. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders is gastheer en organisator.

De Prinses werd ontvangen door Tineke Netelenbos, KVNR-voorzitter, Karin Orsel, vice-president ICS en CEO van MF Shipping Group en Martin Dorsman, directeur KVNR.

Prinses Margriet is petekind van de Nederlandse koopvaardij en erelid van de KVNR.

Foto: © ANP Pers Support

Nooteboom EURO-PX 2+5 en Volvo FM 5-assige zwaartransport trekker voor Boer B.V.

Boer B.V. uit Meerkerk heeft onlangs de eerste Volvo FM 5-assige zwaartransport trekker met 540 pk en een GCW van 150 ton in gebruik genomen. De trekker is rondom luchtgeveerd en voorzien van een 9-tons luchtgeveerde en hefbare as waardoor de combinatie bijzonder wendbaar is. De truck wordt ingezet voor het vervoer van onder andere heimachines. Hiervoor is gekozen voor een extra lage cabinehoogte. De Volvo FM werd geleverd door Volvo Group Truck Center uit Gorinchem.

Nooteboom EURO-PX 2+5

De Volvo FM van Boer B.V. beschikt over een vermogen van 540 pk en wordt ingezet voor het vervoer van heimachines. Hiervoor is ook een speciale Nooteboom Pendel-X Eurodieplader 2+5, type EURO-136-25(ICP), aangeschaft. Het GCW van deze combinatie inclusief Volvo FM bedraagt 150 ton en biedt een nuttig laadvermogen van 99,9 ton. De dieplader is voorzien van een demontabele lage ligger laadvloer, die Boer B.V. kan wisselen met een kort koppelstuk. Hiermee kan de combinatie ook worden ingezet als 7-aslijnen Pendel-X semi-dieplader voor het vervoer van zware geconcentreerde ladingen. Aangezien de heimachines over de cabine heen steken, is gekozen voor een Volvo FM met verlaagde cabinehoogte.

Wendbaar

De Volvo FM 10x4 is door Terberg Techniek voorzien van een tweede gestuurde, luchtgeveerde en hefbare as met een capaciteit van 9 ton. Door toevoeging van deze gestuurde voorloopas en de 10-tons gestuurde naloopas is de truck bijzonder wendbaar. Arjan Burger, mede-eigenaar Boer B.V. legt uit: "Naast de mogelijkheid voor een lage cabinehoogte met een hoog vermogen van 540 pk waarin Volvo Trucks uniek is, was de wendbaarheid van de truck voor ons de belangrijkste reden voor deze Volvo FM te kiezen. Wij rijden vaak op bouwplaatsen waar erg weinig ruimte is. Chauffeurs moeten hun uiterste best doen om de combinatie zonder schades op de juiste



plaats te krijgen. Dat het voertuig eenvoudig te manoeuvreren is, is dus uitermate belangrijk."

Om het rijcomfort op onverharde wegen nog verder te verbeteren, heeft Boer B.V. ervoor gekozen om Volvo Dynamic Steering toe te voegen. Dit stuur-stabiliteitsysteem maakt het mogelijk de truck met minimale inspanning te besturen en het risico op overbelasting van de chauffeur te verminderen. "De Volvo FM is niet alleen door de gestuurde naloopas heel wendbaar, maar stuurt door Dynamic Steering ook echt als de spreekwoordelijke bliksem. Dit is heel prettig op de krappe terreinen waar onze chauffeurs moeten rijden. En het voorkomt hopelijk overbelasting", verklaart Arjan Burger.

Hij besluit: "We zijn heel blij met de nieuwe aanwinst. Het is echt een bijzondere en opvallende combinatie geworden met een GCW van maar liefst 150 ton. De chauffeurs staan te trappelen om met deze combinatie de weg op te gaan."

Logistieke samenwerking moet beter

'Er gaapt een gat tussen het theoretische bewijs voor de winst van ketensamenwerking en de toepassing in de praktijk', stelt Machiel van der Kuijl, algemeen directeur van EVO. 'Terwijl alsmaar complexere maatschappelijke uitdagingen juist vragen om samenwerking.' De verladersorganisatie roept daarom een prijs voor de beste logistieke samenwerking in het leven.

Van der Kuijl presenteerde de prijs onlangs op het EVO supply chain management-congres op de Nyenrode Business University. Bedrijven spraken daar over een nieuwe visie op de eigen organisatie en ketenpartners.

Win-win

Volgens EVO is het vooral voor midden- en kleinbedrijven lastig om concepten over supply chain management praktisch toe te passen omdat zij minder mogelijkheden hebben aan kennis te komen. EVO wil daarom succesverhalen identificeren en 'op het schild hijsen'. Vooral omdat vragen van de markt, samenleving én politiek complexer worden, maar wel beantwoord moeten worden. 'Meer asfalt is bijvoorbeeld niet de enige oplossing voor bereikbaarheidsvraagstukken', aldus Van der Kuijl. 'Alleen publiek-private samenwerkingen op thema's van bereikbaarheid, digitalisering, veiligheid tot duurzaamheid, zorgen voor win-win-oplossingen.'

Prijs

Van der Kuijl: 'Door een prijs voor de beste logistieke samenwerking delen we succesverhalen en laten we bedrijven van elkaar leren.' De winnaar komt tot stand door een onderzoek van de EVO-leerstoel supply chain management. De leerstoel heeft als doel om eenvoudig in de praktijk toe te passen modellen te ontwikkelen, vooral voor het midden- en kleinbedrijf. 'De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Dus alle schakels hebben belang bij een goede toepassing van de theoretische kennis in de praktijk.'

Korte Berichten

Geslaagde Open Dag bij Heros Sluiskil



De oude brandweerwagen krijgt bij Heros een nieuw leven.

SLUISKIL – Bij Heros Sluiskil, specialist in herwinning van grondstoffen uit afval, was er onlangs een druk bezochte Open Dag, gevolgd door een Familiedag. Van dichtbij kon men het proces van afval tot stoeptegel ervaren. Ruim tweehonderd

belangstellenden maakten van de gelegenheid gebruik om via een rondrit over het terrein te aanschouwen dat grondstoffen vanuit AEC-bodemassas, restanten na verbranding van huishoudelijk afval, een tweede leven krijgen. Tijdens

het opwerkings- en opschoonproces worden zo veel mogelijk metaaldeeltjes zoals koper, zink, lood, nikkel, chroom, aluminium en zelfs goud en zilver teruggewonnen uit deze bodemas. Een zo schoon mogelijk granulaat is van belang voor de levering aan de betonwarenindustrie en ook voor toepassing in de wegenbouw. Toegift op de Familiedag was de officiële overdracht van een ouderwetse brandweerwagen van de voormalige Cokesfabriek. Deze is jaren bewaard door Garage Verbrugge uit Terneuzen. Directeur Adri Meertens van Garage Verbrugge overhandigde de brandweerwagen officieel aan directeur Arie de Bode van Heros Sluiskil, de erfopvolger van de Cokesfabriek. De oude brandweerwagen is rijklaar gemaakt voor een nieuw leven bij het recyclingbedrijf. Tijdens de Open Dag bestuurdde kleinzoon Piet Coppieters van de voormalige brandweerwagenaanvoerder, deze Ford uit 1956. Piet is werkzaam bij de Technische dienst van Heros Sluiskil.

www.heros.nl

Engiplast breidt activiteiten uit



Industrieel

VLISSINGEN – Engiplast, gevestigd aan de Boulevard Bankert in Vlissingen, heeft een succesvolle overname achter de rug. Het bedrijf ontwerpt constructies voor industriële toepassingen, zoals in de procesindustrie, de (petro)chemie, de voedingsmiddelenindustrie, de farmacie en waterzuivering. Kernactiviteit is engineering van buizen, leidingen en tankopslaginstallaties. Waar de meeste constructies van staal zijn, zit het onderscheidend vermogen van Engiplast met

name in het ontwerpen van kunststof installaties. Tegelijkertijd is het bedrijf een onafhankelijke keuringsinstantie die gespecialiseerd is in het inspecteren en beoordelen van leidingen, proces equipment en kunststof installaties.

De expertise van Engiplast is in de afgelopen twintig jaar aangewend voor een breed spectrum van (grote) opdrachtgevers, variërend van koelwaterleidingen voor de Sloecentrale in

Vlissingen-Oost en procesleidingen voor Evides in Terneuzen tot drukvaten en opslagtanks voor SABIC in Bergen op Zoom, DOW Benelux in Terneuzen en Shell in Pernis en Moerdijk. Engiplast richt zich ook in toenemende mate op engineeringactiviteiten voor de offshore, met name met betrekking tot het ontwikkelen van constructies voor offshore schepen.

www.engiplast.com



Offshore

Kotra specialist bij uitstek voor vervoer van vis

YERSEKE – Kotra fresh & frozen Logistics is specialist bij uitstek op het gebied van vervoer van zowel verse als ingevroren vis door heel West-Europa, met zwaartepunten in de Benelux en Frankrijk. De klant koopt in op de vismijn en Kotra doet de rest. Met de start van het mosselseizoen zal het aantal vrachtauto's dagelijks weer met tientallen toenemen.



"Wij ontzorgen de klant van A tot Z. Via onze terminals in Yerseke, Breskens, IJmuiden en het Deense Padborg vindt de distributie naar de eindklant plaats", aldus directeur-eigenaar Erik de Koeijer van de transportgroep. Ze wordt gevormd door de Koeijer Transport en Van de Plasse uit Yerseke, J. Kloos en Van Maanen Koeltransport uit IJmuiden, Transport Vooruit uit Breskens, Fimagro uit Oostburg, Transport Vooruit Padborg en Egon Sørensen in Hanstholm (beide in Denemarken).

Met de opening van het nieuwe vrieshuis Kotra Coldstore in Yerseke is een belangrijke dienst aan het totaalpakket toegevoegd. "De klant geeft 's ochtends op welke visproducten hij heeft gekocht en wij gaan ze dezelfde dag ophalen in de hele Benelux, Frankrijk, Duitsland en Denemarken.

We zorgen ervoor dat de goederen 's avonds of 's nachts in zijn koel- of vriescel staan." Kotra is in 2012 begonnen met het opzetten van een distributienet van diepvriesvoedingsmiddelen door heel Frankrijk, met het hele scala aan diepvriesproducten: vis, maar ook frites, champignons, muffins, groenten, fruit en vlees."

www.kotra-logistics.nl

BOEKBESPREKINGEN

Canvas Flying, Seagulls Crying. From Scottish lochs to Celtic shores" & "The Adlard Coles Nautical Puzzle Book

Adlard Coles Nautical issued two small books under the above mentioned titles, two books ideal for (summer)holiday-reading. Justin and Linda Tyers lost everything in a devastating house fire. But they embraced that as an opportunity to start a new life by building a boat (as amateurs) starting with the trees. And then they set sail. This book follows Justin and Linda's adventures along the Celtic shores, from Western Isles of Scotland, down the Irish and English coasts, and then across to North Brittany in their beautiful sailing home. It is a voyage packed with the inevitable dramatic incidents that occur when you have two relatively inexperienced sailors handling a yacht that's really too big for them – running aground, having very close shaves and almost being shipwrecked.

The book is a portrait of everyday life aboard a boat where there are no normal days. Justin has an unceasing ability to attract the most fascinating and eccentric characters wherever he goes, and his brilliant eye for the natural humour in any situation as well as his wonderful, lyric turn of phrase make this a unique and witty piece of travel writing.

Evocative, eventful and frequently funny, "Canvas Flying, Seagulls Crying" is an endearing account of an enviable life. Justin is a professional artist, and the book features many of his exquisite etchings. The second title, "The Adlard Coles Nautical Puzzle Book" is the ideal shipmate for all salty dogs, be they round-the-world racers, dinghy dabbles or armchair pirates. Small enough to stow away on the trimmest of decks, it's packed with over 150 nautically-themed brain-teasers designed to shiver the mental timbers. Test everyone's wits on a treasure chest of marine conundrums, riddles, logic puzzles and crosswords and keep the whole crew, adults and children alike, entertained on weather-bound days in harbour and quiet times at sea.

"Canvas Flying, Seagulls Crying" (ISBN 978-1-4729-0980-0), is a paperback of 228 pages and costs £8.99. "The Adlard Coles Nautical Puzzle Book" (ISBN 978-1-4729-0912-1) is small booklet counting 128 pages, costing £6.99. Both books can be ordered at any bookshop, or direct with the publisher, Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

MarEngine English Underway

Dokmar Maritime Publishers BV in Holland recently issued some interesting maritime titles. One of these is 'MarEngine English Underway', written by Wiesława Buczkowska.

'MarEngine English Underway' is a Marine Engineering English handbook mainly intended for novice teachers of Marine Engineering, particularly at Marine Engineering faculties and colleges, who are not engineers but professional language teachers and who just happened in their life career to be confronted with a challenge of teaching English within difficult marine engineering terms and concepts.

The handbook can also be used as a practice teaching tool or for self-studying. It definitely would help students to visualize and organize thematic content of marine engineering vocabulary. All the readings are followed by a number of practice tasks which are provided with answer keys.

Moreover, the handbook is intended for learners who have at least the basic knowledge of the common English sentence structure and vocabulary.

Wiesława Buczkowska is Senior Lecturer of Maritime English at the Gdynia Maritime University, Poland.

Highly recommended.

"MarEngine English Underway" (ISBN 978 90 71500 26 8), a 240 page softback publication costs 29 euro. It can be bought in the specialized bookshop or direct with the publisher, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 360, 1600 AJ Enkhuizen, The Netherlands. Phone +31(0)228.321343, Fax +31(0)228.326707, e-mail: info@dokmar.com, website www.dokmar.com.

Ship Handling

Dokmar Maritime Publishers BV in Holland recently issued some interesting maritime titles. One of these is "Ship Handling", written by Hervé Baudu.

"While sailors have always considered manoeuvring a vessel of any size to be an art, nonetheless it remains a science." Based on this premise, 'Ship Handling' undertakes to address manoeuvring from a theoretical perspective, together with practical examples and the valuable experience of marine pilots, who have made significant contributions to this book.

The work consists of three parts: the first sets out the ship's capabilities and its manoeuvring gear; the second considers the forces which set the ship moving, and the last one describes the ship as it manoeuvres (mooring, sailing in shallow waters, port manoeuvres, etc...) Special attention is paid to the behavior of a vessel subject to external forces, with a basic approach to these concepts suited to novice pilots, together with a more thorough study into ship dynamics, of interest to sailors more familiar with the subject.

Hervé Baudu, professor of maritime training, worked on-board ships for fifteen years, reaching the position of commanding officer. After teaching manoeuvring at the 'Naval Academy', he taught manoeuvring and navigation at the Marseille centre of the National Maritime College of France (ENSM).

Highly recommended.

"Ship Handling" (ISBN 978 90 71500 27 5), a 280 page hardback publication costs 69.50 euro. It can be bought in the specialized bookshop or direct with the publisher, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 360, 1600 AJ Enkhuizen, The Netherlands. Phone +31(0)228.321343, Fax +31(0)228.326707, e-mail: info@dokmar.com, website www.dokmar.com.

Scheepvaart 2013-2014

Bij Uitgeversmaatschappij De Alk verscheen onlangs de recentste editie van het jaarboek "Scheepvaart 2013-2014". Het werd samengesteld door G.J. De Boer.

Het boek biedt een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de scheepvaartsector in de lage landen. Na een grondige evaluatie en overzicht van de toestand van het internationale scheepvaartgebeuren als inleiding, bespreekt het boek rederijen, scheepswerven, en de maritieme sector van Nederland, België en Luxemburg gesitueerd in een internationaal kader. Ook de marine komt aan bod. Het boek geeft een compleet overzicht van alle schepen van Nederlandse, Belgische en Luxemburgse rederijen en alle hierover beschikbare gegevens. Bovendien is het boek geïllustreerd met talrijke mooie kleurenfoto's. Ook dit jaar werd het boek op A4-formaat uitgeven. Net als de vorige uitgaves bevat "Scheepvaart 2013-2014" een schat aan informatie waardoor een dikke aanrader voor iedereen die hoe dan ook maar iets met 'onze' scheepvaart te maken heeft.

"Scheepvaart 2013-2014" (ISBN 978-90-6013-385-9) telt 544 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 49.90 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij De Alk, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar. Tel. +32(0)72-5113965, www.alk.nl. 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.

Verkeersregels op Zee

Bij Dokmar Maritime Publishers BV verscheen recent de vijfde editie van het zeer interessante boek 'Verkeersregels op Zee'. Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee voor beroepsopleiding en zelfstudies.

Het aanleren van de 'Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op Zee' (kortweg de Bepalingen of BVA) is voor een maritieme student in het algemeen geen onoverkomelijk probleem. Na het scoren van een reeks voldoende voor BVA-toetsen en –examens, krijgt de maritieme officier in spe de indruk dat de voorgeschreven uitwijkmanoeuvres op zee voor hem/haar geen geheimen heeft. Het zich bekwamen in andere nautische competenties vraagt vaak meer inspanning dan het onder de knie krijgen van de Bepalingen. Doorgaans lijken de eerste probleemloze, zelfstandig gelopen brugwachten op de oceaan de bovengenoemde indruk te versterken.

Maar in dikkere vaargebieden blijkt al gauw dat de geleerde standaard situaties (zoals ook omschreven in de Bepalingen) minder vaak voorkomen dan men dacht.

Dit boek helpt de student op weg om nautische situaties correct in te schatten. Het boek bevat een schat aan kennis. Het is zeer bruikbaar voor zelfstudie op alle niveaus van de relevante beroepsopleidingen. Ook voor de pleziervaart is het een uitermate geschikt hulpmiddel, waarmee men zich in korte tijd de betekenis en inhoud van navigatielichten en uitwijkregels eigen kan maken.

"Verkeersregels op Zee" (ISBN 978 90 71500 29 9), werd als hardback uitgegeven, telt 192 pagina's en kost 32,00 euro. Aanschaffen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 360, 1600 AJ Enkhuizen, Nederland. Phone +31(0)228.321343, Fax +31(0)228.326707, e-mail: info@dokmar.com, website www.dokmar.com.



**Zeehaven IJmuiden ligt buiten de sluizen,
direct aan open zee en op 20 minuten afstand
van Luchthaven Schiphol.**

Kernactiviteiten:

- Dagelijkse ferrydienst IJmuiden-Newcastle en cruisehaven
- Draaischijf voor vis
- Basislocatie voor de offshore industrie
 - Veel ervaring en expertise in olie en gas offshoreprojecten
 - Basis voor aanleg, installatie en onderhoud van inmiddels 3 windparken op de Noordzee
 - Thuishaven van VESTAS Onderhoud voor de windparken
 - Internationaal georiënteerd



De haven van IJmuiden is
veelzijdig en uniek gelegen

Zeehaven  **IJmuiden NV**

Postbus 541, 1970 AM IJMUIDEN, The Netherlands
Halkade 4, IJmuiden
+31 255 547000

www.zeehaven.nl

stevedoring & warehousing rotterdam

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

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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