



seaport **MAGAZINE**

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

24e JAARGANG
NUMMER 5 - 2015

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Added value:

“There is a better way for everything.

we will find it for you!”



Trimodal Europe

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

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

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

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

UITGEVERIJ

Drukkerij Kuypers BV

FOTO'S / REDACTIE

Portpictures
Danny Cornelissen
Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE

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

LAY-OUT & DRUKWERK



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

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

Het consumentenvertrouwen is groter dan ooit sinds het uitbreken van de economische crisis, maar Griekenland blijft Europa danig op de proef stellen. Bij het ter perse gaan van deze Seaport is er een broos akkoord tussen de Europese regeringsleiders en Griekenland. De Griekse leider Tsipras dient het pakket maatregelen in zijn thuisland echter nog te 'verkoppen'.

In Seaport 5 staat het spoor centraal. Don van Riel bekleedt diverse nationale en internationale spoorgerelateerde bestuursfuncties. Hij is door het bestuur van de Belangenvereniging Zeehaven Expediteurs en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE) voorgedragen tot voorzitter. De verkiezing is uitgesteld omdat de CEO van Trimodal Europe BV uit Rotterdam Hoogvliet een arm- en schouderbreuk heeft opgelopen, souvenir van een partijtje squashen tijdens een bedrijfsuitje. Na enkele operaties heeft Don zijn werkzaamheden weer aardig hervat. Hij blijft zijn missie onverstoord uitdragen: terugdringen van het vervoer over de weg ten gunste van het milieuvriendelijke vervoer over het spoor en het water.

Met de opening van de twee nieuwe containeroverslagterminals op Maasvlakte 2 wordt de capaciteit van het spoor flink uitgebreid. Het Havenbedrijf Rotterdam faciliteert waar mogelijk het opzetten van nieuwe spoordiensten.

Tevens wordt het leven van een goederentreinmachinist belicht. Een job met de paradox van vrijheid binnen beperkingen. De baan vereist een grote tegenwoordigheid van geest, uithoudingsvermogen en flexibiliteit.

Seaport staat ook uitgebreid stil bij de kick-off van het mosselseizoen in Yerseke. Op maandag 7 september is de officiële opening van het oesterseizoen. De opbrengst van de veiling van het eerste vaatje oesters in St.-Annaland, wordt aangewend ten bate van het nieuwe Prinses Maxima Centrum voor kinderoncologie in Utrecht.

In Uithaven Kamperland was onlangs de doop van de unieke Sunseeker van Marcel van Hee. Seaport was erbij. Ondernemers die samen met medewerkers en relaties eens lekker willen uitwaaien op het water, kunnen het luxe motorjacht huren.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 5-2015

Spoorvervoer is schoner dan andere modaliteiten	2
Haven Rotterdam trekt de beurs voor groei spoorgoederenvervoer	10
Belangrijke mijlpaal bereikt in de bouw van één van 's werelds grootste offshore windparken	12
Eenmaal op het spoor, je leven op de rails	14
Oranjewerf nu officieel onderdeel van het wereldwijde Damen-netwerk	16
Meer lading met minder kilometers	17
Europoort 2015, Advancing maritime leadership	19
Natuurmanagement maakt economische ontwikkeling mogelijk	20
Samenwerking lucht- en zeevracht met landtransport steeds intensiever	21
Zeeuwse mosselen van topkwaliteit	22
Uniek verbond voor emissieloze en circulaire schepen	27
Extra nautische veiligheidsmaatregelen tijdens SAIL Amsterdam 2015	28
Nieuws op het spoor	30
KIDV biedt eerste set bracheverduurzamingsplannen aan	31
Boekbesprekingen	36



Trimodal Europe opereert in een niche markt

Spoorvervoer is schoner dan andere modaliteiten

Door: Henk van de Voorde

Don van Riel heeft van het spoor zijn levenswerk gemaakt, mede omdat het spoorgoederenvervoer schoner is dan andere modaliteiten door veel minder uitstoot van CO2 en fijn- en stikstof. De managing director van spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Rotterdam Hoogvliet, specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen, is uitgegroeid tot specialist bij uitstek van het spoor, met diverse nationale en internationale lobbyfuncties. Hij voelt zich soms een roepende in de woestijn, maar gaat onverstoord door met zijn missie. De groeiende congestie van het wegvervoer dient teruggedrongen te worden en het milieuvriendelijke vervoer over het spoor en het water moet bevorderd worden.

Foto: Jos van Zetten

"Ik vind het algemeen belang essentieel, belangrijker dan mijn eigen bedrijf. De focus en mijn hart liggen bij het spoorvervoer, waar ik vaak als een Don Quichotte alleen sta te vechten voor de rechten van alles wat met spoor te maken heeft. Of dit de aannemer is of de vervoerder: we willen met z'n alleen een boterham verdienen en het liefste met wat beleg", aldus Don van Riel. De voormalige Spoorman van het Jaar, ondertussen 58 jaar jong, houdt zich al een slordige 35 jaar met spoorexpeditie bezig.

Modaliteiten

De naam Trimodal wijst op de drie modaliteiten spoor, water en weg maar met een sterke nadruk op de eerste twee. "Wij prefereren een combinatie van de binnenvaart

en het spoor. Bijvoorbeeld containers die in zeehaven Rotterdam binnenkomen, met lichters vervoeren naar Lille en vervolgens met de trein naar Zuid-Frankrijk of Spanje. Aansluitend dient alleen het laatste stukje over de weg vervoerd te worden. Zware vrachtwagens maken de wegen kapot. Het vervoer over de weg dient dus zoveel mogelijk beperkt te worden", aldus de in Burgh-Haamstede woonachtige Don van Riel.

Spoorwegbeambte

Hij is ook opgegroeid in Zeeland waar zijn vader spoorwegbeambte bij de NS was. Zo ontstond bij Don al op jeugdige leeftijd een voorliefde voor het spoor. "Mijn vader heeft jarenlang in Walcheren op verschillende stations gewerkt en is uiteindelijk in Roosendaal



Foto Dirk Jan Gjeltema

Don van Riel heeft van het spoor zijn levenswerk gemaakt

terecht gekomen. Als er onregelmatigheden waren op met name de Zeeuwse lijn, van koperdiefstal tot een rol toiletpapier die in de bovenleiding was gegooid, ging hij kijken wat er aan de hand was."

Bestuurder

Van Riel is bestuurder in een breed spectrum van nationale en Europese verenigingen, vooral spoorweg gerelateerd. Als voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG) voert hij het bestuur aan dat de belangen van de eigenaren van particuliere goederenwagens behartigt. In deze vereniging zijn naast wagon eigenaren ook reparatiebedrijven, spoorbouwers, opslagbedrijven, reinigingsbedrijven en spoorexpediteurs vertegenwoordigd. Namens de NVPG is hij ook actief in het directie comité van de internationale Uip.

Zeehaven Expediteurs

Don van Riel is tevens vicevoorzitter van de Belangenvereniging Zeehaven Expediteurs en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE), actief met achterland verbindingen, havens en de Eurasia route per spoor (Xian/Shanghai). De brancheorganisatie stelt zich namens haar leden de belangenbehartiging ten doel van de zeehavens, de expeditie en de logistieke dienstverlening in Nederland. Van Riel is onlangs door het bestuur voorgedragen als voorzitter van de BZE. In de Fenex, de brancheorganisatie van expediteurs en logistieke dienstverleners, is hij de contactpersoon voor overheden, havens en terminals in verband met spoogerelateerde zaken. Daarnaast zit hij namens de Fenex in de Europese Clecat.

Spoorketelwagens

Bij het Cefic Rail Technical & Safety Issue Teamrail tech steering team brengt hij zijn expertise in voor met name spoorketelwagens met betrekking tot veiligheid, terugdringen van lekkages en emissies en harmonisatie van wagons en processen. Daar worden ook de grotere onderzoeken besproken. Ook is hij aangesloten bij de Ferrmed. Samen met Victor Schoenmakers, Director Corporate Strategy bij het Havenbedrijf Rotterdam, vertegenwoordigt Don van Riel Nederland in de Ferrmed. Doelstelling van de Ferrmed is het verenigen van Europa van noord naar zuid met spoorwegen voor goederentreinen in de gebieden van verhoogde economische activiteit en logistiek. Met de focus op verbetering in het spoorvervoer algemeen, lange treinen, zware treinen, effect op rollend materiaal. Samen met de overheid wordt gekeken naar infra oplossingen om verbeteringen aan het spoor mogelijk te maken tegen minimale kosten. Van Riel is ook verzocht om aan te schuiven bij de OIM-bijeenkomst Lange Termijn Spooragenda.



Foto: Taco Anema

Spoorspecialist

Verder is de spoorspecialist bij uitstek, lid van Rotterdam Port Promotion Council, van Rail Cargo Information Netherlands, van de verladers organisatie EVO en van Marine Club Rotterdam. Daarnaast adviseert Van Riel ook het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven van Antwerpen, Zeeland Seaports en Groningen Seaports. Namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft hij ook lezingen ter promotie van het intermodale vervoer in het buitenland. Tevens maakt hij regelmatig deel uit van delegaties in de bovengenoemde havens om ook daar het conventionele spoorvervoer en het intermodaal transport te promoten. Geregeld wordt aan hem een second opinion gevraagd voor het ontwerpen van spooraansluitingen, bijvoorbeeld CTT Pernis of BTT Botlek.

Visionair

Visionair Van Riel werd in 2009 door Rail Cargo Nederland gekozen tot Spoorman van het Jaar, vanwege zijn bijzondere verdiensten voor het goederenvervoer per spoor. "Ik probeer altijd sectorbreed mee te denken. Ik maak me zorgen om de bereikbaarheid per spoor vanwege de bouw van het derde spoor in Duitsland in aansluiting op de Betuweroute. Daarvan onderkennen de Nederlandse en Vlaamse havens de nadelige gevolgen. Vooral in Rotterdam en Antwerpen krijgen we straks een capaciteitsprobleem om de treinen weg te rijden naar Duitsland. Dit wordt helaas onderschat door de overheid. Er is behoefte aan meer spoor, maar door het bezuinigen van de overheid kan er helaas minder per spoor vervoerd worden."

Vervolg zie pagina 5.



Foto: Jos van Zetten



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

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

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



New concept for
container terminals see:

www.ngict.eu



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



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

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



The Cooperative Association of Vlietlerlieden 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@vlietlerlieden.nl
Tel 24/7: +31 (0)255 515354
Tel office: +31 (0)255 521796
www.vlietlerlieden.nl



Coöperatieve
Vereniging van
Vlietlerlieden w.a.



Foto: Derk Luijt

Podium

Staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu heeft onlangs in New York een initiatief gepresenteerd waarmee het personenvervoer en goederen-transport in andere landen ook schoner en klimaatvriendelijker kan worden. Nederland biedt een podium aan bedrijven, steden en organisaties wereldwijd voor bewezen vervoersprojecten, innovaties en praktische ideeën. Ze sprak in New York met vertegenwoordigers uit de vervoers- en spoorsector en overheden en nodigde hen uit bij te dragen aan het Nederlandse initiatief. Een kwart van alle CO₂-uitstoot in de wereld wordt veroorzaakt door personenvervoer en goederen-transport. Door de mondiale verkeersstroom groeit dit aandeel met enkele procenten per jaar.

Klimaatop

De Verenigde Naties hebben een aantal probleemgebieden benoemd die van 30 november tot en met 11 december 2015 tijdens de klimaatop in Parijs extra aandacht krijgen, zoals bosbouw, landbouw en energie. Streven is dat tijdens deze conferentie een nieuw klimaatverdrag ondertekend wordt door alle deelnemende partijen. Nederland is gevraagd zich te richten op het onderwerp transport omdat ons land internationaal voorop loopt bij het vergroenen van de vervoersbranche. "Door kennis te

delen en goede initiatieven van elkaar over te nemen willen we het transport wereldwijd schoner maken. Omdat auto's en vrachtwagens zo'n grote bijdrage leveren aan de uitstoot van alle broeikasgassen, is juist met het duurzamer maken van het wagenpark veel winst te behalen. Bovendien is het ook goed voor de leefbaarheid en de gezondheid in grote steden, die vaak kampen met luchtvervuiling door de explosieve groei van de vervoerssector", aldus de PvdA bewindsvrouw.

IJzeren Rijn

Don van Riel is voorstander van het in ere herstellen van de IJzeren Rijn, de oude goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach via Neerpelt, Weert en Roermond. "Bij calamiteiten op de bestaande verbindingen van Rotterdam en Antwerpen naar het Duitse achterland, zijn de files en vertragingen niet te overzien. Laat Nederland samen met België lobbyen in Brussel om de IJzeren Rijn op een verantwoorde wijze te heropenen, indien mogelijk met Europees geld. Gelukkig gloort er weer hoop aan de horizon. Voor de nieuwe IJzeren Rijn naar het Alpengebied stelt de Europese Commissie voor het Nederlandse gedeelte 3,5 miljoen beschikbaar. Daarvan gaat bijna drie miljoen voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu en 625.000 euro voor de provincie Gelderland. Een studie

naar de implementatie van het spoorveiligheidssysteem ERTMS op de lijn Kijfhoek-Roosendaal tot aan de Belgische grens kan 2,35 miljoen euro tegemoet zien."

Zeeland-Antwerpen

Er is al geruime tijd consensus tussen diverse partijen om het milieuschadelijke transport over de weg te ontlasten en het vervoer per binnenvaartschip en per spoor te bevorderen. Waar de distributie naar het achterland via het vervoer over het water drastisch is toegenomen, blijven de treinpaden echter steken op slechts enkele procenten van het totale goederenvervoer in Zeeland. Met het aanleggen van acht kilometer spoor langs de A4 of het Schelde-Rijnkanaal kan er een directe verbinding komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaarlijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant te rijden om in Kijfhoek te rangeren en dezelfde route weer terug te rijden naar Antwerpen. De komst van deze spoorverbinding Zeeland-Antwerpen (VeZa-boog) lijkt echter ver weg. Goederentreinen uit Vlissingen met bestemming Antwerpen, moeten via Roosendaal of Kijfhoek blijven rijden.

VeZa-boog

"Met de aanleg van de VeZa-boog zouden treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen op Zoom in zuidelijke richting kun-

nen afslaan. Diverse partijen dringen al jaren aan op de bouw van de spoorverbinding. De aanleg van de spoorverbinding Zeeland-Antwerpen geniet in België echter geen enkele prioriteit en ook de Nederlandse staatssecretaris Mansveld ziet de noodzaak er niet van in. Lokale initiatieven in Zeeland en Brabant zijn er juist op gericht om de goederenlijn wel aan te leggen. Daarmee wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen op de lijn Vlissingen-Roosendaal-Dordrecht aanzienlijk verminderd", aldus Don van Riel.

Trimodal Europe BV

Het pand van Trimodal Europe BV aan de Hoefsmidstraat 41 in Rotterdam Hoogvliet is onlangs uitgebreid en gerenoveerd. Daardoor is het bedrijf van Don van Riel klaar voor de toekomst. Trimodal is sinds de millenniumwisseling ieder jaar stevig door blijven groeien. Doordat men nu ruimer in het jasje zit, is er ook plaats voor extra medewerkers. Trimodal opereert in een nichemarkt, mede omdat er niet zo veel spoorexpediteurs zijn in Nederland. Met een specialisatie van het conventionele en intermodale spoorvervoer speelt het bedrijf een belangrijke rol in de vervoersketen en zorgt het voor creatieve logistieke oplossingen. Aldus is de onderneming uit Hoogvliet een verlengstuk van de organisatie van de klant. Trimodal Europe, met een tiental medewerkers, is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gasen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Het verzorgt bijvoorbeeld via ketelwagons het vervoer per spoor van olie, benzine, (bio)diesel en chemische producten zoals styreen. Ook is het bedrijf uit Hoogvliet specialist in het vervoer per spoor van agrarische producten en projectladingen.

Overzee

Daarnaast draagt Trimodal zorg voor het vervoer naar het achterland van containers die overzee binnenkomen. Deze bevatten met name droge bulkproducten zoals ertsen, poeders, granulaten, aluminiumkorrels. Speerpunten van beleid zijn betrouwbaarheid, flexibiliteit én maatwerk. "Intermodal is booming. Wij zoeken spoorwegmaatschappijen bij elkaar tegen een schappelijke prijs. Of het nu gaat om vervoer om de hoek in Nederland, van Zuid- naar Noord-Duitsland of van Rotterdam naar Zuid-Frankrijk. We proberen ons te onderscheiden door alert te zijn, met nieuwe concepten en nieuwe shuttletreinen, ook naar gebieden waarmee veel mensen moeite hebben zoals in Oost-Europa. We werken met verschillende spoorwegmaatschappijen, wageneigenaren, terminals, shuttle operators en klanten. Wij hebben geen voorkeuren. Er is maar één ding dat telt: een tevreden klant", beklemtoont Van Riel.



Don van Riel: "Ik probeer altijd sectorbreed mee te denken."

Optimaal

De drie modaliteiten (water, spoor en weg) worden door Trimodal Europe BV optimaal gebruikt. Conventionele ladingen worden bijvoorbeeld deels per kustvaart en deels per spoor vervoerd voor klanten in Duitsland en Frankrijk. Naast shortsea verbindingen houdt Trimodal zich sinds het jaar 2000 ook bezig met de deepsea verbindingen tussen Europa en Amerika, in samenwerking met een Amerikaanse partner. Hiervoor is Trimodal Europe NVOCC BV in het leven geroepen. NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) is een rederij zonder eigen boten en specialist op het gebied van overzeese expeditie en droge bulk.

Importcontainers

"Importcontainers komen binnen in havens als Rotterdam, Antwerpen en Le Havre. Als er genoeg tijd is kan het transport naar het achterland via de binnenvaart geschieden. Als er echter haast is geboden kan als vanzelfsprekend beter worden gekozen voor één dag met de trein in plaats van vijf dagen met een binnenvaartschip. We zijn praktisch ingesteld en zoeken altijd naar een passende oplossing, zoals het aanpassen van een gaswagon ten behoeve van vloeistoffen. We maken ook zoveel mogelijk gebruik van mobiele werkplaatsen. Dat is een stukje meedenken met de klant om kosten te besparen in de ketenregie."





Promotor

Don van Riel is sinds mensenheugenis een sterke promotor van het spoorvervoer, met oog voor het in de markt zetten van nieuwe initiatieven op het gebied van railgoederenvervoer. Daarbij opereert hij sectorbreed. "Onze markt is spoorexpeditie en onze rol is de goede partijen aanbrengen. Waar railvervoerders vaak werken met shuttles en een vaste dienstregeling, kijken wij naar de gaten in de tijd en de leegloop van locs en personeel (machinist en rangeerders). Onze specialiteit is vooruitdenken en goed plannen."

SQAS

Trimodal is Safety & Quality Assessment System (SQAS) gecertificeerd. Het is een systeem waarbij de kwaliteit, veiligheid, beveiliging en de milieuprestaties van een logistieke dienstverlener door een onafhankelijke beoordelaar wordt getoetst. Tevens is er samen met de chemische distributeurs een evaluatie. "We willen ons onderscheiden in de markt, met prioriteit voor veiligheid en betrouwbaarheid. We hebben te maken met ketelwagons met verschillende stoffen. Bij Trimodal hebben we al sinds 1999 volgsystemen. Wij weten op tien meter nauwkeurig waar onze wagons zich bevinden. We zien het als een uitdaging om een wagon of container op tijd ergens te krijgen. Daar vechten we voor, telkens weer opnieuw."

Groei

Trimodal is sinds 2000 steeds fors gegroeid. Daar kwam sinds het uitbreken van de financiële crisis in 2008 geen verandering in. "Waar de meeste bedrijven in de crisis terecht kwamen ging het bij ons na 2007 elk jaar beter. Met dank aan het type producten dat we vervoeren. Voor wie afhankelijk is van bijvoorbeeld het vervoer van bouwmaterialen of halffabrikaten voor de automotive, is het beeld minder rooskleurig. In het eerste

half jaar van 2015 schrijven we met Trimodal Europe BV en Trimodal Europe NVOCC BV de beste half jaar cijfers ooit. We blijven staan achter spoorproducten, expeditie en wagonmanagement. We handelen voor verschillende partijen complete treinen af."

Onafhankelijk

In 2006 zorgde Trimodal namens een logistieke dienstverlener voor het management van de container shuttle trein tussen Rotterdam en Lyon en vice versa en werden test treinen gereden tussen Rotterdam en Lille. "In 2007-2008 kwamen er twee verenigingen (TFL Rhône Alp en AOTM) met 371 Franse expediteurs naar ons toe om hun container shuttle treinen tussen Lyon en Marseille/Fos sur Mer op te zetten. We horen bij niemand. Onze neutrale positie in de markt is erg belangrijk. Zo klopte op een bepaald moment TX Logistiek AG op de deur, met het verzoek om hun treinen in de Rotterdamse haven (ECT/EMX en RSC, later CTT) af te handelen. Er is dan maar één ding dat telt: laat je kwaliteiten zien om die ene bijna onmogelijke container toch op de trein te zetten. Met andere woorden wie ons als agent in zet, verdient met de toegevoegde waarde het geld van de open plaatsen terug."

Safety first

Don van Riel omarmt het adagium 'safety first'. "Bij Trimodal Europe BV staat veiligheid voorop. Papieren moeten compleet zijn, containers die aangeboden worden met gevaarlijke stoffen moeten voorzien zijn van een Dangerous Goods Declaration. Zonder DGD gaat de container met gevaarlijke stoffen niet mee. We borgen de processen en beschikken over alle mogelijke certificeringen. Stap voor stap bouwen we verder aan de toekomst."

www.trimodal-europe.com



Niet praten maar 3D Printen in de Rotterdamse Haven én bij Broekman Logistics

3D Printen is het alleen maar een hype, of kun je ook echt scheepsonderdelen printen die de eisen van de barre praktijk van de scheepvaart kunnen weerstaan? Die vraag wordt beantwoord in het project '3D Printen van Maritieme Reserveonderdelen', dat een consortium van 26 haven-gerelateerde ondernemingen deze zomer uitvoert. Op initiatief en onder begeleiding van InnovationQuarter, de economische ontwikkelingsorganisatie van Zuid Holland, en in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en RDM Makerspace, worden scheepsonderdelen als schroeven, afsluitringen en vloeistofgeleiders 3D-geprint en getest. Eind september volgen de resultaten.

Toepasbare oplossingen

Het pilot project '3D printen van maritieme reserveonderdelen' is nu officieel gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden van 3D printen van metalen reserveonderdelen voor de maritieme sector. De 27 deelnemende organisaties dragen financieel en met expertise aan dit project bij. Vanuit een lijst met ruim dertig

mogelijke onderdelen is een selectie gemaakt voor vier specifieke onderdelen. Dit selectieproces was een leerervaring op zich: Wat kun je 3D Printen? Welke voordelen heeft 3D printen? En is het wel economisch rendabel om te printen?

Aanzet voor bouw digitaal warehouse bij Broekman Logistics

Broekman Logistics neem als enige logistieke partij deel aan het 3D print consortium. Raymond Riemen, CEO van Broekman Logistics: "Wij zien de waarde in van 3D printen voor een aantal van onze klanten waarvoor we lading opslaan en vervoeren. Naast de fysieke warehouses die wij hebben kan onze deelname in het consortium de eerste stap zijn in het opzetten van een digitaal warehouse voor deze klanten. Op bestelling kunnen we vanuit daar dan ook producten uit gaan leveren, op de juiste tijd en plaats waar de producten op dat moment nodig zijn.

3D printen in de praktijk

Het project levert niet alleen een aantal geprinte onderdelen op. Het consortium gaat de

onderdelen ook testen en bepalen of ze voldoen aan de eisen die in de praktijk aan de onderdelen worden gesteld. Daarnaast ontwikkelen de partners in het project een database waarin wordt aangegeven welke onderdelen nu, in de nabije toekomst of wat verder weg in de tijd kunnen worden geprint. Deze database geeft een handreiking aan maritieme bedrijven bij het selecteren van materialen, productiemethoden en nabewerkingsaspecten. En het biedt de deelnemers de mogelijkheid om concreet en gericht de voordelen en mogelijkheden van deze nieuwe technologie in de praktijk te benutten.

Presentatie op Wereldhavendagen

Het feitelijke 3D Printen van de onderdelen vindt in de maanden juli en augustus plaats. In september worden de onderdelen getest en volgt de rapportage. De voortgang van het project wordt gepresenteerd tijdens de Rotterdamse Havendagen, begin september. De uitkomsten zullen worden gepresenteerd tijdens een 3D Print conferentie in de Rotterdamse Haven, in oktober 2015.

Met ademlucht valt niet te spotten...



ALL SAFETY RENTAL
www.allsafetyrental.nl

All Safety Rental
Chr. Huygensweg 17
3225 LD Hellevoetsluis

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

ZEELAND SUPPLY
INDUSTRIAL STORES

SIR
STICHTING INDUSTRIËLE REINIGING

ALL SAFETY SUPPLY
Voor service, kwaliteit & veiligheid

**SAMEN
VEILIG
WERKEN**



TLN hamert bij Eurocommissaris Bulc op
aankpak verstekelingen problematiek

Transporteurs en chauffeurs moeten veilig hun werk kunnen doen



v.l.n.r.: Myriam Jans (TLN,) Maarten de Graauw (Wim Bosman) Violeta Bulc (Eurocommissaris van transport) en Jelle Boonstra (TLN)

Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft in een gesprek met Eurocommissaris Bulc van Transport aange-
drongen op een effectievere aanpak van de problemen
die de transportsector ondervindt door illegale immi-
granten die als verstekeling aan boord van vrachtauto's
proberen te komen.

Oplossingsrichtingen aangedragen

TLN had samen met Dennis de Jong, lid van het Europese Parlement namens de SP om het gesprek met de transportcommissaris gevraagd. Tijdens het gesprek dat op 7 juli jl. plaatsvond in Straatsburg zijn concrete maatregelen voorgesteld om het wegtransport van goederen te beschermen tegen (kwaadwillende) migranten. Zo moet er onder andere meer douane en politie inzet en beveiligde parkeercapaciteit beschikbaar komen. Chauffeurs die zich aan alle veiligheidsprocedures houden, moeten gevrijwaard blijven van boetes. Ook de gevolgen van vertragingen door bijvoorbeeld de stakingen in Calais voor de rij- en rusttijden van chauffeurs mogen bij controles niet aangerekend worden.

Bulc erkent problematiek, hoog op agenda Nederlands kabinet

Eurocommissaris Bulc erkende de problematiek en zegde haar hulp toe om oplossingen en maatregelen op Europees niveau en in de lidstaten te ondersteunen. Nederland – specifiek de sector en het kabinet - loopt volgens Bulc voorop in het aanpakken van het probleem en met het doen van concrete voorstellen. Zo was minister Schultz van Infrastructuur en Milieu de eerste die bij haar en bij de Engelse en Franse transportministers vroeg om maatregelen. Maar ook de bewindslieden van Veiligheid en Justitie en Sociale Zaken en Werkgelegenheid hebben de problemen rond Calais hoog op de agenda gezet. TLN is blij met die steun vanuit het Nederlandse kabinet. Het is nu zaak dat de betrokken landen gezamenlijk in actie komen om transporteurs en chauffeurs veilig en ongehinderd hun werk te kunnen laten doen.

COLUMN

Verwijzen naar verschillende sets algemene voorwaarden? Wees duidelijk!

In april van dit jaar heeft de Hoge Raad zich gebogen over de situatie dat in één overeenkomst wordt verwezen naar twee sets algemene voorwaarden waarin onderling tegenstrijdige bedingen voorkomen.

Uit bestaande rechtspraak – gebaseerd op het Hoge Raad-arrest Visser/Avéro uit 1997 – volgt dat bij onduidelijkheid over welke voorwaarden wanneer van toepassing zijn, de rechter tot het oordeel kan komen dat helemaal geen voorwaarden gelden. In deze eerdere uitspraken gaat het steeds om overeenkomsten waarin per activiteit wordt bepaald welke set voorwaarden van toepassing is. Is niet duidelijk welke set voorwaarden voor de concrete situatie geldt? Dan gelden zij geen van alle.

De zaak uit april van dit jaar, ForFarmers/Doens, is anders. In deze zaak had verkoper Doens in haar verkoopcontract met ForFarmers zowel branchevoorwaarden als haar eigen algemene voorwaarden van toepassing verklaard. Daarbij werd echter geen onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteiten: de beide sets voorwaarden waren op het geheel van de activiteiten van toepassing. Dit is een belangrijk verschil met de Visser/Avéro-casus, omdat nu geen keuze gemaakt hoeft te worden: het is niet "of of", maar "en en". De Hoge Raad oordeelt dan ook, dat beide sets voorwaarden integraal op de overeenkomst van toepassing zijn. Omdat de overeenkomst als gevolg daarvan onderling strijdige bedingen bevat, moet aan de hand van uitleg van de overeenkomst worden vastgesteld, welke van die bedingen prevaleert, aldus de Hoge Raad.

Uiteindelijk was voor die uitleg in dit geval doorslaggevend, hoe naar de beide sets voorwaarden was verwezen. De verwijzing naar de branchevoorwaarden was expliciet in de tekst van de overeenkomst opgenomen, terwijl de verwijzing naar die andere set voorwaarden was opgenomen in de kleine lettertjes onderaan het briefpapier van Doens. Hoewel beide verwijzingen geldig waren, mocht de rechter aan de verwijzing naar de branchevoorwaarden meer gewicht toekennen, zodat in geval van tegenstrijdigheden deze set voorwaarden prevaleerde.

Voor Doens liep het goed af – zij kon zich beroepen op de arbitrageclausule in de branchevoorwaarden – maar het was natuurlijk beter geweest als zij daarover niet tot aan de Hoge Raad had hoeven procederen. Let daarom goed op bij het verwijzen naar meer dan één set algemene voorwaarden en schrijf zo nodig zelf de rangorde voor. Wees in elk geval duidelijk!

Wilt u meer weten, neem dan contact op met de heren W.E. Boonk of R.L. Latten middels hieronder genoemde contactgegevens.



"Specialistische en juridische
assistentie tegen een
redelijke prijs"

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

Haven Rotterdam trekt de beurs voor groei spoorgoederenvervoer

Door: Antoon A. Oosting

Terwijl verladersorganisatie EVO roept dat bedrijven het spoor de rug toe keren, doen Havenbedrijf Rotterdam en terminal-operators binnen en buiten de Rotterdamse haven er alles aan om meer lading op het spoor te krijgen. Het Havenbedrijf Rotterdam gaat daarin nu zelfs zover dat het zelf geld steekt in het opzetten van nieuwe spoordiensten. Achtergrond hiervan is dat de haven van Rotterdam met de opening van de twee nieuwe containeroverslagterminals op Maasvlakte 2 er nu heel veel capaciteit bij krijgt die natuurlijk wel rendabel gemaakt moet worden. En de containers hiervoor moeten komen vanuit en naar een groter wordend achterland gaan.

Hoogste prioriteit van het Havenbedrijf Rotterdam ligt in een verbetering van de verbindingen via het spoor met het zuiden van Duitsland. Daar ligt tegenwoordig het industriële hart van Duitsland wat veel im- en export oplevert. Maar hoewel de afstand niet of nauwelijks verschilt is het bedrijfsleven in het zuiden van Duitsland heel sterk georiënteerd op de Noord-Duitse havens van Bremerhaven, Wilhelmshaven en met name Hamburg. Rotterdam heeft een marktaandeel van slechts 1 procent in het containervervoer van en naar Beieren en

6 procent van en naar Baden-Württemberg. Dat komt vooral omdat de verbindingen via het spoor met de Noord-Duitse havens tot nog toe veel beter zijn dan met Rotterdam. En zolang er niet genoeg containers zijn, stapt het bedrijfsleven er niet zelf in omdat daarvoor de financiële risico's te groot zijn. Om deze kip-ei discussie van zonder vracht geen vervoer en zonder vervoer geen vracht nu eindelijk eens te doorbreken, heeft Havenbedrijf-topman Allard Castelein besloten om dan nu zelf als Havenbedrijf de doorslag te geven in het opzetten van nieuwe spoordiensten.

Dat doet het Havenbedrijf door spoorondernemers financieel te steunen bij het opzetten van nieuwe diensten. In het kader van het project Rail Incubator onderzoekt het Havenbedrijf samen met spoorondernemers welke nieuwe diensten er zijn op te zet-

ten en draagt dan tot maximaal twee jaar bij in de kosten van exploitatie totdat zo'n nieuwe dienst voldoende nieuwe vracht en geld oplevert dat het op eigen benen kan staan. Ondernemersbelangenorganisatie Deltalinqs en het Havenbedrijf hebben afgesproken hiervoor een budget van € 2 miljoen euro beschikbaar te stellen.

Een dergelijke stap is uniek voor Nederland maar niet voor het buitenland. Rotterdams grote concurrent Hamburg heeft zelf een spooronderneming als dochterbedrijf (Metrans). Mede daardoor is ook het aandeel van het vervoer van containers per spoor in Hamburg (38,6 procent in 2014) veel groter dan in Rotterdam (10,9 procent in 2014). Met dat grote aandeel van vervoer per spoor is Hamburg zelfs de grootste spoorzeehaven van Europa.



Foto: Freek van Arkel, Havenbedrijf Rotterdam

In een column vorig jaar mei in een nieuwsbrief van het Havenbedrijf Rotterdam gaf topman Castelein al aan dat verbetering van het spoorvervoer wat hem betreft de komende jaren de hoogste prioriteit krijgt. Naast de binnenvaart moet het spoorvervoer de belangrijkste vorm van vervoer van containers worden. 'Spoorvervoer is snel, betrouwbaar, efficiënt en duurzaam. En niet alleen dat: het heeft ook een aanzienlijk commerciële potentie. Goede spoorverbindingen breiden het achterland van de Rotterdamse havens uit naar gebieden die onbereikbaar zijn via de binnenvaart en creëren daarmee nieuwe ladingstromen voor de haven van Rotterdam,' aldus Castelein.

Er zijn momenteel per week 250 shuttletreinen die hun begin of eindpunt in Rotterdam hebben. In Hamburg zijn dat er 200 per dag, waarvan 125 containertreinen, dus moet Rotterdam er had aan trekken om het spoorvervoer in de haven beter te ontwikkelen. Behalve het verbeteren van de fysieke infrastructuur moet dat gebeuren vooral via de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten en verbindingen, het verbeteren van de betrouwbaarheid en het verzekeren van een optimale coördinatie bij de afhandeling.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft er veel belang bij om het spoorvervoer te stimuleren. Bij de goedkeuring van de plannen voor de aanleg van Maasvlakte 2 heeft het Havenbedrijf moeten garanderen dat de groei van het containerverkeer van en naar het achterland voor het grootste deel via de binnenvaart en het spoor wordt afgewikkeld. In 2035 moet 65 procent van het containerverkeer van en naar de terminals op de Maasvlakte worden afgewikkeld via binnenvaart en rail. In 2020 wil het Havenbedrijf dat er al 50 procent meer containers per spoor worden vervoerd dan in 2013.

Om te zorgen dat zoveel mogelijk van de aan- en af te voeren containers via het spoor gaan, heeft Havenbedrijf Rotterdam vorig jaar al het Container Logistics Maasvlakte (CLM) -project gelanceerd. Dit project moet zorgen voor het bundelen van zo veel mogelijk containers via de bestaande railterminalcapaciteit op Maasvlakte 1 en 2. Het CLM-project moet uitmonden in het opzetten van een coördinatiecentrum (Maasvlakte Control Centre) voor het plannen en beheeren van het railvervoer op de Maasvlakte.

Maar er zijn inmiddels ook al nieuwe verbindingen via het spoor opgezet. Zo is er inmiddels in samenwerking met ECT-dochterbedrijf European Gateway Services (EGS) Rail Cargo Operator en spoorwegmaatschappij TX Logistiek een directe, twee keer per week, spoorverbinding tussen de Rotterdamse haven en Oostenrijk



Foto: Ernst Bode, Havenbedrijf Rotterdam

President-directeur Allard Castelein

en een shuttle-verbinding opgezet tussen Rotterdam en het Noord-Beierse Neurenberg. Rail Cargo Operator biedt via Wels en Wenen opties van/naar Bratislava, Budapest, Arad in West-Roemenië en Istanbul. Daarnaast zijn er de verbindingen binnen Oostenrijk van Roland Spedition met Linz, Salzburg, Villach en Graz. Op die manier hebben importeurs en exporteurs via de haven van Rotterdam per spoor toegang tot twee geheel nieuwe netwerken in Centraal- en Oost-Europa.

Drijvende kracht achter de opbouw van spoorverbindingen tussen Rotterdam en het achterland is EGS. Tot dusverre lag het accent op het opzetten en frequenter rijden van diensten op Zuid-Duitsland (Stuttgart, München, Regensburg). Vanaf september rijdt er ook met behulp van de Rail Incubator dagelijks een directe containertrein van en naar München tegen nu vier per week. Nu richt de strategie zich op Oostenrijk. Achterlandverbindingen waren er natuurlijk al veel eerder maar in 2011 besloot het grootste Rotterdamse containeroverslagbedrijf ECT tot de oprichting van EGS. Sindsdien is er een omvangrijk achterlandnetwerk ontwikkeld van hoogfrequente verbindingen via binnenvaart en spoor.

ECT beheert drie terminals, de Delta-terminal op de Maasvlakte, de Home-terminal in het Waal-Eemhavengebied en de Euromax Terminal, ook de Maasvlakte. Vanaf deze drie deepsea-terminals zijn er via het EGS-systeem geregelde lijndiensten per binnenvaart dan wel spoor met de inland-terminals in Amsterdam, Moerdijk, Oss, Venlo, Vlissingen, Terneuzen, in België met Willebroek (onder Antwerpen), Avelgem (bij Kortrijk) en Luik. en in Duitsland met Neuss (bij Düsseldorf), Duisburg, Dortmund, Stuttgart, Neurenberg, München, het Franse

Straatsburg, Bazel in Zwitserland en in Oostenrijk Enns (bij Linz) en nu dus ook Wenen. De terminals in Willebroek, Oss, Venlo, Moerdijk en Duisburg hebben de functie van Extended Gate wat inhoudt dat verladers op deze terminals al hun containers kunnen inchecken en inklaren in het netwerk van ECT. Overigens kunnen ze hun containers daar ook ophalen.

Met dit EGS-netwerk loopt ECT duidelijk voorop. Dit voorjaar was EGS een van de zes finalisten voor de 2015 Containerisation International Awards in de categorie dienstverlener van het jaar. EGS was genomineerd omdat het op innovatieve wijze in korte tijd een omvangrijk Europees achterlandnetwerk heeft ontwikkeld, waarbinnen rederijen, expediteurs, logistieke dienstverleners en verladers profiteren van betrouwbaar, duurzaam en kostenefficiënt containervervoer. Jaarlijks behandelt EGS inmiddels al bijna 1 miljoen TEU.

Maar ook elders in de haven, om precies te zijn bij P&O Ferries en Stena Line groeit het spoorvervoer. In maart namen P&O Ferries en Stena Line de uitbreiding van hun spoorterminal met een verlenging van het opstelspoor in de Rotterdamse Europoort in gebruik. Vooral bij P&O Ferries groeit het aanbod aan vracht via het spoor snel. In 2013 met 43 procent en vorig jaar zelfs met 78 procent. En dit jaar wordt opnieuw een groei van ongeveer 80 procent verwacht. Veel van dit extra aanbod wordt door ERS Railways aangeleverd vanuit Polen voor verschepping naar het Verenigd Koninkrijk. Deze vracht wordt door P&O Ferries verscheept naar Teesport of Hull en door Stena Line naar Killingholme of Harwich. De uitbreiding van de spoorterminal betekent dat het aantal te behandelen treinen kan groeien van 26 naar 32 per week.

*Aeolus Van Oord*

Eerste funderingspaal voor het Gemini Windpark succesvol geplaatst Belangrijke mijlpaal bereikt in de bouw van één van 's werelds grootste offshore windparken

De eerste funderingspaal (monopile) voor het Gemini Windpark is succesvol geplaatst. In totaal zal het wind park bestaan uit 150 Siemens wind turbines en is eigendom van Northland Power (60%), Siemens (20%), Van Oord (10%) en HVC (10%).

Gemini wordt in drie jaar tijd gebouwd in de Noordzee, op 85 kilometer uit de kust van Groningen en is onzichtbaar vanaf het land. Het windpark, dat bestaat uit twee gebieden van elk 34 vierkante kilometer, gaat energie opwekken in het deel van de Noordzee met de hoogste en meest constante windsnelheden ter wereld.

*De Pacific Osprey van Swire Blue Ocean*

De monopiles worden door hoofdaannemer Van Oord met het eigen installatieschip Aeolus en een tweede ingehuurd installatieschip Pacific Osprey van Swire Blue Ocean in de zeebodem geheid. Elke stalen funderingspaal is gemaakt voor een specifieke plek in het windmolenpark. Hierdoor variëren alle monopiles in lengte van 59 tot 73 meter, afhankelijk van de zeediepte. De funderingspalen hebben een diameter van 7 meter en een wanddikte van 7 tot 11 centimeter.

"De plaatsing van de eerste monopile is een bijzonder moment voor iedereen die betrokken is bij het project", vertelt Matthias Haag, CEO bij Gemini. "De plaatsing is een mijlpaal in de bouwfase die zoals gepland mogelijk is gemaakt door de nauwe samenwerking met de projectpartners." Gedurende de drie jaar durende bouw zullen er circa 500 mensen aan het project werken. De verwachting is dat het windpark in 2017 volledig operationeel zal zijn. Eenmaal operationeel wekt het schone en hernieuwbare energie op voor 1,5 miljoen mensen in Nederland.

Gemini zal een grote bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen van Nederland en de Europese Unie voor duurzame energie. De Nederlandse CO2-uitstoot zal door het windpark naar verwachting met 1,25 miljoen ton per jaar afnemen. Daarmee speelt Gemini een belangrijke rol in de wereldwijde overgang naar een duurzame toekomst.

Over Gemini

Het Gemini offshore windpark in het Nederlandse deel van de Noordzee zal met een totale capaciteit van 600 megawatt één van de grootste windparken ter wereld worden, zowel in omvang als productie. Vier projectpartners hebben hun krachten gebundeld om het Gemini Windpark mogelijk te maken: het Canadese, onafhankelijke, duurzame energiebedrijf Northland Power (belang van 60%), windturbinebouwer Siemens (20%), de Nederlandse, maritieme aannemer Van Oord (10%) en het duurzame afval-, grondstoffen- en energiebedrijf HVC (10%).

*Installatie monopyle door Aeolus Van Oord*

Goede beoordeling subsidieaanvraag onderzoek spoorfaciliteiten motiveert om door te gaan

Europese subsidieaanvraag nu niet gehonoreerd door het grote aantal verzoeken

Het Havenschap Moerdijk heeft begin juli een voorlopige reactie ontvangen op de subsidieaanvraag in het kader van het Europese programma 'Connecting Europe Facility Transport'. De aanvraag, die in samenwerking met de provincie Noord-Brabant is ingediend, heeft betrekking op een onderzoek naar de situatie van de spoorfaciliteiten, zowel op het haven- en industrieterrein zelf als daarbuiten.

Uit de beoordeling blijkt dat de aanvraag volledig past binnen de eisen van het programma en ook zeer relevant is voor het Europese goederenspoornetwerk. Daarnaast beschikt de aanvraag over alle benodigde steunbetuigingen, over politiek draagvlak en is het project klaar om te starten. Ook de kwaliteit van het voorstel is volgens de beoordelaars goed.

Door de grote hoeveelheid aanvragen, moeten er echter keuzes gemaakt worden.



Helaas heeft dat voor Moerdijk ongunstig uitgepakt. Het voorlopige besluit is om de aanvraag van Moerdijk nu niet te honoreren. Ferdinand van den Oever, directeur van het Havenschap Moerdijk, is teleurgesteld, maar ziet ook positieve kanten: "De goede beoordeling van de aanvraag geeft ons veel redenen om door te gaan met de voorbereidingen van het onderzoek. Ook zijn er

genoeg aanknopingspunten om bij een volgende call opnieuw een verzoek te kunnen indienen. We gaan nu met de provincie, het Rijk en ProRail in gesprek over het vervolg." In de Havenstrategie Moerdijk 2030 is verbetering van de aansluiting op het spoor-netwerk aangegeven als een noodzakelijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het haven- en industriegebied. Op dit moment is er onvoldoende capaciteit aanwezig om de goederenstromen via het spoor te vervoeren. Het gaat daarbij om zowel containers als bulkvervoer. De verbetering van de aansluiting op het spoor-netwerk is nodig, omdat vervoer naar het achterland dat niet per schip gaat, nu over de weg gaat. Door de verwachte groei kunnen deze goederenstromen niet alleen via de weg vervoerd worden, maar moet het vervoer ook via het spoor kunnen plaatsvinden. Vervoer per spoor is bovendien milieuvriendelijker.

13 miljoen voor cameratoezicht op meer stations

Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) trekt 13,3 miljoen euro uit voor cameratoezicht op 30 kleine en middelgrote stations, waaronder Almere, Amsterdam Sloterdijk, Tilburg en Rotterdam Zuid. ProRail plaatst in overleg met de NS en regionale vervoerders in totaal 776 nieuwe camera's. Op de meeste grote stations in Nederland is al cameratoezicht. De nieuwe camera's zijn een belangrijke stap in de brede aanpak van geweldsincidenten op en rond het spoor, waarover Mansveld de Tweede Kamer vandaag informeert.

Staatssecretaris Mansveld: 'Ik wil dat iedereen veilig kan reizen en werken in het OV. Daarom trek ik 13 miljoen euro uit voor extra camera's op stations. Samen met alle andere maatregelen van bijvoorbeeld de politie en vervoerders zorgen deze extra 'ogen' op de stations voor meer veiligheid voor reizigers en OV medewerkers.'

Camera's en beeldschermen

De keuze voor de 30 stations is gebaseerd op incidenten die hier eerder plaatsvonden en de ervaringen van medewerkers op de

betreffende stations. De camera's worden geplaatst na een aanbestedingsprocedure. Omdat deze begin 2016 zal zijn afgerond, worden in de tussentijd huurcamera's opgehangen op stations met de hoogste prioriteit. Op deze 12 stations worden deze zomer al camera's geplaatst.

Om het effect van cameratoezicht nog verder te vergroten start op Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Lombardijen deze zomer een proef met beeldschermen. Hierop kunnen alle aanwezigen op de stations zien wat de camera's precies registreren. Over een jaar wordt gemeten hoe effectief de beeldschermen in de praktijk zijn.

Aanpak

In maart maakten NS, ProRail, de vakbonden en de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Veiligheid en Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties afspraken die moeten zorgenvoor meer veiligheid in het openbaar vervoer. Dit leidde tot een gezamenlijk pakket van maatregelen, waaronder meer personeel op late treinen en de inzet van extra gebiedsagenten op stations en in treinen. Ook gaan de poortjes op stations versneld dicht. Eerder maakte staats-



Staatssecretaris Wilma Mansveld wil meer camera's op stations

secretaris Mansveld al bekend dat buitengewoon opsporingsambtenaren per 1 mei de bevoegdheid hebben om een stationsverbod op te leggen aan personen die overlast veroorzaken.



Eenmaal op het spoor, je leven op de rails

Door: Lydia Gille

Het leven van een goederentrein-machinist is vrijheid binnen veel beperkingen. Niet te negeren seinen op het baanvak, instructies en obstructies bepalen het ritme van de werkdag. De baan vereist een grote tegenwoordigheid van geest, uithoudingsvermogen en flexibiliteit. Technische mensen zijn het, die tegenstrijdige eigenschappen in zich verenigd hebben, want ze moeten niet alleen prettig kunnen samenwerken met collega's en hen blind vertrouwen, maar ook urenlang alleen kunnen zijn op de bok of op een desolaat rangeerterrein. Wie gegrepen is door het vak voelt zich king of the railroad. Marciano Schaad (37): "Eenmaal op het spoor wil je er niet meer van af".

Ik mag een dag meelopen met een goederentreinmachinist. Marciano Schaad werkt bij HSL Logistik uit 's-Hertogenbosch, een allround transportondersteuner die onderdeel uit maakt van het Duitse Hamburger Schienen Logistik, een grote Europese spoorgoederenvervoerder. De opdracht van vandaag is de lege autotrein terug te rijden naar Bad Bentheim. Daar wordt de e-loc overgenomen door een Duitse machinist en de eindbestemming is een autofabriek van het VAG-concern in Nymburk, Tsjechië.

De klus begint in Leusden, waar importeur Pon al bezig is de autotrein met 304 auto's – VW up!, Seat Mii, Škoda Citigo – te lossen. De medewerkers komen met een personeelsbusje langs, klimmen op de trein en in de auto's en rijden de voertuigen met een kabaal van rammelende rijplaten de trein af. Vervolgens lopen ze de trein na op kleppen,

vergrendelingen en juiste hoogte van het bovendek. Dan begint de overname van de trein door HSL Logistik. Eerst een remproef samen met René Dam, de machinist van de 'Willy', een G1206 dieselloco van Strukton. De 'Willy' is ingezet, omdat tussen Leusden en Amersfoort de baan niet geëlektrificeerd is.

Tijdens de rit langsij inspecteren de machinisten de trein, waarbij René de 'Willy' radiografisch bestuurt, zodat hij gemakkelijk van de loc op de trein kan stappen. Tot zeven keer toe is hij genooddaakt via een trap naar het bovendek van de autotrein te klimmen om daar de kleppen tussen de wagons over te zetten; die waren plat gelegd om het mogelijk te maken de auto's van de trein te rijden.

Hier blijkt hoe zwaar het werk van machinist kan zijn. De mannen lopen in de ballast en



klauteren en klimmen onder alle weersomstandigheden. René is 56 jaar en werkt al 32 jaar bij het spoor. Hij begon zijn loopbaan als ploegleider en hoofdmonteur in het baanonderhoud. De laatste zeven jaar is hij machinist/wagenmeester. Ondanks gevoelige knieën en rug blijft hij het een mooi beroep vinden, vanwege de vrijheid, de natuur en de wisseling van de seizoenen. "Maar geestelijk is het ook zwaar", zegt hij, "Je mag geen fouten maken, want dan volge er altijd sancties".

Permanent alert

In de cabine is er voortdurend geluid. Een pingel betekent verhogen of verlagen van de snelheid en de remmen inzetten, drie keer pingelen leert dat de snelheid is bereikt en de remmen los mogen. Een bel klinkt voor de dodemansknop, die Marciano scherp moet houden en hem dwingt een voetpedaal, een knop of de ring onder het tractiewiel te bedienen. Scherp is hij toch wel; hij ziet en hoort alles, anticipeert op het gele sein. Marciano luistert naar het regel-



Vrijheid en verantwoordelijkheid

Na de overdracht en het rangeren op Zanderij in Amersfoort zwaait René af en moeten wij nog een hele tijd wachten voor het baanvak voor ons wordt vrijgegeven. We krijgen bericht dat we onderweg tot stilstand zullen komen door een calamiteit op het spoor. Dat gebeurt niet, maar we wachten wel een uur in 'de tuin', een rangeerterrein van Oldenzaal, omdat de Duitse machinist zich nog niet gemeld heeft. Daarom mogen we het kleine station van Bad Bentheim voorlopig niet binnen. Inclusief een uurtje woon-werkverkeer voor en na de werkdag zullen we elf uur in touw zijn. Het valt mij op dat een machinist vaak moet wachten en overgeleverd is aan veel externe factoren, maar ook Marciano roemt juist zijn vrijheid en verantwoordelijkheid. "Ik houd van een bende", zegt hij. "Het is constant schakelen en daar ben ik op voorbereid. Ik heb van alles bij me, ga desnoods een rondje lopen of een tukkie doen. Ik voel me relaxt en geniet van het leven. Eenmaal op het spoor wil je er niet meer van af. De kunst is wel balans te houden, want ik moet mijn gezin thuis ook tevreden houden."

matige geluid van de remmen. "Ze lopen als een zonnetje", zegt hij. "Remmen is het allerbelangrijkste. Daar ben ik bescheiden in. Ik leer nog." Machinisten van reizigerstreinen leggen er eer in stootvrij te remmen om de reiziger comfort te bieden. Dat speelt op een goederentrein niet. "Wij rijden ook kolen- en keteltreinen," legt Marciano uit, "daar komen grote gewichten bij kijken. 2600 ton rijdt je niet zo maar weg. Dat moet je berekenen: De trein is zo zwaar, dan is de remweg zo lang. De kunst is een te zijn met de trein". Mijn zintuigen hebben het druk in de cabine en ik krijg associaties met mijn eerste rijles. Alles tegelijk zien en tegelijk handelingen verrichten met handen en voeten. Een telefoon voor afstemming met de verkeersleiding en een telefoon voor overleg met de planning op het kantoor van HSK Logistiek. Op de baan wemelt het van de seinen. Hoge seinen, dwergseinen, lichtseinen, al dan niet knipperend, snelheidsborden. Marciano wijst me op drie kleine, grijze, op een meter hoogte geplaatste bakens. Die staan er voor als er slecht of geen zicht is, zoals bij mist. Dan telt hij af: drie, twee, een en daar is de overweg.

Vandaag is het prachtig weer en we genieten allebei. "Je zit nu op het mooiste baanvak van Nederland", zegt Marciano. "Als ik hier om 05.00 uur rijdt zie ik zwijnen, reeën en vossen. Alle seizoenen zijn mooi. Als de bomen kaal zijn, kan ik ver kijken, nu is het groen en in het voor- en najaar zie ik heel veel kleur. Voor het geld hoeft je dit vak niet te beginnen, maar dit is onbetaalbaar."

Geel sein: opletten!

De aangekondigde stremming bij Stroe is er niet. De calamiteit is verholpen en het gesprek komt op zelfdoding, een springer in vaktermen. "Ik heb het nog nooit meegeemaakt", zegt Marciano. "Ik weet niet hoe ik zal reageren, maar in dit werk moet je zeker zijn van je zaak, sterk staan en geen doemdenker zijn. Mijn grootste angst is niet door een psychologische of medische keuring te komen. Als het sein geel is: opletten! Daar word je scherp van. Als je geel niet zou zien, ben je rijp voor de herkeuring, maar ik voel me lekker, heb alles onder controle."

Marciano Schaad kwam op dertienjarige leeftijd naar Nederland en zag voor het eerst een trein. 'Dat wil ik', dacht hij en dit idee had zich in zijn hoofd genesteld. Toch duurde het nog jaren voor het zo ver was. Tot drie keer toe is hij op leeftijd afgewezen, omdat NS het beleid voerde dat machinisten eerst enige levenservaring moeten hebben. Zijn hart gaat uit naar goederentreinen vanwege de grote gewichten en in 2012 stapte hij over naar HSL Logistiek. Marciano is een praktijkman, geen studiebol. "Iedere theoretische opleiding is zwaar voor me," zegt hij, "maar ik ben alle examens met vlag en wimpel doorgekomen en daar ben ik trots op". "Het bewijst dat je er komt als je iets echt wilt."



Marciano Schaad: "Eenmaal op het spoor wil je er niet meer van af".



Oranjerwerf nu officieel onderdeel van het wereldwijde Damen-netwerk

Damen Shiprepair Oranjerwerf - Amsterdam

Op 1 juli 2015 veranderde de naam van Oranjerwerf Scheepsreparatie B.V. officieel in Damen Shiprepair Oranjerwerf. Oranjerwerf maakt al sinds 1989 deel uit van de Damen Shipyards Group. Met deze naamsverandering wordt de laatste stap gezet in de integratie van de werf in Damen Shiprepair & Conversion, een onderdeel van de Damen Shipyards Group. Dit stelt Damen Shiprepair Oranjerwerf in staat om haar klanten ook in de toekomst dezelfde hoogwaardige service te blijven bieden.

Oranjerwerf werd in 1949 opgericht en heeft jarenlange ervaring en veel expertise op het gebied van scheepsreparaties. Ook de samenwerking tussen Damen Shipyards Group en Oranjerwerf gaat ver terug - 26 jaar.

Damen Shiprepair & Conversion beschikt over een netwerk van 15 reparatie- en conversiewerven over de hele wereld. De afgelopen 5 jaar hebben diverse scheepswerven een naamsverandering ondergaan om deze te integreren in de scheepsreparatie divisie. Oranjerwerf krijgt haar nieuwe naam officieel per 1 juli 2015.

"We willen ons naar onze klanten toe profileren als één groep, één naam, één kwaliteit", aldus Managing Director Ronald Otten van Damen Shiprepair Oranjerwerf. "Deze naamsverandering betekent dat we ons presenteren als één reparatiegroep, wat vooral naar onze buitenlandse klanten toe belangrijk is. Als we op een van onze werven niet in staat zijn om een schip te dokken of te repareren, kunnen we een beroep doen op de andere werven in ons netwerk. Dat betekent dat we onze klanten nog beter van dienst kunnen zijn."

Synergie

Eerder dit jaar hebben ook Shipdock Amsterdam en Shipdock Harlingen een nieuwe naam gekregen, namelijk Damen Shiprepair Amsterdam en Damen Shiprepair Harlingen.

Dit betekende een versterking van het toch al uitgebreide Damen-netwerk en heeft gezorgd voor een hecht front. "We werken nu al samen met andere Damen-werven", aldus Otten. "Elk kwartaal gaan we een keer met elkaar rond de tafel zitten. We werken vooral veel samen met Damen Shiprepair Amsterdam, en die samenwerking wordt alleen maar beter."

De naamsverandering heeft ook invloed op bepaalde procedures op de werf. "Vooral op het gebied van veiligheid en gezondheid

zullen we dit merken, omdat dit absolute prioriteit heeft", aldus Otten. "We zijn op dit moment bezig met een ISO 9001-certificering en als dat rond is, betekent dit dat we aan dezelfde strikte veiligheidseisen voldoen die ook op de andere Damen-werven gelden."

Vertrouwen in de toekomst

Volgens Otten waren niet alle klanten zich ervan bewust dat Oranjerwerf en Damen al zo'n lange geschiedenis samen hebben. Toen echter ook andere scheepswerven de naam Damen in hun eigen naam kregen, begrepen klanten en werknemers dat het slechts een kwestie van tijd was voordat Oranjerwerf zou volgen.

Voor de werknemers verandert er niets. Ronald Otten heeft alle werknemers op de hoogte gesteld en de mensen reageerden over het algemeen positief. "Veel van onze werknemers werken al ruim 10-20 jaar bij ons en zij zijn blij met de verandering."

"Wij zijn een van de kleinere werven in de groep en hebben het heel druk gehad, vooral de afgelopen drie jaar", aldus Ronald Otten. "Onze klanten zijn heel tevreden met ons, en deze naamsverandering stelt ons in staat om ook in de toekomst dezelfde uitstekende service en kwaliteit te blijven leveren."

Nederland topspeler in logistiek

Meer lading met minder kilometers

Nederland is een topspeler in logistiek. Onze positie is uniek in de wereld met 2 mainports die het bedrijfsleven via een dicht netwerk verbinden met bestemmingen in de hele wereld, over zee, rivieren, weg, spoor, door buisleidingen en door de lucht. Het doel is niet alleen meer goederen te vervoeren, maar dit vooral slimmer te doen: meer lading met minder kilometers, meer hoogwaardige dienstverlening, meer kostenbesparing.



Minister Melanie Schultz van Haagen

Dat staat in de Monitor Logistiek en Goederenvervoer, die minister Schultz van Haagen (Infrastructuur en Milieu) op 1 juli aan de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Tweede plek mondiaal

Nederland is uitgegroeid tot een internationaal knooppunt van zakelijk verkeer en goederenstromen en is daardoor als relatief klein land een belangrijke speler in de wereldeconomie. Op de mondiale logistieke ranglijst van de Wereldbank steeg Nederland van een vijfde naar de tweede plek. Uit de monitor blijkt dat er in 2013 in Nederland 1,7 miljard ton goederen werd vervoerd. Het aandeel wegvervoer daalde tussen 2010 en 2013 van 56% naar 52,5%, terwijl het aandeel binnenvaart steeg van 46,5% naar 48,5%. Het grote volume aan goederenstromen wordt steeds evenwichtiger verdeeld over de verschillende modaliteiten.

Beter benutten

Minister Schultz: "We moeten de groei van het goederenvervoer niet alleen opvangen met meer en betere infrastructuur, maar

ook door een efficiëntere logistiek: meer bundeling van goederenstromen, hogere beladingsgraad van vrachtwagens, treinen en schepen en het beter benutten van al deze vervoersopties. Het doel is een betere logistiek, met relatief minder vrachtwagenkilometers en CO₂-uitstoot. Hoogwaardige logistiek waarmee Nederland toonaangevend blijft."

Groeiende werkgelegenheid

In 2012 hadden 793.000 mensen, oftewel 9% van alle Nederlanders, een baan in de logistiek. In totaal bedroeg de toegevoegde waarde 53 miljard euro in 2012. Deze toegevoegde waarde groeide tussen 2010 en 2012 met 5%. Ook tijdens de economische crisis kende de werkgelegenheid in de logistiek een sterke groei: 3,5% tussen 2010 en 2012. Jaarlijks vestigen zich tussen de 60 en 80 buitenlandse bedrijven met hun distributieoperatie in Nederland. Nederland heeft een aandeel van 5% in alle logistieke omzet in Europa. Ter vergelijking: de Nederlandse bevolking maakt 3% uit van de Europese bevolking.

Terugdringen regeldruk

Minister Schultz wil Nederland met de Topsector Logistiek profileren op 'kennisintensieve logistiek': het bedenken, ontwikkelen, demonstreren en op grote schaal toepassen van nieuwe logistieke werkwijzen. Ook wordt ingezet op het terugdringen van regeldruk, voldoende en goed gekwalificeerde werknemers en de strategische acquisitie van bedrijven en goederenstromen. Eind 2014 is hier 15 miljoen euro voor vrijgemaakt, recent is hier voor de komende jaren 29,3 miljoen euro aan toegevoegd.

De Monitor Logistiek en Goederenvervoer is een bundeling van statistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek, het Kennisinstituut Mobiliteit, Havenbedrijf Rotterdam, Schiphol Group, de Wereldbank, de Maritieme Monitor en het Kadaster.

ADVANCING MARITIME LEADERSHIP

EUROPORT

exhibition for
maritime technology

3-6 November 2015

Ahoy Rotterdam



**Registreer
nu voor een
gratis bezoek!**
[www.europort.nl/
registration](http://www.europort.nl/registration)

www.europort.nl



Op zoek naar de laatste ontwikkelingen op het gebied van scheepsefficiency, technologisch leiderschap, nieuwe marktkansen en human capital? Bezoek Europort en kom in contact met leiders uit de wereldwijde maritieme industrie. Neem deel aan één van de vele congressen en social events. Voor meer informatie en gratis registratie: www.europort.nl.

Supported by



Conference partners



Organised by



Europort 2015

Advancing maritime leadership

Van 3 t/m 6 november 2015 is Europort in Ahoy Rotterdam de internationale ontmoetingsplaats voor innovatieve technologie en complexe scheepsbouw. Ruim 1.100 exposanten presenteren hun maritieme producten en diensten aan de scheepsbouwindustrie. De tweemaaljaarlijkse vakbeurs heeft een focus op special purpose schepen voor de offshore, baggerij, marine, binnenvaart, visserij en megajachtensector.

EUROPORT

exhibition for
maritime technology
3-6 November 2015
Ahoy Rotterdam



Vanuit de hele wereld komen 'industry leaders' naar Rotterdam om elkaar te ontmoeten, relaties te versterken en het uitgebreide productaanbod te bekijken. Zij zullen kennis uitwisselen over hedendaagse technologische vraagstukken en uitdagingen die spelen binnen de maritieme en offshore support sector. Dit is uw kans om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen en waardevolle contacten te leggen met sleutelfiguren uit de industrie.

Veelzijdig congresprogramma

Kennis delen is anderen inspireren. Europort 2015 biedt een omvangrijk congres- en seminarprogramma die bezoekers de mogelijkheid geeft om zich te verdiepen in specifieke vraagstukken en actuele thema's die gedurende de week aan bod komen. Kennis wordt gepresenteerd en meningen gedeeld om zo tot nieuwe inzichten te komen. De vier hoofdthema's van het congresprogramma van Europort zijn: technologisch leiderschap, ship efficiency, nieuwe marktkansen en human capital.

De volgende toonaangevende congressen vinden plaats tijdens Europort:

- **Maandag 2 november**
Mare Forum ship finance

Mareforum bespreekt tijdens dit congres thema's rond financiering en investeringen die cruciaal zijn om een voor-aanstaande positie te behouden.

- **Dinsdag 3 november**
Brazil Network Day

Deze netwerkdag is een initiatief van de Braziliaanse ambassade in Den Haag met als doel om de lokale overheid, vertegenwoordigers van Braziliaanse en Nederlandse multinationals en lokale ondernemers die zaken of investeringen (willen) doen in Brazilië samen te brengen.

- **Woensdag 4 november**
Energy Efficient Ships 2015

Dit congres wordt georganiseerd door het Royal Institution of Naval Architects waarbij beheer van 'lower emissions - higher energy efficient' schepen centraal staat.

- **Donderdag 5 en vrijdag 6 november**
CEDA Dredging Days

De Central Dredging Association (CEDA) organiseert haar belangrijkste event tijdens Europort waarbij innovatieve oplossingen aan bod komen voor het baggeren van havens.

- **Dinsdag 3 t/m vrijdag 6 november**
Europort Masterclasses

Nieuw in 2015 zijn de Europort Masterclasses. Zes inspirerende Masterclasses, elk over een actueel maritiem onderwerp, waarbij toonaangevende professionals hun kennis en expertise met u delen. In slechts drie uur maakt u kennis met de nieuwste technologieën en innovaties, krijgt u een beeld bij toekomstige ontwikkelingen en heeft u gelegenheid te netwerken met experts uit de sector.

Elke Masterclass kent zijn eigen thema en doelgroep:

- Dinsdag 3 november:
Leadership through design
- Woensdag 4 november:
Leadership through technology
- Donderdag 5 november:
Leadership through efficiency
- Vrijdag 6 november:
Leadership through people

De Europort Masterclasses zijn een initiatief van Ahoy Rotterdam, organisator van Europort, en brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology. Kosten per masterclass bedragen € 99,-.

Europort Cruise Party op woensdag 4 november

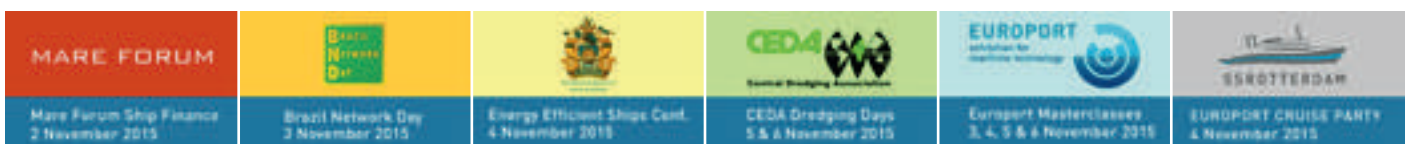
Na sluitingstijd van de beurs, gaan de zaken door in de levendige sfeer van het prachtige gerenoveerde SS Rotterdam (Stoomschip Rotterdam). Dit legendarische schip zeilde naar bijna alle hoeken van de wereld als het voormalige vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn. Op woensdagavond 4 november biedt het het perfecte decor biedt voor de Europort Cruise Party. Onder het genot van goed eten en drinken en prachtig uitzicht op de Maas kunt u informeel netwerken. Gratis pendelbussen vervoeren bezoekers en exposanten van Ahoy Rotterdam naar de SS Rotterdam.

Kaarten à € 99,- zijn te bestellen via:
www.europortcruiseparty.nl.

Download de Europort app

Download de gratis Europort app in de Play store (Android) en App Store (Apple/iOS) onder het zoekwoord Europort 2015. In de app kunt u zoeken naar exposanten en deze als favoriet instellen zodat u een persoonlijke route over de beursvloer kunt creëren. Daarnaast kunt u het beurs- en congresprogramma bekijken en sessies bookmarken.

Meer informatie, openingstijden en registratie: www.europort.nl.



Samen werken aan duurzame groei van haven- en industrieterrein Moerdijk

Natuurmanagement maakt economische ontwikkeling mogelijk

Op 2 juli ondertekenden de provincie Noord-Brabant, de gemeente Moerdijk, Bedrijvenkring Industrieterrein Moerdijk, Staatsbosbeheer, Brabantse Milieufederatie, Brabants Zeeuwse Werkgevers en het Havenschap Moerdijk het convenant Samenwerking Natuurmanagement haven- en industrieterrein Moerdijk. Daarmee verbinden deze partijen zich aan de afspraken in het Natuurmanagementplan om te investeren in natuur en milieu en zo verdere economische groei van het haven- en industrieterrein mogelijk te maken.

In de Havenstrategie Moerdijk 2030 is een verdere groei van het haven- en industrieterrein Moerdijk in de periode tot 2030 vastgelegd. Deze groei kan echter alleen plaatsvinden als dat gepaard gaat met het vergroten van de leefbaarheid in de regio en het vergroten van de veerkracht en kwaliteit van natuur en omgeving. In het natuurmanagementplan staan de afspraken die de betrokken partijen hebben gemaakt om dit te realiseren. Het plan is een uitwerking van de afspraken die in de 'Green Deal' (mei 2013) zijn gemaakt tussen het Havenschap Moerdijk, gemeente Moerdijk, Bedrijvenkring Industrieterrein Moerdijk (BIM), provincie Noord-Brabant en Staatsbosbeheer Regio Zuid.

Eerst investeren, dan groeien

Het principe van natuurmanagement is dat bedrijven eerst investeren in natuur en milieu om economische gebruiksruimte te verdienen. Zo worden ontwikkelingen van bedrijven mogelijk gemaakt in combinatie

met het versterken en uitbreiden van de natuur op het haven- en industrieterrein Moerdijk en de omgeving. Daarnaast kunnen door natuurmanagement procedures bij vergunningverlening op het gebied van natuur vereenvoudigd, versneld en mogelijk voorkomen worden.

Maatregelen

Het natuurmanagementplan bevat noodzakelijke en mogelijke maatregelen op hoofdlijnen om knelpunten of overschrijdingen op het gebied van natuur en milieu te voorkomen of weg te nemen. In (ontwerp)plannen van het haven- en industrieterrein kunnen bijvoorbeeld maatregelen geïntegreerd worden die het mogelijk maken om beschermde soorten flora en fauna te huisvesten zonder de economische groei te belemmeren. Maatregelen hiervoor kunnen zijn:

- Creëren van alternatieve vestigingsplaatsen voor beschermde soorten flora en fauna;

- Creëren van vestigingscondities voor nog niet gevestigde beschermde soorten;
- Versterken van de groene zone op het terrein;
- Het opzetten van natuureducatie, en aanleggen van wandel- en fietsroutes.

Er zijn ook nu al voorbeelden van dit soort maatregelen, zoals de broedbiotoop voor meeuwen op de Sassenplaat, en broedgelegenheid voor oeverzwaluwen op nog uit te geven gronden.

Daarnaast is het monitoren van de stikstofuitstoot en de externe werking van het haven- en industrieterrein op de nabij gelegen Natura 2000 gebieden (Biesbosch en Hollands Diep) een maatregel. Het Havenschap Moerdijk ontwikkelt hiervoor een beheermodel, dat wordt gebruikt bij het beoordelen van aanvragen van bedrijven die zich willen vestigen of willen uitbreiden.

Andere mogelijke maatregelen zijn:

- het in de Biesbosch aanleggen van verblijfplaatsen voor trekvis en trekvogels;
- het verbeteren van de oeverzones langs het Hollands Diep;
- het verminderen van CO2 en stikstofuitstoot door energiebesparende maatregelen.
- Dit laatste wordt al toegepast in het Energyweb XL-programma van Duurzame Verbindingen Moerdijk.

Dachser zet groei in Benelux voort

Samenwerking lucht- en zeevracht met landtransport steeds intensiever

Dachser blijft in de Benelux gestaag groeien. In 2014 steeg de omzet met bijna 13 procent ten opzichte van het jaar ervoor. Ook in Nederland boekte de internationaal logistiek dienstverlener mooie resultaten. Niet in de laatste plaats vanwege de krachtige bundeling van de divisies lucht- en zeevracht en wegtransport.

In 2014 genereerde de logistiek dienstverlener in de Benelux een totale omzet van 200 miljoen euro. Een groei van 13 procent ten opzichte van 2013. Ook het aantal medewerkers steeg aanzienlijk: van 676 naar 741. Deze ontwikkeling is volgens Aat van der Meer, Managing Director van Dachser Benelux, het gevolg van meerdere factoren. "We merken dat de economie aantrekt en zien een toename in de te vervoeren goederen van onze bestaande klanten, daar groeien wij in mee. Daarnaast hebben we enkele belangrijke investeringen gedaan, zowel in Nederland als België, en is de samenwerking tussen de divisies Air & Sea Logistics en Road Logistics sterk geïntensiveerd. Daar merken we nu de positieve gevolgen van."

Totaalpakket

De eerste stappen voor een intensievere samenwerking tussen de verschillende divisies zijn vorig jaar gezet. De vraag naar de distributie van internationaal inkomende goederen was de laatste jaren aanzienlijk gestegen. Reden voor Dachser om in Nederland en België de divisies lucht- en zeevracht en landtransport krachtiger te bundelen. Sinds 2014 vallen daarom beide divisies in de Benelux onder verantwoordelijkheid van Aat van der Meer. "Er is steeds meer vraag naar een totaaloplossing. Naar één partner bij wie klanten al hun logistieke vragen kunnen neerleggen. Door de verschillende divisies te koppelen, geven wij antwoord op die vraag. Hiermee ontstaat een win-winsituatie: wij maken een efficiëncyslag in de processen en de klant heeft te maken met slechts één contactpersoon. Of het nu gaat om het vervoeren van een container naar China of een pallet naar Helsinki."



Logistiek Centrum Rotterdam, vanwaar zowel zeevracht als wegtransport wordt georganiseerd

Investeringen

In de Benelux is de afgelopen jaren ook flink geïnvesteerd in vierkante meters. Onder andere in de vestiging Waddinxveen/Rotterdam. Het bestaande logistiek centrum is in 2013 uitgebreid met 5.000 vierkante meter voor crossdocking en warehousing. "Deze locatie biedt onderdak aan zowel wegtransport als zeevracht", legt Aat van der Meer uit. "Met de Rotterdamse haven binnen handbereik en de directe verbinding met het Europese netwerk, kan de koppeling tussen deze twee divisies snel worden gemaakt." Eenzelfde combinatie maakte Dachser eerder dit jaar ook in België. In Willebroek/Antwerpen is in 2014 een gloednieuw pand gerealiseerd: het terrein van 37.800 vierkante meter bevat een crossdock van 6.800 vierkante meter en een kantoorpand van 2.300 vierkante meter. "Hier is ook onze Belgische zeevrachtdivisie, eerder gevestigd in Mechelen, bij ingetrokken." Ook de luchtvrachtdivisie verhuisde onlangs naar een nieuwe locatie: Brussels Airport. Actueel zijn de uitbreidingswerkzaamheden die momenteel worden verricht in het Belgische Moeskroen: het bestaande pand wordt uitgebreid met 2.000 vierkante meter. "Alles bij elkaar is onze capaciteit de laatste jaren aanzienlijk vergroot", zegt Van der Meer. "Daar plukken we nu de vruchten van. En dat zien we terug in onze omzetcijfers."

Dachser in Nederland

Ook in Nederland realiseerde Dachser niets dan positieve cijfers. De omzet steeg met 12 procent, tonnage met 7 procent en het aantal zendingen met 8 procent. De groei is enerzijds te verklaren door de vergrote capaciteit, maar ook door het wereldwijde netwerk dat zich steeds verder uitbreidt. Hoewel Duitsland nog altijd één van de belangrijkste exportmarkten is van Nederland, zag Dachser met name de handel naar Scandinavië, Verenigd Koninkrijk en het Iberisch Schiereiland stijgen. Het toenemende verkeer naar Spanje en Portugal is één van de positieve gevolgen van de overname van de Spaanse logistiek dienstverlener Azkar in 2013. "Met de toevoeging van dit netwerk aan ons eigen Europese netwerk zijn wij in staat om onze klanten in de hele Benelux sneller te bedienen als het gaat om handel van en naar Spanje en Portugal."



Aat van der Meer, Managing Director van Dachser Benelux

A woman with long brown hair is looking up, her mouth open, as a pair of tongs offers her a fresh mussel. She is on a boat, and other people with cameras are visible in the background, suggesting a media event.

Mosselseizoen in Yerseke officieel ingeluid Zeeuwse mosselen van topkwaliteit

Door: Henk van de Voorde

Het mosselseizoen is in Yerseke per traditie feestelijk ingeluid met de nieuwe oogst van Zeeuwse bodem. Het predicaat Zeeuwse mossel duidt op topkwaliteit. De nieuwe oogst hoogwaardige mosselen van Zeeuwse bodem is inmiddels verkrijgbaar bij visspecialist, supermarkt en restaurant. De Zeeuwse mosselkwekers vissen hun mosselen van de percelen om ze vervolgens naar de Nederlandse Mosselveiling in Yerseke te brengen.

De eerste mosselsleep van het seizoen uit de Oosterschelde, werd aan boord van de mosselkotter YE72 gebracht. Een vijftigtal vertegenwoordigers van het journaal troosde de hevige regen en wind aan boord van de mosselkotter. De scribenten en persfotografen waren met name afkomstig uit België. Onze Zuiderburen zijn dan ook grootverbruiker van de Zeeuwse mosselen. Christine Fijnaut van het Mosselbureau werd aan boord van de YE72 vrijwel doorlopend geïnterviewd. Helemaal doorweekt legde ze uit dat de mosselsector zeer positief is gestemd over de goede smaak en het rijke vleesgehalte van de nieuwe Zeeuwse mosselen. "De mosselschelpen zijn wat groter uitgevallen en de zilte smaak is uitstekend. De consument kan weer genieten van een heerlijk pannetje met nieuwe oogst. De proefmonsters die eerder van de percelen uit de Oosterschelde en de Waddenzee

werden aangeleverd op de Nederlandse Mosselveiling waren al een gunstig voorteken", aldus Christine. De Zeeuwse Vlaamse verwelkomde eerder op de dag samen met producenten-secretaris Addy Risseeuw het gezelschap bij het Mosselbureau in de Haven van Yerseke.

Cultuurverschillen

Aansluitend oreerde Harry van Hest over de aanzienlijke cultuurverschillen tussen Nederlanders en Belgen. Van Hest is geboren en getogen in Antwerpen, maar heeft Nederlandse roots. "Het Oranjegevoel kennen wij niet in België. Een prins die gaat koek happen komt bij ons vreemd over. Nederlanders zijn breedspakig, direct en overbluffen vaak hun gezelschap. Bij straatinterviews pakken Nederlanders bijna de microfoon af, met Belgen is het huilen met de pet op. Toespraken zijn voor Belgen



Nederbelg Harry van Hest: 'cultuurverschillen'





'lectures'. Ze willen wijs overkomen en het publiek laten merken hoe slim ze zijn. Nederlanders maken van een speech een spectaculaire show. Het zijn wereldburgers. Ze waren gewend om naar andere continenten te varen zoals in de tijd van Michiel de Ruyter en de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Wij Belgen hielden ons bezig met tapijt weven onder de kerktoren, onder het toekijkend oog van schoonmoeder", aldus de 'Nederbelg'.

Argwanend

Hij legde een link met het feit dat België is in het verleden altijd bezet is geweest, zoals door Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland. "Een Belg is daardoor van nature argwanend. Hij vertrouwt niemand. Vlamingen hebben met mensen uit Wallonië in feite alles gemeen behalve de taal. Met Nederlanders hebben Vlamingen echter niks gemeen behalve de taal. Daardoor doet een Vlaming bijvoorbeeld makkelijker zaken met iemand uit Luik dan met een Nederlander." Van Hest ging een half uur lang onverdroten door om de verschillen tussen beide naties met een kwinkslag uit te vergroten. Zijn land is veel meer hiërarchisch ingesteld dan die Noorderburen die niet luisteren naar de baas. Waar men in Vlaanderen spreekt over 'een bediende', is dat in Nederland 'een medewerker'. Een Nederlandse manager heeft bevoegdheden, een Belgische manager heeft taken, waardoor hij altijd moet overleggen met zijn achterban.

Chique auto

"In België rijdt de baas in een chique auto met chauffeur. Een Nederlandse manager verontschuldigt zich voor zijn mooie auto door te zeggen dat deze in de aanbieding was. In Nederland worden beslissingen in vergaderingen genomen, in België in de wandelgangen. Bij een Nederlander zit net-

werken in de genen, terwijl het voor een Belg 'net' werken is. Wij stellen ons bescheiden op en zijn altijd op zoek naar een compromis", aldus Harry van Hest.

Mosselveiling

Na de toespraken en het opvissen van het eerste mandje mosselen in de Oosterschelde werd er weer koers gezet naar de Mosselveiling in de Haven van Yerseke, waar Syrcó Bakker van Pure-C uit Cadzand een overheerlijke mossellunch had bereid voor de gasten uit België en Nederland. Syrcó leerde het vak bij topkok Sergio Herman in driesterren restaurant Oud-Sluis. Het voorgerecht was een rauwe Zeeuwse mossel, gemarineerd in tomatenvocht met in de schelp een salade van courgette, tomaat en bieslook. Daarna werd er een verrukkelijke soep van mosselen met gele curry voorgeschoteld. Vervolgens konden de gasten zich tegoed doen aan een dampende pan heerlijke mosselen met Belgische frieten.

Mosselwijn

In het Zeeuws-Vlaamse Philippine, de bakermat van de mosselen, is de Spaanse Albariño Maccerrato van importeur Sanders Wijnkopers uit Leiden gekozen tot Mosselwijn 2015. Hoewel het Bourgondische Philippine geen eigen haven meer heeft sinds het midden van de vorige eeuw, blijft het mosseldorp bij uitstek. De plaats telt in totaal acht specifieke mosselrestaurants. Na het afsluiten van de Braakmanhaven hebben zich diverse mosselvisserij in Yerseke gevestigd. Desondanks staat Philippine internationaal als mosseldorp op de kaart.

Natuurlijke omstandigheden

De mossel wordt samen met de oester en de kreeft tot de Zeeuwse zilte zaligheden gerekend. Mosselen zijn de voorbije jaren geëvolueerd van arme mensen voedsel,

naar een echte delicatessen met een geheel eigen cultuur. Mosselen zijn afhankelijk van natuurlijke omstandigheden. Ze hebben ongeveer twee jaar tijd nodig om uit te groeien tot consumptierijpe mosselen. De hoeveelheid oogstbare mosselen is in de eerste maanden van het seizoen gering. Pas later in het mosselseizoen (dat loopt van juli tot april) zal blijken welke hoeveelheid beschikbaar is. Het pannetje Zeeuwse mosselen blijft een populair gerecht. De komende weken gaan miljoenen kilo's mosselen naar de Zuiderburen. De mossel is immers verankerd in de Belgische eetcultuur. Ook in Nederland is er jaarlijks een lichte stijging in afzet. In beide landen voert de mosselsector een promotiecampagne om de consument te inspireren mosselen vaker op het menu te zetten. Mosselen bevatten weinig vet, maar juist veel eiwitten en mineralen. Nederland exporteert niet alleen een groot deel van zijn mosselen, maar importeert ook een deel voor de handel. Belangrijke importlanden zijn Ierland, Duitsland Denemarken en het Verenigd Koninkrijk.

Export

De mossel is een belangrijk product uit de Nederlandse schelpdierteelt. In Europa worden er jaarlijks circa 500 miljoen kilo mosselen geproduceerd, waarvan ongeveer 50 miljoen kilo in Nederland. De meeste Nederlandse mosselen zijn bestemd voor de versmarkt. Het grootste deel wordt geëxporteerd naar België en Frankrijk. De consumptie in eigen land is ongeveer 10 miljoen kilogram per jaar. Omdat de productie in belangrijke natuurgebieden geschiedt, vindt het kweekproces onder strenge voorwaarden ter bescherming van de natuurwaarden plaats. Mosselzaad, de 'grondstof' voor de mosselkweek, mag niet overal meer worden gevisst en pas als er voldoende ligt.

Vervolg zie pagina 25.



Syrcó Bakker (rechts) en zijn team verzorgden een vorstelijke lunch.

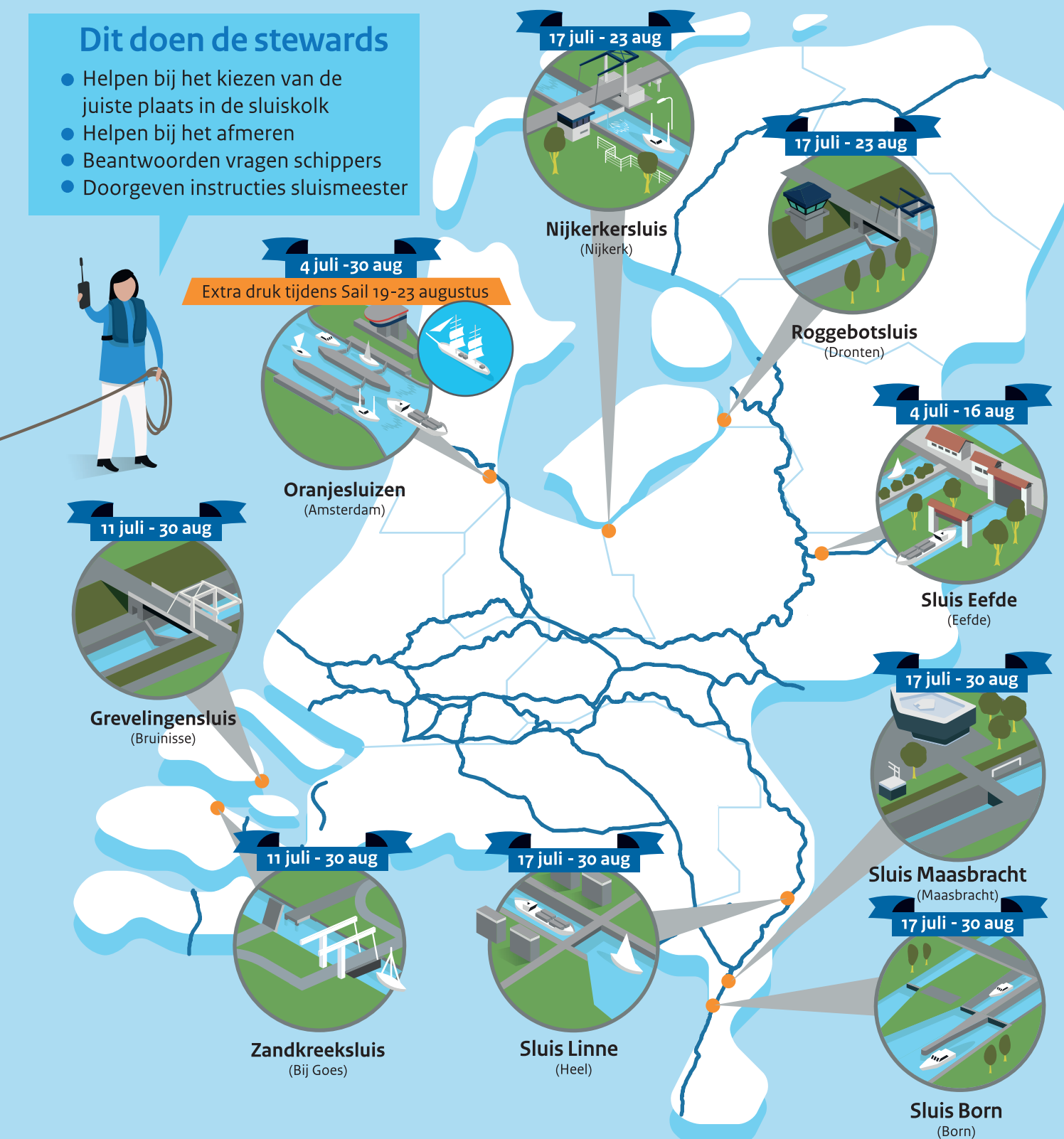


Stewards helpen je in de sluis, zomer 2015

Met mooi weer neemt de drukte op de vaarwegen toe, vooral bij de sluisen. Grote vrachtschepen en kleine plezierjachten moeten hier samen manoeuvreren in een beperkte ruimte. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en lange wachttijden. Stewards van Rijkswaterstaat assisteren deze zomer op 9 drukke of complexe sluisen bij het schutten en dragen zo bij aan vlot en veilig scheepvaartverkeer.

Dit doen de stewards

- Helpen bij het kiezen van de juiste plaats in de sluiscolk
- Helpen bij het afmeren
- Beantwoorden vragen schippers
- Doorgeven instructies sluismeester





Bovendien hebben de mosselkwekers afgesproken om de visserij op mosselzaad op wilde banken stap voor stap te verminderen en te zoeken naar alternatieve mosselzaadbronnen.

MZI

Eén van de oplossingen die uitkomst kan bieden, is het plaatsen van mosselzaadinvanginstallaties (MZI's). Dat zijn touwen of netten die aan boeien of buizen in het water hangen en waaraan de mossellarven zich kunnen hechten. De MZI's spelen een wezenlijke rol in de verduurzaming van de Nederlandse mosselvisserij. De Nederlandse mosselcultuur is sinds 2011 gecertificeerd onder het MSC (Marine Stewardship Council) label.

Kweekgebieden

Het vissen van mosselen vindt al ruim 150 jaar plaats in de Nederlandse kustwateren. De kweekgebieden zijn de Oosterschelde en de Waddenzee. Ook in de Duitse Waddenzee worden mosselen gekweekt die via de Mosselveiling in Yerseke worden verkocht. In totaal wordt in beide gebieden op ongeveer 7.000 hectare mosselen gekweekt. De Waddenzee beschikt over de meeste mosselpercelen en is door de sterke invloed van eb en vloed en het hierdoor hogere aanbod van voedsel voor de mosselen, ook het meest geschikt voor de kweek. De opbrengst van de Waddenzee is echter door de dynamische kenmerken van het gebied minder constant dan die van de Oosterschelde. Stormen en vraat door bijvoorbeeld (eider)eeden, krabben en zee-sterren tasten de hoeveelheid mosselen in de Waddenzee aan. Door de beschutte lig-

ging is het risico op verlies door stormen in de Oosterschelde minimaal.

Bodemcultuur

Bodemcultuurmosselen worden op de mosselpercelen in de kweekgebieden opgekweekt van mosselzaad tot halfwasmos-selen en uiteindelijk tot consumptiemosselen. Het mosselzaad wordt traditioneel verkregen door te vissen op wild zaad, in de Waddenzee, de Oosterschelde en in de Voordelta. In het voorjaar en het najaar wordt er geïnventariseerd hoeveel wild mosselzaad er aanwezig is, waarna er een vergunning wordt aangevraagd om een deel van dit wilde zaad op te mogen vissen. Als het zaad is opgevisst wordt het overgebracht naar de kweekpercelen. In 1993 hebben de mosselkwekers gezamenlijk besloten tot een onderlinge verdeling van het zaadquotum. Op deze wijze verloopt de mosselzaadvisserij zonder competitie en dus beheerst. De kwekers hebben met de natuurbeschermingsorganisaties en de overheid afgesproken om geleidelijk over te schakelen op het kunstmatig winnen van mosselzaad.

Seizoen

Het mosselseizoen voor Zeeuwse bodemcultuur mosselen vangt meestal in juli aan. De start van het seizoen is afhankelijk van het aanbod en de kwaliteit van de mosselen. Het seizoen voor de Zeeuwse mossel loopt tot april van het jaar daarop. Het verhaal van de 'r' in de maand is al lang achterhaald. Vroeger waren mosselen alleen verkrijgbaar in de maanden met een 'r'. Dit had alles met het transport te maken, maar sinds er geconditioneerd vervoer beschikbaar is, zijn mosselen van juli tot april verkrijgbaar.

Een gesloten koelketen van de verwerking tot aan de winkel garandeert een optimaal product met optimale smaak. Zo blijven er negen maanden per jaar mooie Zeeuwse mosselen.

Verwaterpercelen

De verwerkende groothandelsbedrijven zaaien de mosselen die op de veiling zijn gekocht uit op speciale percelen in de Oosterschelde. De natte pakhuizen zijn percelen voor de kust van Yerseke, waar de Oosterschelde een harde bodem heeft. Hier kunnen de mosselen zichzelf schoonspoelen (verwateren), waardoor ze zandvrij aan de consument kunnen worden aangeboden. Door het verwateren in de Oosterschelde krijgt de mossel het predicaat 'Zeeuwse mosselen' mee. Mosselen worden levend met schelp en al verkocht, maar worden ook tot conserven verwerkt.

Mosselzaadinvanginstallaties (MZI's)

Mosselkwekers hebben met de natuurorganisaties (Waddenvereniging, Vogelbescherming, Stichting Wad en Natuurmonumenten) en de overheid een convenant gesloten om op een duurzame manier mosselen te kweken en mee te werken aan natuurherstel van de Waddenzee. De mosselsector investeert in duurzame vangst- en kweekmethoden en bouwt stapsgewijs de mosselzaadvisserij af op natuurlijke mosselbanken in de Waddenzee. Zo krijgt de zeebodem rust, waardoor natuurlijke mosselbanken en zeegrasvelden zich kunnen ontwikkelen.

www.mosselbureau.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

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



SIMPLY THE CLEANEST

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

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



EVAC VACUUM TOILETS, TYPE VT910



Qua-vac

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

Samenwerking MVO Nederland en Nederland Maritiem Land voor verduurzaming maritieme sector

Uniek verbond voor emissieloze en circulaire schepen

MVO Nederland en Nederland Maritiem Land (NML) gaan samenwerken om bedrijven uit de maritieme sector extra te ondersteunen bij het verduurzamen van hun bedrijfsactiviteiten. De organisaties bundelen hun kennis, expertise en netwerk om de komende twee jaar maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) meer te stimuleren in de maritieme sector. Gisteren ondertekenden zij daartoe een samenwerkingsovereenkomst.



(VLNR) Mieke Bakker (MVO Nederland), Bernedine Bos (MVO Nederland), Wim van Sluis, (Nederland Maritiem Land), Arjen Uytendaal (Nederland Maritiem Land)

Een gevarieerde groep van ondernemers uit de maritieme sector heeft vorig jaar onder leiding van MVO Nederland een vergaande ambitie bekendgemaakt voor de verduurzaming van de maritieme sector. MVO Nederland initieert met deze ondernemers innovatieve projecten om hun duurzame ambitie in de praktijk te brengen. De projecten zijn gericht op het overwinnen van de hardnekkigste obstakels voor MVO in de maritieme sector.

Vanaf nu zal MVO Nederland in dit proces nauw optrekken met NML. Mieke Bakker, sectormanager Maritiem bij MVO Nederland, is blij met deze samenwerking: "Er bestaan nog steeds grote MVO-issues in de maritieme sector. Een van de meest bekende vormen de sloopstranden in Pakistan, Bangladesh en India waar oude schepen met blote handen worden ontmanteld.

Door samen te werken met NML kunnen we dit soort problemen gezamenlijk aanpakken, en tegelijkertijd de Nederlandse maritieme sector internationaal positioneren als een sector waarbinnen duurzaamheid voorop staat."

Binnen de samenwerking zal veel ruimte bestaan voor kruisbestuiving met de councils van NML (Trade, Human Capital en Innovation). Arjen Uytendaal, directeur van NML: "Ik denk dat er in de maritieme sector volop kansen liggen voor een integrale aanpak op het gebied van duurzaamheid. Dat betekent dat duurzaam ondernemen wordt gezien als onderdeel van een ketenproces. NML kan daar samen met MVO Nederland een faciliterende en versnellende rol in spelen."

Over het IMVO-programma

De samenwerking tussen MVO Nederland en Nederland Maritiem Land maakt deel uit van een overkoepelend internationaal MVO (IMVO)-programma dat wordt gefinancierd door het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Binnen dit IMVO-programma zoekt MVO Nederland samen met een groep MKB'ers en belangrijke stakeholders uit zes economische sectoren naar sociale en technische innovaties, nieuwe duurzame productie-methoden en optimale samenwerking met ketenpartners. De opgedane ervaringen dienen als voorbeeld en inspiratie voor de hele sector en vervolgens ook daarbuiten.

Over MVO Nederland

MVO Nederland inspireert, verbindt en versterkt bedrijven en sectoren om steeds verdergaande stappen te zetten op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). 'Samen veranderen' is het motto van deze nationale kennis- en netwerkorganisatie. Haar ambitie is dat het Nederlandse bedrijfsleven wereldwijd wordt gezien als een inspirerend voorbeeld van MVO en duurzaamheid. In 2014 bestaat MVO Nederland 10 jaar. In die tijd is de organisatie uitgegroeid tot hét startpunt voor alle ondernemers die hun bedrijfsvoering willen verduurzamen. Inmiddels hebben meer dan 2.000 bedrijven en organisaties zich als partner bij MVO Nederland aangesloten. Elke maand komen daar partners bij. Deze ondernemingen komen uit alle sectoren en variëren van MKB tot multinationals. MVO Nederland ondersteunt hen met praktische tips, kennisdossiers, praktijkvoorbeelden, trainingen, branchespecifieke of themagerelateerde netwerken en concrete veranderprogramma's. De activiteiten van MVO Nederland worden projectmatig gefinancierd door zowel de aangesloten bedrijven en organisaties als overheden.

Voor meer info: www.mvonederland.nl



Extra nautische veiligheidsmaatregelen tijdens SAIL Amsterdam 2015

SAIL Amsterdam 2015 vindt plaats van 19 t/m 23 augustus 2015. Die dagen verwacht de Amsterdamse haven meer dan 5000 schepen en tienduizenden bezoekers. De veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer vindt in nauwe samenwerking plaats tussen Havenbedrijf Amsterdam, Waternet, Rijkswaterstaat en Politie.

Diverse nautische maatregelen zijn getroffen om het scheepvaartverkeer tijdens SAIL veilig te laten verlopen. Zo is er eenrichtingsverkeer op het Noordzeekanaal, zijn er stremmingen, snelheidsbeperkingen en geldt er een aanmeerverbod langs het Noordzeekanaal en op het IJ. Ten aanzien van beroepsvaart geldt konvooivaren.

Met de onlangs gestarte campagne 'Varen op het IJ? Hou je koppie erbij!', worden de bijzondere maatregelen tijdens SAIL Amsterdam 2015 en algemene regels en tips onder de aandacht gebracht bij iedereen die van plan is met een boot naar SAIL te komen. Alle maatregelen voor recreatievaart zijn terug te vinden op www.sail.nl. Er is een aparte kaart gemaakt met de nautische informatie. Bovendien zijn de regels samengevat in een folder die wordt verspreid onder de recreatievaart en is een speciale animatie gemaakt.

Verplichte vaarrichting

Tijdens de SAIL-In parade op woensdag 19 augustus geldt van 10.00 tot 17.00 uur een verplichte vaarrichting van IJmuiden naar Amsterdam op het Noordzeekanaal, het IJ en de IJhaven (Oranjevaren). Het is niet toegestaan tegen deze vaarrichting in te varen, te kruisen of in te halen. De maximum snelheid tijdens de SAIL-In parade is overall 6 kilometer per uur. Bij de SAIL Thank You parade op zondag 23

augustus vanaf 16.00 uur, zal de verplichte vaarrichting met de tall ships mee zijn. De maximum snelheid tijdens deze parade zal rond de 10 km/u liggen.

De belangrijkste vaarregels en tips

De belangrijkste vaarregels zijn:

- Het is niet toegestaan tegen de vaarrichting in te varen, te kruisen of in te halen;
- De maximale vaarsnelheid in het SAIL-gebied is 6 kilometer per uur;
- Houd stuurboordwal (rechts);
- Roeien, zeilen en jetskiën, Stand Up Padding e.d. is uitdrukkelijk verboden;
- Niet met alcohol aan het roer;
- Voer de juiste verlichting.

De belangrijkste tips zijn:

- Volg aanwijzingen van toezichthouders en verkeersleiders direct op;
- Let op aanwijzingen op de informatieborden;
- Kinderen aan boord, zwemvesten aan;
- Kijk regelmatig achterom, laat je niet verrassen/vaar niet in de dode hoek van een groot schip.

Eenrichtingsverkeer en stremmingen

Tijdens SAIL-activiteiten zoals wedstrijden in het SAIL Experience gebied is Het IJ ten noorden van het KNSM-eiland, dat door betonnen is gemarkeerd, gestremd. Het is voor niet-deelnemende schepen

niet toegestaan dit gebied in te varen. Van 19t/m22 augustus is het IJ elke avond van 21.30 – 23.30 uur ter hoogte van het KNSM-eiland gestremd in verband met het afsteken van vuurwerk van 22.30 uur tot 22.45 uur.

De sluizen van IJmuiden zijn op 19 augustus tijdens de SAIL-In gestremd voor overige scheepvaart. Op zondag 23 augustus van 19:00-22:00 uur zijn de sluizen van IJmuiden, met uitzondering van de Zuider- en Kleine sluis, gestremd in verband met het vertrek van de tall ships.

Tijdens de Pieremachocheltocht op vrijdag 21 augustus tussen 13.00 en 17.00 uur geldt eenrichtingsverkeer op de route Westerdok, Korte Prinsengracht, (oversteek Amstel) Nieuwe Prinsengracht, Plantage Muidergracht, Entrepotdok.

Verscherpt toegangsbeleid IJhaven (Oranjestad)

De IJhaven (Oranjestad) vormt met alle tall ships het nautische middelpunt van het SAIL-terrein. Vanwege de capaciteit van de IJhaven (Oranjestad) en om de veiligheid en toegankelijkheid te kunnen waarborgen, geldt er een strikt toegangsbeleid voor de IJhaven (Oranjestad). Om dit beleid te kunnen handhaven introduceert SAIL een geavanceerd controlesysteem op basis van RFID-chiptechniek.

Maatregelen IJhaven (Oranjestad)

De IJhaven is gesloten tijdens het afmeren van de tall ships op 19 augustus en tijdens het vertrek op 23 augustus vanaf 15.00 uur. Particuliere schepen, mits deze zijn voorzien van een werkende motor en korter dan 15 meter met maximaal 12



opvarenden, hebben gratis toegang tot de IJhaven. Particuliere schepen tot 12 meter met meer dan 12 opvarenden of schepen langer dan 15 meter en korter dan 46 meter met maximaal 40 opvarenden zijn verplicht zich te registreren via SAIL.nl. Dit geldt zowel voor toegang tot de IJhaven (Oranjestad) als voor het meevaren tijdens SAIL-In of SAIL Thank You parade. Niet geregistreerde schepen krijgen geen plek in de parade, maar dienen achteraan aan te sluiten. Schepen die langer dan 45,99 zijn, hebben geen toegang tot de IJhaven. Voor alle boten die een (geldelijke) tegenprestatie vragen in welke vorm dan ook aan hun opvarenden geldt dat er via SAIL.nl alleen nog accreditatie aangevraagd kan worden voor de SAIL-In en SAIL Thank You parade.

Afmeren

Er is een afmeerverbod van kracht langs het Noordzeekanaal en Het IJ en in het evenementengebied. Beroepsvaart zal tijdens SAIL het evenementengebied in konvooi passeren.

Boeien- en bordenplan SAIL

Ten behoeve van SAIL heeft Havenbedrijf Amsterdam een borden- en boeienplan opgesteld om de maatregelen in het kader van SAIL kenbaar te maken. Er komt een gele boeienlijn met A1 topteken om het evenementengebied SAIL Oceaan (Oceaan) af te bakenen. Het westelijk en oostelijke gedeelte van het evenementengebied zal door vier grote gele boeien worden aangegeven. Tijdens SAIL zullen er diverse borden geplaatst worden om onder andere de maximum vaarsnelheid en de vaarrichting aan te geven.

Havenbedrijf Amsterdam en SAIL

Sinds de eerste editie in 1975 is de Amsterdamse haven nauw betrokken bij de organisatie van SAIL. De organisatie van SAIL Amsterdam 2015 is in handen van Sail Event Partners (SEP). In SEP hebben Stichting Sail Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam en AEC Concepts & Events zich verenigd. Havenbedrijf Amsterdam is verantwoordelijk voor het handhaven van de veiligheid op het water in het SAIL-gebied en voor het waarborgen van een goede doorstroom van het scheepvaartverkeer op het IJ en in het Noordzeekanaal tijdens SAIL. Ook faciliteert Havenbedrijf Amsterdam de aan- en afvaarten van de hospitality schepen in het westelijk havengebied waar tienduizenden zakelijke bezoekers worden ontvangen.



NIEUWS

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

op het spoor

Bertho Eckhardt nieuwe voorzitter van KNV

Bertho Eckhardt is per 1 juli de nieuwe voorzitter van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Hij neemt het stokje over van Pieter Hofstra, die zes jaar voorzitter was van de werkgeversorganisatie.

Mansveld biedt podium voor duurzaam transport bij VN

Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu presenteerde onlangs in New York een initiatief waarmee het personenvervoer en goederentransport in andere landen ook schoner en klimaatvriendelijker kan worden.

Station Deurne wint Pluk van de Pettefletprijs 2015

Michel Lintermans heeft met zijn initiatief voor Coöperatie Stationspark Deurne de Pluk van de Pettefletprijs 2015 gewonnen. De prijs is uitgelooft door Vroege Vogels en De Natuur en Milieufederaties en is bestemd voor het beste plan om natuur en milieu in Nederland te verbeteren.

ProRail-topman: veiligheidsdenken spoor doorgeslagen

Er is eerder te veel veiligheid op en rond het spoor dan te weinig. Het gevolg is soms oponthoud waar dat niet nodig is. Dat zei ProRail-directeur Pier Eringa tijdens de Dag van de Rail in het NS-hoofdkantoor in Utrecht.

NS vraagt treinfabrikanten om offertes voor nieuwe Intercity's

Spoorvervoerder NS heeft in een zogenaamde 'request for proposal' vier geselecteerde leveranciers gevraagd om te komen met offertes voor de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Deze nieuwe intercitiy's gaan vanaf de dienstregeling van 2021 zowel over het hoofdrailnet als de HSL rijden. Ze moeten tenminste 200 kilometer per uur kunnen rijden.

Beneluxparlement: Benelux als binnenlands spoornet behandelen

Het Beneluxparlement wil dat er een Benelux Railagenda komt waarin de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse spoorwegen de hele Benelux als binnenland behandelen. In een aanbeveling die unaniem is aangenomen, pleit het Parlement er onder andere voor een snel en betrouwbaar alternatief uit te werken voor de Fyra.

Grote treinstations krijgen gebiedsagent

Grote stations die vaak te maken hebben met agressie of zwartrijders krijgen een speciale gebiedsagent. Dat hebben NS en de politie vrijdag afgesproken. Het gaat om twintig gebiedsagenten die op dagelijkse basis tientallen collega's kunnen inzetten op stations en op probleemtrajecten.

Verskil in bediening tussen ERTMS-spoortrajecten verwarrend voor machinist

De bediening van treinen op spoortrajecten die al zijn uitgerust met het beveiligingssysteem ERTMS verschilt op sommige punten tussen lijnen afzonderlijk. Dit kan verwarrend zijn voor machinisten die op meerdere van deze trajecten rijden. Daarom is het belangrijk dat het gebruikersproces van deze vier spoortrajecten gelijk wordt getrokken.

ProRail overtrad aanbestedingswet met onderhandse verlenging onderhoudscontracten

ProRail heeft de aanbestedingswet overtreden door onderhands gegunde onderhoudscontracten te verlengen naar tien jaar. De spoorbeheerder meldde de verlenging niet aan haar eigen Raad van Commissarissen en aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Directeur Railforum: roer moet om in de spoorsector

De spoorsector is in de midlife terechtgekomen. Oude systemen die ons eerst brachten wat we dachten nodig te hebben, zoals succes en economische voorspoed, falen. We moeten vooral veel en hebben ons zelf vastgedraaid in het web van geld verdienen en steeds meer regeltjes.

InTraffic krijgt verlenging van CO2-Prestatieladder niveau 5

InTraffic, technologiebedrijf voor verkeer en vervoer, is er in geslaagd om de CO2-Prestatieladder niveau 5 met drie jaar te verlengen. De CO2-Prestatieladder stimuleert bedrijven om CO2-bewust te handelen in de bedrijfsvoering en bij uitvoering van projecten.

Extra controles spoor vanwege warme weer

ProRail voert de komende dagen opnieuw hitteschouwen uit. Bij aanhoudende hitte met meer dan 25 graden controleren inspecteurs van ProRail voortdurend de ligging van het spoor. Bij hoge temperaturen kan namelijk het staal uitzetten. Om dat te voorkomen moet het spoor goed vastliggen in de ballast.

NS en ProRail willen meer testen op A2-corridor

NS en ProRail zien ervan af om al in 2017 de frequenties te verhogen van het treinverkeer op de zogenaamde A2-corridor (Amsterdam-Eindhoven). De nieuwe infrastructuur rond Utrecht met meer capaciteit voor de bijsturing vraagt een andere werkwijze.

Dual Inventive maakt netwerk open source

Dual Inventive gaat haar netwerk openen voor derden. Dat betekent dat andere spoorbedrijven met hun eigen systemen kunnen inloggen bij Dual Inventive. Voorheen gebruikte het technologiebedrijf het netwerk alleen voor haar eigen systemen, maar nu stelt ze het dus ook open voor andere spoorse partijen.

Spoor tussen Eindhoven en Limburg wekenlang dicht

Het spoor tussen Eindhoven en Limburg gaat vanaf zaterdag 18 juli enkele weken dicht. Dat komt door een grootschalige spoorvernieuwing die spoorbeheerder ProRail en aannemer VolkerRail gaan uitvoeren. Tot en met zondag 9 augustus is er dan geen of beperkt treinverkeer mogelijk op de trajecten Eindhoven – Venlo en Eindhoven – Weert.

Strukton Rail neemt NS Spoor aansluitingen over

Strukton Rail neemt NS Spoor aansluitingen over van NS. Strukton Rail en de spoorvervoerder tekenden daarvoor woensdag het overnamecontract. NS Spoor aansluitingen gaat verder onder Strukton Rail Short Line.

Zwolse Hanzeboog twintig centimeter langer door hitte

De stalen Hanzeboog in Zwolle is door het zomerse weer zo'n twintig centimeter langer. Sinds de opening van de brug in juni 2011 is de brug niet zo lang geweest. In vergelijking met een koude winterdag is het verschil dertig centimeter.

27 leerlingmonteurs behalen diploma bij TechniekFabriek

27 leerlingmonteurs hebben op 25 juni hun opleiding aan de NedTrain TechniekFabriek met goed gevolg afgerond. Naast een diploma krijgen de 27 talenten ook gelijk een baan als treinmonteur in één van de vestigingen van onderhoudsbedrijf NedTrain.

ILT: info over gevaarlijke stoffen in goederentreinen moet beter

De informatie over goederentreinen met gevaarlijke stoffen is in 2014 na controles in 97 procent van de gevallen juist gebleken. Daaruit blijkt dat de invoering van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) ervoor heeft gezorgd dat de informatie over de samenstelling en positie van deze treinen beter beschikbaar is.

KIDV biedt eerste set branche-verduurzamingsplannen aan

Het Kennisinstituut Duurzaam Verpakken (KIDV) heeft een brief over de vaststelling van de eerste set brancheverduurzamingsplannen met hoogst haalbare doelen naar staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu gestuurd. Het betreft de plannen van de branchegroepen Groenten en Fruit, Levensmiddelen (inclusief diervoeding) en Thuiswinkel. Ook het deelplan 'r-PET 2018-2022' van de Nederlandse vereniging Frisdranken, Waters en Sappen is door het KIDV getoetst en aan de staatssecretaris toegestuurd.

In een brancheverduurzamingsplan staat welke maatregelen het bedrijfsleven treft om de zogenoemde productverpakkingscombinaties binnen verschillende sectoren (verder) te verduurzamen. Het bedrijfsleven doet dit door hoogst haalbare doelen te stellen, eerst voor het jaar 2018 en daarna ook voor 2022. Het opstellen van brancheverduurzamingsplannen is door de rijksoverheid, het verpakkende bedrijfsleven en de Nederlandse gemeenten afgesproken in de Raamovereenkomst Verpakkingen 2013-2022. Branches dragen zelf verantwoordelijkheid voor de totstandkoming van de plannen. Het KIDV heeft hiervoor een methodiek ontwikkeld en de branches in het proces ondersteund. Ook stelde het KIDV een onafhankelijke commissie in - bestaande uit vier wetenschappers van vier verschillende universiteiten - om de hoogst haalbare doelen te toetsen.

Het KIDV ontwikkelde in 2013 de aanpak en methodiek, waarna de branches in 2014 zijn begonnen met het opstellen van de brancheverduurzamingsplannen en de hoogst haalbare doelen. Volgens de KIDV-methodiek baseren zij zich daarbij op de prestaties van koplopers uit de branches. Deze resultaten zijn de uiteindelijke lat voor het peloton. Hester Klein Lankhorst,

directeur van het KIDV: "Deze aanpak werkt. Samen met branches en bedrijven brengen we een nieuwe beweging op gang, waarin koplopers met hun prestaties stimuleren dat steeds meer bedrijven tot 'het peloton' toetreden. De brancheverduurzamingsplannen zorgen er voor dat branches en bedrijven het onderwerp nadrukkelijk op de agenda zetten. Waar het verduurzamen van verpakkingen eerst vooral iets was van verpakkingskundigen, wordt het nu besproken in de 'boardroom' van branches en bedrijven. Van de directiekamer tot de werkvloer zijn méér mensen bezig met beter en duurzamer verpakken en dragen ze bij aan de circulaire economie. Niet in de laatste plaats omdat het in de plannen gaat om extra inspanningen bij het ontwikkelen van verpakkingen, naast de doelen die in de raamovereenkomst al zijn gesteld over het recyclen van verpakkingsmateriaal."



Impact

Op basis van de eerste set brancheverduurzamingsplannen stelt het KIDV dat deze vooral impact hebben op:

- Meer inzet van duurzaam beheerde en gecertificeerde grondstoffen, zoals FSC.
- Verhoging van het aandeel secundaire

grondstoffen in verpakkingen, zoals in kunststof flessen en bakjes.

- Vermindering van de hoeveelheid gebruikte grondstoffen door optimalisatie, onder meer van verpakkingsvolume.
- Optimalisatie van verpakkingen voor recycling, door inzet van mono materialen.
- Toepassing van recyclinglogo's op verpakkingen zodat consumenten hun verpakkingen beter gescheiden kunnen aanbieden.

In de praktijk leiden de brancheverduurzamingsplannen er bijvoorbeeld toe dat er meer gerecycled PET in flessen en bakjes wordt toegepast en dat flessen en zuivelbekers lichter worden. Ook folies voor groenten en fruit worden lichter gemaakt of deze worden vervangen door alternatieven die de houdbaarheid van de producten verlengt. Onderzocht wordt hoe de loze ruimte in verzenddozen vanaf 2016 kan worden verminderd. Verder zorgt het gebruik van meer mono-materialen dat consumenten verpakkingsafval makkelijker kunnen scheiden. Ook kunnen consumenten straks makkelijker zien bij welk afval ze verpakkingen kunnen weggooien.

Onderzoeken

Uit de eerste set brancheverduurzamingsplannen komt ook naar voren dat branches en bedrijven op een aantal onderdelen behoefte hebben aan meer kennis. Het gaat dan bijvoorbeeld om de brede en duurzame inzet van biobased kunststoffen, de verbetering van de recycling van aluminium en het verlagen van de milieu-impact door gebruik te maken van alternatieve materiaalsoorten. Deze onderzoeken worden door de branches zelf opgepakt of in overleg met het KIDV opgenomen in het wetenschappelijk onderzoeksprogramma van het kennisinstituut. De uitkomsten vormen input voor de volgende serie plannen die in 2017 worden opgesteld met de hoogst haalbare doelen voor de periode 2018-2022, zodat daarbij nog grotere stappen kunnen worden gezet.

Vervolg

Op dit moment wordt nog een aantal plannen door de toetsingscommissie getoetst. Het KIDV verwacht in het najaar een tweede set plannen aan de staatssecretaris te kunnen aanbieden, gevolgd door een derde set aan het einde van het jaar.

Grootste containerschip ter wereld



Foto: © Henk Claeyss

Het grootste containerschip ter wereld, de 'Barzan' van UASC, heeft een laadvermogen van bijna 20.000 containers. Het gigantische schip arriveerde begin juli in de haven van Zeebrugge.

Arbocatalogus Verticaal Transport ondertekend

Vertegenwoordigers van FNV Transport & Logistiek, CNV Vakmensen en Vereniging Verticaal Transport (VVT) hebben hun handtekening gezet onder de verlenging van de Arbocatalogus voor het Verticaal Transport. Hiermee geven de sociale partners invulling aan hun rol om veilige en gezonde werkomstandigheden verder te bevorderen. Het Sectorinstituut Transport en Logistiek coördineerde de totstandkoming hiervan.

De verlenging houdt in dat de huidige Arbocatalogus is geëvalueerd en geüpdatet met een looptijd tot 1 september 2020. De Arbocatalogus is een overzicht van een aantal belangrijke arbeidsrisico's en bijbehorende beheersmaatregelen. De maatregelen zijn op maat voor het hijsen van lasten en toegespitst op de praktijksituatie bij bedrijven in het verticaal transport.

Nu de verlenging van de Arbocatalogus is ondertekend, wordt deze aangeboden aan de Inspectie van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) voor toetsing. Na goedkeuring door de Inspectie SZW gebruikt zij de catalogus als referentiekader bij inspecties en projecten in het verticaal transport.

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

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

 **neoflex**

www.neoflex-europe.nl

Korte Berichten

Seacontractors breidt vloot uit met 6 werkschepen

Wereldwijde maritieme dienstverlener Seacontractors, met hoofdkantoor in Middelburg, breidt haar vloot fors uit door de overname van zes werkschepen. De B-klasse schepen maken deel uit van een over te nemen bedrijfs onderdeel van Koninklijke Boskalis Westminster NV. De acquisitie betreft de schepen Smit Bison, Smit Buffalo, Smit Bronco, Smit Barracuda, Smit Beluga en Smit Bulldog. Met deze toevoeging aan de

bestaande vloot en crew, is de toonaangevende maritieme dienstverlener klaar voor de toekomst. De uitbreiding tot meer dan twintig multipurpose werkschepen onder haar beheer, zorgen voor een stevige verbreding van het groeifundament van Seacontractors. De overname leidt tot operationele synergievoordelen en versterking van de internationale marktpositie. Zo wordt een belangrijke stap gezet in de richting van mondiaal

leiderschap in het segment van werkschepen voor de offshore, baggerindustrie en civiele constructies. Binnenkort worden de gloednieuwe offshoreschepen Atlantis en de Dian Kingdom opgeleverd. Het betreffen twee 70 tons bollard pull offshore anchor handlers, type Stan Tug.

www.seacontractors.com



AdBloom biedt innovatief concept

GOES — Geen eindeloze herhaling meer van dezelfde commercials op een beeldscherm, maar een doelgroep gericht outdoor bereiken via de AdPlay, analoog aan het digitale google. Winkeliers of horecaondernemers die hun bedrijf beschikbaar stellen voor de Adplay worden gefaciliteerd met onder andere gratis Wifi en een eigen landingpagina. "De tool doet automatisch elke vijf seconden een meting met het oog op de doelgroepen die in de buurt zijn. Er worden profielen opgebouwd van mensen die zich ergens bevinden. Data worden verzameld via mobiele telefoons. Op basis van die gegevens wordt een geschikte commercial in beeld gebracht", aldus de jonge ondernemer Benjamin Wilgers uit Goes. Hij heeft samen met Paul Rouw AdBloom opgericht. Na gedegen research is uiteindelijk de innovatieve AdPlay ontwikkeld. Ondertussen is er een pilot met dit apparaat op diverse locaties in Zuidwest Nederland. Naar verwachting zullen er nog dit jaar duizend locaties beschikbaar komen.

www.adbloom.eu



Benjamin Wilgers. (Foto: Aad Meijer)

Beleggen onder 'Griekse omstandigheden'



In het najaar is er weer een lezing bij Verwer & Janssen Vermogensmanagement.

Volgens Evert Verwer van Verwer & Janssen Vermogensmanagement moet de 'Griekse tragedie' zeker niet worden onderschat, maar ook niet te zeer worden uitvergroot. "De economische groeicijfers zijn door het Internationaal Monetair Fonds (IMF) voor Europa naar boven bijgesteld. Het consumentenvertrouwen lag in Nederland in de maand juni op het hoogste niveau sinds 2007. Griekenland houdt de gemoederen weliswaar danig bezig, maar wij zijn ervan overtuigd dat de beurzen na een periode van onzekerheid de positieve draad weer op zullen pakken. De rente is weliswaar iets gestegen, maar er lijkt allesbehalve sprake te zijn van een trend. Mede door de voortdurende lage rentestand zal er naar onze mening geld naar de financiële markten blijven stromen met hogere aandelenkoersen tot gevolg", aldus Evert Verwer. De AEX kende de afgelopen maanden een terugval, maar sinds begin dit jaar is er (bij het ter perse gaan) nog altijd een behoorlijke plus. In de afgelopen vijf jaar zijn Amerikaanse en Europese beurzen gestegen tot recordhoogtes. De extreme lage rente met een vermogensrendementsheffing en inflatie die het rendement zelfs negatief doen uitpakken, duiden erop dat (halsstarrig) sparen geen aantrekkelijke optie is.

De methodiek van Verwer & Janssen komt neer op het samenstellen van portefeuilles met beheersbare risico's én onbegrensde winstpotentie. Bij onverhoopte calamiteiten op de financiële markten blijft de schade binnen de perken en is er geen reden tot paniek.

Op donderdag 12 november 2015 is er weer een gratis lezing bij deze vermogensbeheerder in Roosendaal. Er wordt dan nader ingegaan op het vraagstuk van 'beleggen onder de huidige macro-economische en geopolitieke omstandigheden'.

www.vermogensmanagers.nl

Door: Henk van de Voorde

Exclusieve vaartocht met de Miramar

Het luxueuze jacht Miramar van Marcel van Hee, die jarenlang aan het roer stond van VDS Staal- en Machinebouw, werd onlangs officieel gedoopt in de jachthaven van Kamperland. Even lekker uitwaaien op het Veerse Meer? Bedrijfsuitje op het water? Het gracieuze motorjacht is te huur voor vergaderingen op zee, zakelijke evenementen, teambuilding, dagtrips, zeehondensafari's, feesten en partijen. De thuishaven is Kamperland.



Het luxueuze jacht Miramar is te huur voor vergaderingen, bedrijfsuitjes, feesten en partijen.



Marcel van Hee tussen zijn opvolgers bij VDS, Marcel Geschiere (links) en Robert van der Loos.

Met de Miramar is een vaartocht op het Veerse Meer, de Oosterschelde, de Westerschelde en het Grevelingenmeer een exclusieve happening. Via een geheel op maat gemaakte vaartocht met het unieke jacht, gebouwd op de Engelse werf van Sunseeker Poole, is het echt genieten geboden. Een vijftigtal vrienden en kennissen van Miranda en Marcel van Hee woonden onder stralende weersomstandigheden de feestelijke bijeenkomst in Kamperland bij. Met een glaasje champagne werd er door de gasten

een toast uitgebracht op het luxe tweedeks jacht dat 23 meter lang is en ruim 5 meter breed. "Het jacht is bedoeld voor gezelschappen van maximaal twaalf personen die een exclusieve vaartocht willen beleven. Het is echt een unieke boot, die nergens anders in Nederland is te vinden", aldus Marcel van Hee. Ook zijn opvolgers bij VDS, Marcel Geschiere en Robert van der Loos, waren van de partij op de feestelijke receptie.

info@miramaryacht.nl - www.miramaryacht.nl

De Arendshoeve klaar voor de toekomst

Ron Pelgrim neemt per 1 september afscheid als directeur van hotel restaurant De Arendshoeve in Bergambacht, het fraaie satelliehotel voor de drukke havenstad Rotterdam. Onder zijn bezielende leiding heeft het viersterren hotel zich ontwikkeld tot een accommodatie met de uitstraling van 5 sterren waar het ook culinair genieten is, op basis van natuurlijke streekproducten. In De Arendshoeve - dat voorziet in een veertigtal hotelkamers, gezellige bar, lounge, restaurant, zwembad en wellness - is er nog ruimte voor persoonlijke aandacht. Het idyllisch gelegen complex is ook een unieke locatie voor vergaderingen, seminars, businessmeetings, feesten en partijen. Nu alles goed op de rails staat is Pelgrim in voor een nieuwe uitdaging. Hij draagt de exploitatie van de Arendshoeve met een gerust hart over aan het ondernemersechtpaar Ad en Jacky Scheer uit het naburige Lekkerkerk. "Ik heb hard gewerkt om De Arendshoeve te upgraden. Nu dit project er op zit, ga ik op zoek naar een nieuwe uitdaging", aldus Ron Pelgrim.

Ad en Jacky Scheer hebben al Pannenkoekenrestaurant Onder de Molen onder hun hoede, gesitueerd tegenover De Arendshoeve. Daarnaast beschikken ze ook over de horecazaken Lunchroom

Huisje van de Zeeuw, Partycentrum Amicitia (beide Lekkerkerk) en Het Kwartier in Stolwijk. "De Arendshoeve staat voor gastvrijheid, een stijlvolle ambiance en kwaliteit. Dat willen we graag zo houden", aldus Ad Scheer.

www.arendshoeve.nl



Foto: Danny Cornelissen

Ron Pelgrim, op zoek naar een nieuwe uitdaging.

Korte Berichten

Bulk Terminal Zeeland ziet levenslicht

Bulk Terminal Zeeland B.V. ondertekende op 10 juli een overeenkomst voor de pacht van een terrein in de haven van Vlissingen. BTZ gaat het terrein aan de Quarleshaven gebruiken voor de opslag en verwerking van bulkgoederen. Het terrein is ontsloten via een kade waar schepen met een maximale lengte van 225 meter geaccommodeerd kunnen worden. De vestiging van BTZ markeert een belangrijke ontwikkeling die goede commerciële kansen biedt voor de betrokken partijen. Met de komst van deze nieuwe speler in de Zeeuwse haven zijn 50 à 100 directe en indirecte arbeidsplaatsen gemoeid.

"De goede samenwerking met Zeeland Seaports heeft in de overeenkomst geresulteerd. Er is een duidelijke behoefte aan bulkgoedverwerking. De haven van Vlissingen beschikt over een uitstekende infrastructuur waar BTZ gebruik van kan maken. Vlissingen ligt op slechts een uur varen van de Noordzee en is zeer goed ontsloten naar het Europese achterland, zowel over de weg, per spoor als via de binnenvaart. Volop kansen dus voor een succesvolle bulkoperatie", aldus Marijn van Nispen, algemeen directeur van BTZ.

De zeegebonden overslag bij bedrijven steeg in 2014 met ruim zes procent tot meer dan 35 miljoen ton. In alle segmenten met uitzondering van stukgoed was duidelijke groei zichtbaar, zowel in de export als in de import van goederen. De grootste en belangrijkste goederenstromen voor de Zeeuwse haven, droge en natte bulk, stegen met 5 respectievelijk 13 procent. Hiermee presteerde de Zeeuwse haven beter dan omliggende havens. "De bedrijven in de haven zijn primair verantwoordelijk voor deze gunstige ontwikkeling. Ik ben onder de indruk van hun flexibiliteit en ondernemerschap in de laagconjunctuur van de afgelopen jaren", aldus CEO Jan Lagasse van Havenbedrijf Zeeland Seaports.



Vlnr: Marijn van Nispen (BTZ), Francesco Faes (ZSP), Rene Geleijnse (BTZ), Ko de Kraker (BTZ) en Dick Gilhuis (ZSP).

Bevorderen van selectief vissen



Innovatief pulsvisstelsysteem van Delmeco

Delmeco Fishing Technology uit Colijnsplaat heeft als eerste een pulsvisstelsysteem op de markt gebracht dat voldoet aan de (toekomstige) Europese wet- en regelgeving. Het is toegespitst op implementatie van een BlackBox registratiesysteem. "We verzorgen de metingen zo dicht mogelijk bij het water, zodat optimaal kan worden vastgesteld waar de pulsen effect sorteren op het ecosysteem. Alles wat ons pulsvisstelsysteem onder water verzorgt, wordt gemeten en geregistreerd. In het pulsvisstelsysteem kunnen de instellingen aangepast worden binnen een vastgesteld bereik. Zodoende kan er meer selectief worden gevisst", aldus Ko Zwemer, directeur-eigenaar van

Delmeco Fishing Technology. Pulsvisserij is zowel om ecologische, milieutechnische als economische redenen een (potentiële) groeiemarkt. Door pulsstimuli wordt de rugspier van de platvissen geprikkeld en geactiveerd waardoor ze uit het zand komen. Door een soort van golvende bewegingen komt de vis springend tevoorschijn en blijft de slijmlaag onbeschadigd. De pulsvisserij is een duurzame visteknik in vergelijking met de traditionele boomkor. Er is beduidend minder bodembroering, de vis heeft minder te lijden en de brandstofbesparing is aanzienlijk.

www.fishing.delmeco.nl

Officiële opening oesterseizoen

De officiële opening van het Nederlandse Oesterseizoen is op maandag 7 september. Onder leiding van Cees van Liere, voorzitter van de Nederlandse Oestervereniging, is er een rondvaart vanuit de haven van Yerseke. Er wordt koers gezet naar restaurant de Gekroonde Suikerbiet aan de Nieuwe Haven in Zierikzee, waar Axel Buyse - de vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid in Nederland - wordt geïntrooniseerd in het 'Gilde van de Vergulde Oester'. Deze eervolle onderscheiding is ook weggelegd voor Peter Slager, bassist van de Zeeuwse band BLØF. Speerpunten van het interessante zakelijke trefpunt zijn netwerken, gezelligheid, culinaire hoogstandjes én de traditionele actie voor een goed doel. Via Zierikzee wordt er naar Sint-Annaland gevaren waar in Restaurant Buutengaets de veiling van het eerste vaatje oesters zal geschieden. De Stichting Vrienden van Siem zal de opbrengst dit jaar aanwenden ten bate van het nieuwe Prinses Máxima Centrum in Utrecht. De bouw vangt eind dit jaar aan. De oplevering is in 2017 voorzien. De vangst van het eerste vaatje bijzondere platte oesters is altijd een bijzondere happening. Vorig jaar werd met de veiling 6.300 euro gegenereerd, waarmee het Maasstadziekenhuis in Rotterdam en het AZ Zeno Ziekenhuis in Knokke-Heist werden verblijd.



De Zeeuwse platte oester (de Rolls Royce onder de oesters) en de creuse werden in 2013 MSC gecertificeerd. "Dit certificaat is een mooie erkenning voor de oestervissers. Oesters zijn Zeeuws, zilt en zinnenprikkelend. Onze oesters zijn uitermate gezond. Ze bevatten allerlei soorten vitaminen", aldus voorzitter Van Liere.

BOEKBESPREKINGEN

Cochrane Shipbuilders Vol 2: 1915 - 1939

Coastal Shipping Publications recently published "Cochrane Shipbuilders. Vol 2: 1915 - 1939", written by Gilbert Mayes & Michael Thompson. The book is the second volume of what will be a 3-volume set. It looks at the beginning of the Great War to the start of World War 2 and includes details of vessels taken into Admiralty service. The book has a detailed history of each vessel built between 1915 and 1939, yard numbers 627 to 1207.

Cochrane shipyard had to cope with many problems during the period covered by this volume. Obviously there was the Great War itself and its need for troops. It also had to deal with the requirements of the Admiralty. The book provides an insight into the advances in design which trawler owners were constantly seeking in order to improve the catching ability of their fleets. In Volume 1 the Cochrane yard had to move from sail-powered vessels to steam; in this volume we see the change from steam to motor power. The reader will also note the increased number of tugs, coasters and other vessels constructed. This book will appeal to all ship lovers. Strongly recommended!

Volume 1 of this splendid title, entitled "Cochrane Shipbuilders Vol 1: 1884 - 1914", is still available under the same conditions as this volume 2.

"Cochrane Shipbuilders Vol 2: 1915 - 1939" (ISBN 978-1-902953-65-6) is a hardback book, A4 size, of 160 pages, lavishly illustrated. The price is £19.50 or 24 euro, exclusive P&P (£3 or 3.80 euro European postage). Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge

Brown, Son & Ferguson Ltd recently published the 29th edition of "Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge", revised by Captain G.M. Pepper, Master Mariner, FNI.

"Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge" has been recognized as a standard volume on nautical subjects for many years. The addition of 'Nautical Knowledge' to the title indicates that this is not just a book on seamanship but one that seeks to provide basic information on many of the

matters covered and identifies where the mariner can find an authoritative reference.

This new edition, the first revision for over ten years, has been extensive and concentrates on legislative changes which seem to occur with ever greater frequency. While much basic information is unchanged, three new chapters are the result of splitting previous subjects and the addition of a chapter on environmental matters.

Strongly recommended!

"Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge" (ISBN 978-1-84927-051-9) is a hardback book, handy size, of 514 pages, lavishly illustrated. The price is £55.00. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Brown, Son & Ferguson Ltd, 4-10 Darnley Street, Glasgow, G41 2SD, Scotland, UK. Website: www.skipper.co.uk, e-mail: info@skipper.co.uk. Tel: +44(0)141.429.1234, Fax +44(0)141.429.1694.

De VOC: Een multinational onder zeil, 1602-1799

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'De VOC. Een multinational onder zeil 1602-1799'. Jan J.B. Kuipers tekende als auteur.

De geschiedenis van de VOC, de eerste naamloze vennootschap en 'multinational' ter wereld, is nauw verweven met die van de Republiek der Verenigde Nederlanden. Lange tijd was de Compagnie het grootste handelsbedrijf ter wereld: een puur commerciële onderneming, die geen middel schuwde om haar positie te verstevigen. Maar ook een instelling die cultuur produceerde, en het leven in haar handelsgebieden en de Republiek diepgaand beïnvloedde.

Het verval in de achttiende eeuw had veel oorzaken: de logge organisatievorm, torenhoge bestuurs- en militaire kosten, enorme corruptie en zelfverrijking, concurrentie van andere Europese compagnieën, vooral de Engelse, de tanende internationale positie van de Republiek. De VOC kwam de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) niet te boven. Zij werd in 1795-1799 geliquideerd door de Bataafse Republiek.

'De VOC. Een multinational onder zeil' geeft een panoramisch beeld van de fascinerende 'Edele Compagnie', die uiteindelijk zou zijn 'Vergaan Onder Corruptie'. Het boek biedt de grote lijn én de kleine anekdote. Het werpt licht op de veelsoortige handelsgebieden tussen Kaap de Goede Hoop en Japan, het leven in Batavia, op zee en thuis in Nederland, én op een stoet kleurrijke

personen. Van de wrede gouverneur-generaal Jan Pietersz Coen tot de Molukse opstandeling Kapitein Jonker: allen maakten de VOC tot wat deze was.

Jan J.B. Kuipers publiceerde tientallen boeken, zowel non-fictie als fictie, veelal over historische onderwerpen.

"De VOC. Een multinational onder zeil, 1602-1799" (ISBN 978-90-5730-985-4) telt 176 pagina's, werd als hardback uitgegeven, en kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

On the Rocks

Bij Yellow & Finch Publishers in Vlissingen verscheen kortgeleden het uniek en kleurrijk fotoboek 'On the Rocks. Stranded ships on coastlines around the world' door Aton Rijsdijk.

De Nederlandse fotograaf Anton Rijsdijk is een verwoed fotograferende wrakkenjager en reist de hele wereld af om scheepswrakken die op afgelegen stranden liggen op de gevoelige plaat vast te leggen. Het glossy fotoboek bestaat uit een verzameling van 66 van zijn meest kleurrijke en unieke foto's.

Rijsdijk's interesse in scheepswrakken werd gewekt toen hij voor zijn werk in Aden (Yemen) verbleef vlakbij een haven vol met verlaten en desolate schepen. Dat was in 1984. Nu, dertig jaar later, is hij nog steeds volop geïntrigeerd door scheepswrakken. De vraag is waarom? "Vanwege het enorme plezier bij al die avontuurlijke reizen om nieuwe scheepswrakken te spotten. Scheepswrakken vind je overal ter wereld, maar voornamelijk op verafgelegen locaties zoals verlaten stranden, koraalriffen midden in de oceaan, moeilijk toegankelijke diamantgronden en op kleine eilanden. Vaak is de reis naar een wrak minstens zo interessant als het wrak zelf," aldus Rijsdijk.

De fotograaf is erin geslaagd om de schoonheid van de omgeving en het wrak te weerspiegelen in zijn fotoboek. Dit collector's item is gevuld met zijn inspirerende en adembenemende foto's voorzien van een korte bibliografische omschrijving en de bijhorende coördinaten van de locatie van het wrak. Nog nooit eerder vertoonde afbeeldingen

uit Rijsdijk's privé archief zorgen ervoor dat dit unieke boek een complete samenvatting is van Rijsdijk's jarenlange wrakkenjacht.

'On the Rocks' (ISBN 978-90-821367-1-5), telt 80 landscape pagina's (300 x 270 mm) en is verkrijgbaar voor 24,95 euro, exclusief BTW. Bestellen kan bij Yellow & Finch Publishers, Mevr. Rosanna STATTERS, op rosanna@ynfpublishers.com, tel. +31(0)118.473398.

Kapitein, hoe laat begint het copuleren?

Bij Yellow & Finch Publishers in Vlissingen verscheen kortgeleden het leuke boekje "Kapitein, hoe laat begint het copuleren?" Het werd geschreven door Willem Content. De titel van dit boek zal bij niet-zeevarenden (walslurpen) ongetwijfeld wenkbrauwen doen fronsen en daarmee menig lezer op het verkeerde been zetten. Bij (oud)zeevarenden daarentegen zal het op zijn minst een brede glimlach ontklokken en wellicht een verkeerde verwachting van de inhoud.

In tegenstelling tot wat de titel doet vermoeden is dit geen boekje vol pikante en smeugige zeemansverhalen onder het gezegde 'in ieder stadje een ander schatje'. Integendeel. De nogal onorthodoxe titel staat voor een inspirerende verzameling verhalen over het werkelijke leven aan boord van zeeschepen. Het is een eigentijdse autobiografie van de hand van oud-kapitein Willem Content, die zijn rijke zeemanscarrière heeft samengevat in een unieke zeemansbundel van 42 korte, waargebeurde verhalen met een knipoog naar het dagelijkse leven aan boord in vroegere tijden. Willem Contents verhalenbundel gaat over het werkelijke leven op zee, over de vaak humoristische communicatie tussen kapitein en hoofdkantoor, over ladingproblematiek, de interactie met soms beroemde passagiers, de hiërarchie aan boord, maar ook over snel en efficiënt improviseren wanneer dat nodig is en alles wat zich soms letterlijk tussen schip en wal afspeelt. Deze verhalenbundel geeft walslurpen inzicht in het leven aan boord in de periode vlak na de oorlog tot en met eind jaren tachtig. Echt, een aanrader!

'Kapitein, hoe laat begint het copuleren?' (ISBN 978-90-821367-2-2), telt 184 pagina's en werd op handig formaat als softback uitgegeven. Het is verkrijgbaar voor slechts 17,50 euro, exclusief BTW. Bestellen kan bij Yellow & Finch Publishers, op info@ynfpublishers.com, of telefonisch op het nummer +31(0)118.473398.



TRANSPORT & LOGISTICS

Antwerp expo • 22 - 24 / 09 / 2015

THE
10
EDITION >>

The networking hub for transport & logistic professionals.

REGISTREER U OP: www.easyfairs.com/transport2015

Uw code: 104

En ontvang uw gratis badge!



Visit the future, feel the passion.

- Grootste vakevent in de Benelux
- 300 exposanten
- Uitgebreid conferentieprogramma met keynote speakers en internationale thema's



Catalogus Partner:



Hosted Port:



Structural Media Partners:



Media Partner:



www.transport-logistics.be

Organised by
EASYFAIRS
Visit the future

stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

- 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

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons