



seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Effective & on time

Containershipments | Road transportation | Warehousing



Office:

Albert Plesmanweg 63
3088 GB ROTTERDAM
Portnumber 2250
The Netherlands
Tel: +31 (0) 10 283 33 33
Fax: +31 (0) 10 283 33 34
E-mail: contact@kerryadco.com



For warehousing and airfreight:

Warehousing:

Huygens 56
3241 LR MIDDELHARNIS
The Netherlands
Tel: +31 (0) 187 487 511
Fax: +31 (0) 187 482 513
E-mail: contact@kerryadco.com



Amsterdam Kerry Netherlands:

Fokkerweg 300
1438 AN OUDE MEER
(Amsterdam airport)
The Netherlands
Tel: +31 (0) 20 504 68 00
Fax: +31 (0) 20 504 68 10
E-mail: contact.netherlands@kerrylogistics.com

Services



SEAFREIGHT



AIRFREIGHT



WAREHOUSING & STORAGE



DISTRIBUTION



VALUE ADDED SERVICES



ROAD TRANSPORTATION



MARINE & AIR INSURANCE



GLOBAL AGENCY NETWORK

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

De zesde editie in 2015 van Seaport Magazine Transport & Logistiek bevat een special over de haven van Zeebrugge. De Vlaamse kusthaven is een snelle groeier in de Le Havre-Hamburg ranche, waar jaarlijks in zijn totaliteit meer dan een miljard ton goederen worden behandeld. Zeebrugge heeft zich in betrekkelijk korte tijd ontwikkeld tot een prominente toegangspoort tot de Europese markten. In het segment van de nieuwe auto's is Zeebrugge zelfs wereldwijd marktleider. In 2015 wordt afgestevend op een nieuw absoluut record van rond de 2½ miljoen wagens. Zeebrugge heeft in enkele decennia de transitie gemaakt van een pure doorvoorhaven naar een logistiek platform van allure.

Fluxys haalde een contract binnen met het Italiaanse ENI voor de levering van 300.000 ton vloeibaar aardgas (LNG) aan het Noorse Skangass. Het onderstreept de opmars van de LNG-terminal van Fluxys in Zeebrugge tot hét distributiecentrum voor Noordwest-Europa en Scandinavië.

In deze editie is er ook een interessante bijdrage over Staalspecialist Koddaert uit Koekelare. Het Vlaamse familiebedrijf, ooit begonnen als smederij, is wereldwijd uitgegroeid tot internationale specialist in (goedkopere) 'non-prime steel'. Koddaert heeft dit jaar in de voorhaven van Zeebrugge een gloednieuw distributiecentrum in gebruik genomen, waardoor de ecologische foodprint flink gedaald is. Immers, het vervoer van rollen staal over de weg wordt drastisch verminderd door de import en export in de haven van Zeebrugge.

Verder is er een exclusief verhaal over de toonaangevende logistieke speler Bring. Het concern is zowel gespecialiseerd in 'gewone' lading als in temperatuur gecontroleerde lading, onderverdeeld in Bring Cargo en Bring Frigo. In Zwijndrecht is Bring Benelux afgelopen zomer verhuisd naar een gloednieuwe eigen vestiging op Bedrijventerrein De Geer.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 6-2015

Haven Zeebrugge is logistieke hub van allure	2
Haven Zeebrugge zet in op diversiteit	8
Altijd een veilige op- en afgang	12
Fluxys-Zeebrugge blijft groeien als hub voor kleinschalig vloeibaar aardgas (LNG)	14
Passion for Logistics, meet your community	17
Koddaert wereldwijd specialist in 'non-prime' staal	20
Van slibremmer naar plasticsoepvanger	24
Bring verhuisd naar distributiecentrum met uitstraling	28
Brandveiligheid op containerterminals	31
Europort Masterclasses over leiderschap	33
Korte berichten	34
De toekomst van de oesters in Zeeland	35
Boekbesprekingen	36



Haven Zeebrugge is logistieke hub van allure

Door: Henk van de Voorde

Zeebrugge heeft zich ontwikkeld van een pure transithaven tot een draaischijf voor Europese distributie, essentieel voor de economie en werkgelegenheid in de regio West Vlaanderen. De haven van Zeebrugge is goed voor tienduizenden banen aan directe en afgeleide werkgelegenheid. Het havencomplex Brugge-Zeebrugge wordt uitgebaat door de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ). Het is een naamloze vennootschap met als hoofdaandeelhouder de Stad Brugge.

Zeebrugge is in betrekkelijk korte tijd geëvolueerd tot een prominente toegangspoort tot de Europese markten. De haven van Zeebrugge is een snelle groeier in de rij van havens van Le Havre tot Hamburg, die samen jaarlijks meer dan een miljard ton goederen behandelen. Vrijwel alle producten die de consument in de winkelschappen vindt, worden vervoerd en behandeld via deze havens. Zeebrugge was zelfs jarenlang de snelst groeiende haven van Europa met een recordoverslag in 2010 van 50 miljoen ton. Zeebrugge heeft zich ontwikkeld tot een veelzijdige haven. Naast Europese roll-on/roll-off-trafiek is de kusthaven ook belangrijk voor intercontinentaal (container) verkeer, containerfeedertrafiek, conventionele ladingen, vloeibaar aardgas, cruises en last but not least voor de import en export van nieuwe wagens. In dit segment

is Zeebrugge zelfs mondiaal marktleider. Zeebrugge is in enkele decennia uitgegroeid van een pure doorvoerhaven naar een logistiek platform van allure. De eenheidsladingen, roro en containers, zijn goed voor driekwart van de totale goederenoverslag. Zeebrugge is een snelhaven voor het intense roro-verkeer tussen continentaal Europa, Groot-Brittannië, Scandinavië en Zuid-Europa en een Europese hubhaven voor de auto-industrie.

George Forster

Daarnaast is Zeebrugge een containerhaven met een nautische toegankelijkheid voor de grootste containerschepen die momenteel in de vaart zijn. Zo meerde het containerschip CMA CGM George Forster van de Franse rederij CMA CGM onlangs af in de haven van Zeebrugge. Het schip werd begin



Zeebrugge is wereldwijd marktleider in nieuwe auto's

juli gedoopt in de haven van Hamburg. CMA CGM George Forster is het tweede van zes schepen met een capaciteit van 18.000 TEU die de rederij aan haar vloot toevoegt. Eerder ontving de haven van Zeebrugge CMA CGM Kerguelen. De schepen van deze serie zijn 398 meter lang en 54 meter breed. Ze zijn de grootste containerschepen van de rederij CMA CGM en de derde grootste containerschepen ter wereld.

Hotspot

De haven Zeebrugge is ook een logistieke hotspot voor de aanvoer van LNG (vloeibaar aardgas) en andere energieproducten. Verder ook voor de aanvoer van groenten, fruit en andere landbouwproducten; behandelen van conventionele stukgoederen en projectlading. Het havenbestuur geeft de kaders aan en staat in voor de technische, nautische en commerciële aspecten van het havenbeheer. Het havenbestuur is onder meer verantwoordelijk voor grote infrastructurele werken zoals het bouwen van kaaimuren en steigers en aanleggen van wegen. De haven opereert op een duurzame wijze, met de focus op een evenwichtige verhouding tussen mens, milieu en welvaart. De terreinen in het havengebied worden door het havenbestuur voor een lange periode in concessie gegeven of verhuurd aan terminaluitbaters. Deze operatoren zijn private bedrijven die instaan voor de deskundige overslag, behandeling en opslag van de goederen. De terminals voor het snelverkeer (containers en ro-ro-vracht) liggen vooral in de voorhaven. In de achterhaven, achter de sluizen, zijn voornamelijk terminals voor auto's, projectladingen, conventionele ladingen en distributiecentra.

Toegangspoort

Zeebrugge heeft zich sinds 1985 ontwikkeld tot een prominente toegangspoort tot de Europese markten. Het is een jonge zeehaven met een moderne havenuitrusting die geschikt is voor de grootste schepen. De opkomst van de roll-on/roll-off-technieken, de containerisering en de schaalvergroting van de schepen overtuigden de Belgische regering in de jaren '70 tot de grootschalige uitbouw van de kusthaven tot een diepzeehaven. Een uitgestrekte voorhaven, een nieuwe zeesluis met toegang naar een achterhaven, gaf Zeebrugge in de daarop volgende jaren nieuwe impulsen.

Focus

Zeebrugge is een veelzijdige haven voor de behandeling van een grote diversiteit goederen. De focus ligt niet enkel op Europese roll-on/roll-off-trafieken en het verkeer van nieuwe wagens. De kusthaven is ook belangrijk voor intercontinentaal (container) verkeer, containerfeedertrafieken, conventionele ladingen, projectlading, vloeibaar



aardgas en cruises. In de haven worden veel toegevoegde waarde activiteiten verricht, bijvoorbeeld ten aanzien van de meer dan twee miljoen nieuwe auto's die jaarlijks (grotendeels van overzee) naar Zeebrugge komen om gereed te worden gemaakt voor export.

Automotive

De stijgende trafiek in de automotive sector in Zeebrugge zet het havenbestuur aan tot extra investeringen. In 2014 behandelde de haven van Zeebrugge 2,2 miljoen nieuwe wagens. Een absoluut record, terwijl nieuwe trafieken zich blijven aandienen. Op 12 juni 2015 werd alvast een belangrijke mijlpaal behaald: de miljoenste behandelde wagen van 2015 is van boord gereden. De eer ging naar de Toyota Motor Europe terminal in de achterhaven. Toyota's hub in Zeebrugge

speelt een cruciale rol in de doelstelling van Toyota Motor Europe (TME) om zijn logistieke efficiëntie te verhogen door kosten en levertijd te verlagen en zo klantentevredenheid te maximaliseren. Naast de verdeling van wagens via schepen, trucks en het spoor naar grote delen van Europa is de vestiging ook uitgerust als opslagruimte, voor de installatie van accessoires en worden er keuringen uitgevoerd vóór de Toyota en Lexus wagens worden afgeleverd in België, Duitsland en Nederland.

Toyota

"Toyota is een grootschalige logistieke hub voor de import en export van zowel Toyota als Lexus personen- en commerciële wagens door heel Europa. Toyota is ons meest behandelde merk, dus het is geen toeval dat de miljoenste wagen ook op haar



Met ademlucht valt niet te spotten...



ALL SAFETY RENTAL
www.allsafetyrental.nl

All Safety Rental
Chr. Huygensweg 17
3225 LD Hellevoetsluis

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



ALL SAFETY SUPPLY
Voor service, kwaliteit & veiligheid



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



KOCH Consultancy Group

www.kochadviesgroep.nl Engineers & Architects

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

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

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



New concept for
container terminals see:

www.ngiet.eu



terminal behandeld werd. Maar we kijken ook uit naar die vele andere wagens op al onze specifieke terminals in de achterhaven (ICO, WWL, Toyota en C.Ro) die ons dit jaar naar een nieuw record brengen" aldus Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge. Alle autoterminals in Zeebrugge doen het immers goed. In 2015 kondigden zich verschillende nieuwe stromen wagens aan. ICO Zeebrugge heeft opnieuw extra trafiek kunnen aantrekken. De terminal operator zal 110.000 Peugeot's uit Frankrijk voor de Britse markt en 30.000 Honda's uit Mexico voor de Europese markt gaan behandelen. Ook WWL ziet de nog steeds groeiende interesse van rederijen om specifiek voor Zeebrugge te kiezen.

Value added logistics

De trafiek van nieuwe wagens is arbeidsintensief en daarom ook belangrijk voor de werkgelegenheid in de haven. Zo worden opties toegevoegd, wordt eventuele

schade gecontroleerd na transport, worden handleidingen toegevoegd, auto's gewassen, auto's geleverd, enzovoorts. Voor al deze 'value added logistics' zijn in Zeebrugge verschillende logistieke centra operationeel. Vanwege de alsmaar groeiende autotrafiek heeft het Havenbestuur de beslissing genomen om extra infrastructuur te bouwen in het Zuidelijk Kanaaldok in de Zeebrugse achterhaven. Het havenbestuur wil in de toekomst ook extra terreinen aanwenden voor de autosector.

Cruiseschepen

In Zeebrugge zijn plannen voor een nieuwe cruiseterminal volop in ontwikkeling. Zeebrugge is namelijk dé cruisehaven van België. Het aanlopen van luxueuze cruiseschepen geeft extra dynamiek aan de regio. De nabijheid van de stad Brugge en andere Vlaamse historische- en kuststeden oefenen aantrekkingskracht uit op vele cruisesagiers.



Voorhaven

Sinds de grootschalige uitbouw tot een diepzeehaven, die werd voltooid in 1985, bestaat de haven uit drie delen. De voorhaven is op de zee gewonnen en beschermd door twee strekdammen van meer dan vier kilometer lengte. Door de directe toegang tot de zee en de grote waterdiepte is de voorhaven bijzonder geschikt voor het snelle roll-on/roll-off- en containerverkeer. Ook de schepen met vloeibaar aardgas leggen hier aan. Deze schepen transiteren niet door de sluisen. Via de Pierre Vandammesluis (1985) en de Visartsluis (1905) varen schepen naar de achterhaven. De achterhaven omvat drie grote dokken: het Verbindingsdok, het Noordelijk Insteekdok en het Zuidelijk Kanaaldok, waar rondom terminals met logistieke centra zijn gevestigd voor de behandeling, opslag en distributie van enerzijds nieuwe auto's en anderzijds voedingswaren zoals groenten, fruit, fruitsappen, vis, vlees en koffie.

Food hub

Zeebrugge heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een echte Europese Food hub. Zeebrugge is immers een 'clean port', die zich bevindt in een agrarische regio met veel toelevering vanuit de landbouw. Het is een duurzame haven, mede doordat producten die lokaal worden geproduceerd, ook lokaal worden verwerkt. De goede luchtkwaliteit van de kustregio is ideaal voor gevoelige producten zoals voedingswaren. Zeebrugge is een belangrijke invoerhaven voor bijvoorbeeld vers fruit en fruitsappen, groenten, aardappelen, koffie, vlees, vis en zuivelproducten.

Windturbines

In de achterhaven van Zeebrugge worden vier windturbines gerealiseerd. Portfinco NV (MBZ/Finiwo) en Eneco Wind Belgium NV zijn via hun gezamenlijke projectvennootschap Libeccio gestart met de funderingswerken van de windturbines. Dit windmolenpark bevindt zich op de terminals van Wallenius-Wilhelmsen Logistics Zeebrugge NV en Toyota Motor Europe NV/SA in de achterhaven van Zeebrugge.

De bekabelings- en funderingswerken lopen van juni tot eind september 2015. Daarna zullen de verschillende onderdelen van de windturbines per schip via de haven van Zeebrugge ter plaatse worden geleverd. De opbouw van de windturbines is gepland in oktober/november.

"Dit project past perfect bij de realisatie een Clean Port te zijn, waar schone lucht en duurzame oplossingen prioritair zijn. Zowel Wallenius-Wilhelmsen Logistics als Toyota Motor Europe zijn bedrijven die duurzaamheid hoog in het vaandel dragen" verklaart Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge.



BRIDGES2000

ALL KINDS OF SOLUTIONS

**WE BUILD LIGHT OFFSHORE BRIDGES
FOR YOU! & WE RENT OUT TO...
EVERYWHERE!**

CALL US ON
+31(0) 10 820 1770 or
+31 (0)653 66 11 48

**For Safe Accessibility
BRIDGES2000**

EUROPOORT INCASSO, DE SPECIALIST

Europoort Incasso is **dé specialist** in het incasseren van vorderingen gerelateerd aan **de handel, de haven en transport**. Wij bieden onze diensten aan voor een groot aantal ondernemingen zoals expediteurs, cargadoors, vervoerders en scheepswerven. Europoort Incasso is dan ook gevestigd in het kloppende hart van de Rotterdamse haven en haar oprichters hebben jarenlange ervaring in de bruisende wereld van de handel, het maritieme en transport.



europoortincasso

Voor nadere informatie

Postbus 21327, 3001 AH Rotterdam

T 010 340 64 00 E info@europoort-incasso.nl I europoort-incasso.nl

THE ENTIRE PROCESS IN ONE HAND

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

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



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

Go for it!



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

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

**Overlasko is dynamic. Do you have a problem?
We will solve it. Go for it! That is our mentality!**

ISO 9001, EN 1090-1 EXC. Class 4 & ISO 3834-2 certified.

Eerste commerciële trein voor Rotterdam World Gateway is een feit !

Op dinsdagochtend 25 augustus 2015 heeft Rotterdam World Gateway ("RWG") de eerste commerciële trein verwelkomd, waarmee een volgende mijlpaal bereikt is in de opstart van de meest geavanceerde en geautomatiseerde containerterminal ter wereld. Containers kunnen vanaf nu via alle modaliteiten worden opgehaald en aangeleverd bij RWG. Voor zowel het wegvervoer, spoorvervoer als vervoer via binnenvaartschip is een dedicated afhandeling gerealiseerd die onafhankelijk plaatsvindt van het laden en lossen van de diepzeeschepen. De on-dock railterminal van RWG heeft twee railkranen en zes sporen van 750 meter om treinen op een zo efficiënt mogelijke wijze te kunnen behandelen.



De trein werd in opdracht van operator Distri Rail gereden door Rotterdam Rail Feeding met als directe bestemmingen Duisburg, Ludwigshafen en Frankfurt, waarbij vanuit Duisburg diverse andere locaties in Europa bediend worden. De containers op de trein waren afkomstig van verschillende partners van RWG. Distri Rail zal vanaf nu regelmatig een call RWG in hun programma gaan inplannen en realiseert hiermee de ontsluiting van de RWG met Europa via Duisburg, de logistieke hub van Europa.

Ed Nieuwenhuizen vertrekt als CFO

Financieel directeur Ed Nieuwenhuizen heeft besloten Havenbedrijf Amsterdam per 1 november a.s. te verlaten. Tweeënhalf jaar na de verzelfstandiging van het havenbedrijf komt het bedrijf in een nieuwe fase die van de CFO een andere inzet vraagt dan de voorgaande periode. De heer Nieuwenhuizen acht zichzelf voor die nieuwe fase niet de juiste man op de juiste plek. Hij kiest ervoor om zijn loopbaan elders voort te zetten. De Raad van Commissarissen respecteert dit besluit en is de heer Nieuwenhuizen dankbaar voor zijn grote loyaliteit aan Havenbedrijf Amsterdam. "Hij heeft met grote inzet bijgedragen aan het ontwikkelen van een professionelere financiële organisatie en een belangrijke bijdrage geleverd aan de financiering van de nieuwe zeesluis", aldus René Smit, voorzitter van de Raad van Commissarissen. De directie van Havenbedrijf Amsterdam en de Raad van Commissarissen betreuen zijn vertrek en wensen hem uiteraard alle succes in zijn verdere loopbaan.

COLUMN

Last van wanbetalers? Maak afspraken over de incassokosten

Bij het incasseren van vorderingen kunt u geconfronteerd worden met hoge onverwachte kosten. Zoals de doorgaans niet geringe arbeidsuren die gemaakt dienen te worden in een poging de openstaande vordering te incasseren. Vandaar dat u als (gedeeltelijke) compensatie hiervoor incassokosten van uw wederpartij kan vorderen. De hoogte van dit bedrag wordt in beginsel bepaald aan de hand van de staffel opgenomen in de wet. De incassokosten op basis van deze staffel zijn afhankelijk van de hoogte van de openstaande vordering. De praktijk leert echter dat dit bedrag lang niet altijd voldoende is. Vooral wanneer u geconfronteerd wordt met een lang of complex incassotraject.

De wet biedt echter de mogelijkheid een hoger bedrag overeen te komen dan de wettelijke staffel. Dit is slechts toegestaan wanneer u te maken heeft met zakelijke partijen en niet bij consumenten. In de overeenkomst kunt u dan een bedrag afspreken dat in rekening wordt gebracht indien er te laat wordt betaald. Het grote voordeel is dat een groter deel van uw gemaakte kosten moet worden vergoed. Bovendien kunt u, of uw incassobureau, de hogere kosten gebruiken als pressiemiddel om de wederpartij tot betaling te bewegen.

Samengevat betekent dit dus dat u bij het sluiten van de overeenkomst met uw wederpartij in het contract of de algemene voorwaarden een afwijkend tarief of staffel kan afspreken ten aanzien van de incassokosten. Van belang is wel dat deze bedragen binnen de redelijkheid blijven, anders zal de rechter, mocht het op een procedure aankomen, hoogstwaarschijnlijk het bedrag matigen. Mocht u verdere vragen hebben of zoekt u assistentie bij het innen van een openstaande vordering, neem dan contact op met Europoort-Incasso.



"Dé specialist in het incasseren van vorderingen gerelateerd aan de handel, de haven en transport"

T 010 - 340 64 00
E info@europoort-incasso.nl
I europoort-incasso.nl



Haven Zeebrugge zet in op diversiteit

Door: Henk van de Voorde

Met een totale goederenbehandeling van 43 miljoen ton goederen bereikte de haven van Zeebrugge vorig jaar een status quo. De verwachting is dat de containertrafiek in Zeebrugge dit jaar met een kwart zal dalen ten gevolge van de dienstverschuivingen en de vorming van de allianties van de rederijen wereldwijd. Daar staat tegenover dat Zeebrugge haar mondiale toppositie voor nieuwe auto's verder aan het uitbouwen is. De kusthaven zal in 2015 naar verwachting uitkomen op een behandeling in de haven van 2½ miljoen nieuwe wagens.

De mondiale schaalvergroting in de containersector is ook merkbaar in de haven van Zeebrugge. De kusthaven heeft de maritieme toegang en de nodige diepte aan de kaaien om de grootste containerschepen te ontvangen.

Het containerschip CSCL Globe van China Shipping Container Lines meerde in januari dit jaar aan in Zeebrugge. Toen was dit schip nog het grootste containerschip ter wereld, met een lengte van 400 meter lang en een totale capaciteit van 19.100 TEU. De rederij CMA CGM stuurde dit jaar ook de grootste containerschepen in hun vloot naar Zeebrugge, de CMA CGM Kerguelen en CMA CGM Georg Forster. Ook de UASC Barzan, een containerreus van 400 meter lang behoort tot de grootste containerschepen ter wereld en meerde dit jaar aan in Zeebrugge. De UASC Al Muraykh, uit dezelfde klasse als UASC Barzan, wordt verwacht op 16 oktober in Zeebrugge.

Verbrugge

Verbrugge Terminals startte in 2014 een terminal voor LO/LO-trafiek, woodpulp en andere breakbulk en voor de op- en

overslag van gecontaineriseerde goederen in de voorhaven aan het Albert II-dok. Eind 2014 startten de operaties op de terminal. Op 7 november meerde het eerste schip aan. M/V Lady Christina had een lading met rollen staalplaat en stukgoed aan boord, goed voor 3.863 ton. "De terminal is een sterke meerwaarde voor de Zeebrugse trafiek en de stukgoedsector in het bijzonder. Met de nieuwe speler Verbrugge Terminals in de voorhaven zet Zeebrugge steeds meer in op specifieke lading of breakbulk, zoals woodpulp, papier, hout, staal, metalen en projectlading", verklaart ir. Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge.

Nieuwe wagens

Het aantal behandelde nieuwe auto's in Zeebrugge kende in 2014 een stijging van 13 procent tot een totaal van ruim 2,2 miljoen stuks. Ook in 2015 hebben nieuwe stromen



wagens zich aangekondigd. "Een stijging met 13 procent in een neergaande Europese automarkt betekent een concentratie van de autobehandeling op Zeebrugge. Daardoor is dit record nog waardevoller. We zijn onze positie als absoluut marktleider verder aan het verstevigen. In de autosector is verdere clustering zeker mogelijk. Zo werden dit jaar bij ICO 140.000 extra wagens uit Frankrijk en Mexico aangetrokken", aldus Joachim Coens.

International Car Operators Zeebrugge nam in 2014 een derde terminal in de achterhaven in gebruik, de Hanze Terminal. Met een totaaloppervlakte van 12 hectare zorgt deze nieuwe terminal van ICO voor extra capaciteit voor zowel deepsea als shortsea.

Extra kaaimuur

Om de ontwikkelingen verder te stimuleren, wordt 300 meter extra kaaimuur gebouwd in het Zuidelijk kanaaldok, een investering van tien miljoen euro. "We werken ook aan een betere organisatie van de toegang tot de terminals. De autosector is goed voor de werkgelegenheid in het havengebied. Nieuwe auto's moeten na aankomst worden verreden naar de logistieke centra, ze worden bijvoorbeeld voorzien van opties op vraag van de klant. Vanuit Zeebrugge kunnen ze verder worden gedistribueerd." Toegevoegde waarde activiteiten, ofwel 'Value added logistics', gelden voor de meeste trafieken in Zeebrugge. Ze worden zowel intercontinentaal via 'deepsea' verricht, als in het kader van distributie binnen Europa via shortsea, binnenvaart, spoor en wegvervoer. Goederen in diverse segmenten worden in het havengebied geassembleerd, omgepakt en verpakt.

Roll-on/roll-off

De roll-on/roll-off trafiek in zijn geheel blijft een sterke troef in Zeebrugge. Ze wordt gekenmerkt door een stijging op het Verenigd Koninkrijk. Sterkhouders zijn de diensten op Tilbury, Teesport en Purfleet", zegt de gedelegeerd bestuurder van de Haven van Zeebrugge. Het behoud van de verbinding op Rosyth is goed nieuws voor de roll-on/roll-off trafiek.

Containers

De concentratie van het aantal rederijen zorgt voor een verhoogde concurrentie onder havens. De mondiale scheepvaart wordt beheerst door een beperkt aantal allianties: 2M (Maersk Line en MSC), Ocean Three (China Shipping Container Lines CSCL, United Arab Shipping Company UASC en CMA CGM), de G6 en CKYHE. Die concentratie zorgt voor een herschikking in de vaarschema's van de schepen. De partners binnen de gevormde Ocean Three zijn in Zeebrugge verankerd. In de containersector is er in 2015 een nieuwe dienst gestart van



ir. Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge

Containerships Oy. Zij namen Zeebrugge op in hun wekelijkse rotatie tussen het Balticum, het Verenigd Koninkrijk en België. Dit hangt samen met de samenwerking die de Finse shortsea-operator is aangegaan met de Belgische intermodale operator ECS (European Containers). De vermindering van de deepsea diensten op Azië en de wijzigingen in de containerallianties zullen van 2015 echter een moeilijk jaar voor de containertrafiek maken.

LNG

De toevoer van LNG (Liquid Natural Gas) naar Europa blijft dalen. De lagere aanvoer heeft te maken met de aanhoudende sterke vraag naar gas op de Aziatische energiemarkt en een vlak Europees economisch landschap met verminderde energiebehoefte. De haven van Zeebrugge is één van de belangrijkste aardgashubs in Europa. Met de Fluxys LNG-terminal in de voorhaven, de Zeepipe Receiving Terminal (een 814 kilometer lange pijplijn van Noorwegen) en de

Interconnector (een pijplijn tussen Bacton en Zeebrugge) levert Zeebrugge 15 procent van al het aardgas dat nodig is voor de consumptie in de Europese Unie.

Het havenbestuur en Fluxys Belgium delen een sterke interesse om actief te zijn als LNG-bunkering hub. Port of Zeebrugge speelt daarom reeds enkele jaren een actieve rol in het bedenken, onderzoeken en uitwerken van de verschillende mogelijkheden voor LNG-bevoorrading van schepen en vrachtwagens. Samen met verschillende partners werden een aantal concrete onderzoeken en projecten opgestart.

Extra aanlegsteiger

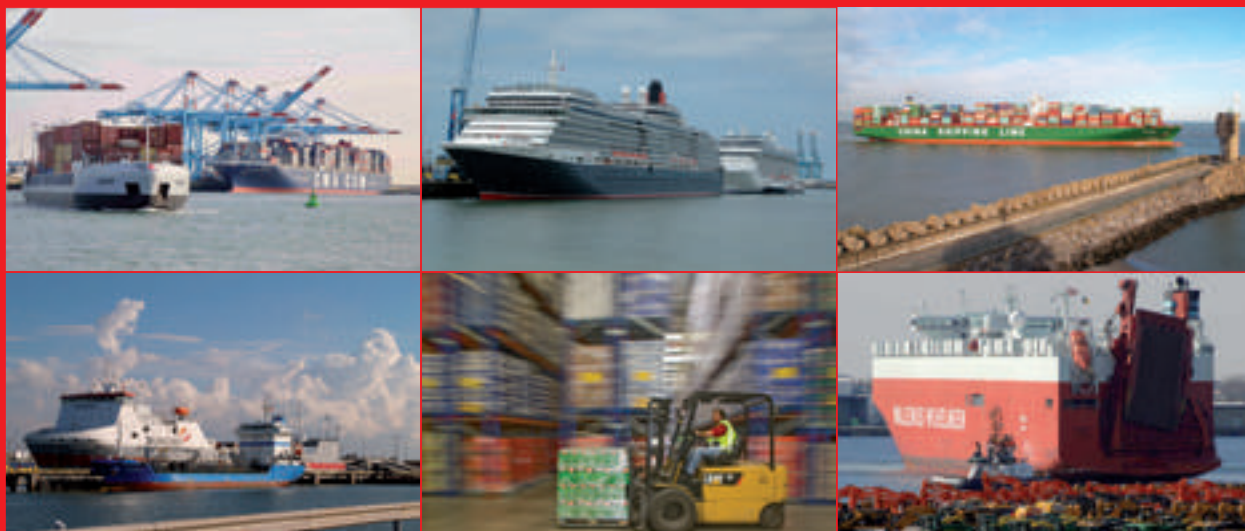
Eind dit jaar zal een tweede LNG-steiger operationeel zijn. Deze extra aanlegsteiger zorgt voor een verhoging van de flexibiliteit van de terminal. De markt voor kleinschalige LNG is een uiterst veelbelovende markt, omdat LNG de alternatieve brandstof bij uitstek is voor de scheepvaart. De strengere regelgeving in de SECA-zone, die vanaf januari 2015 van kracht is, werkt deze evolutie in de hand. Varen op LNG betekent minder CO₂-uitstoot, fijnstof en andere emissies, terwijl schepen op traditionele scheepsbrandstof erg vervuילend zijn. In 2014 werden 's werelds eerste twee LNG-aangedreven sleepboten gebunkerd in de haven van Zeebrugge.

LNG-bunkerschip

Mitsubishi Corporation, NYK en GDF SUEZ zijn bezig met de bouw van een LNG-bunkerschip (het eerste ter wereld) dat zal opereren vanuit Zeebrugge. Het LNG-bunkerschip wordt naar verwachting eind 2016 opgeleverd. Rederij Anthony Veder koos voor de expertise van Zeebrugge voor de LNG-trials van twee nieuwe dual fuel tankers.



ZEEBRUGGE EEN NETWERK VOOR EUROPA



- **43 miljoen ton goederenoverslag**
- **2 miljoen TEU**
- **13 miljoen ton ro-ro**
- **2.200.000 nieuwe wagens**
- **Dagelijkse verbindingen met het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië, Zuid-Europa, het Midden en Verre Oosten**
- **Uitstekende distributiemogelijkheden**

Yamal-contract

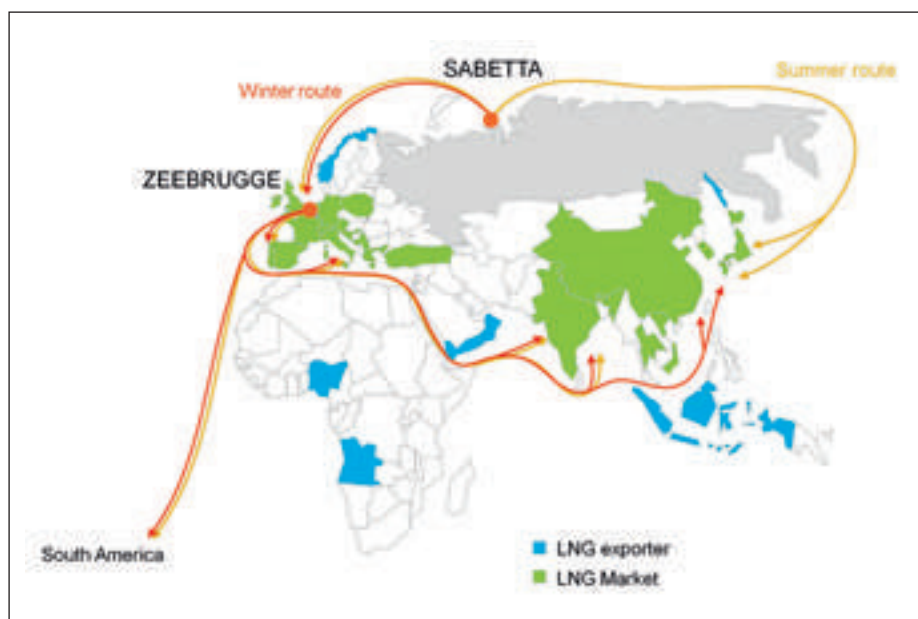
Vanaf 2017 kan Zeebrugge een aanzienlijke toename in de LNG-overslag tegemoet zien door het onlangs getekende Yamal-contract met Rusland. Het gaat om 8 miljoen ton op jaarbasis of 200 extra scheepsbewegingen in de kusthaven. Yamal LNG zal tijdens de arctische zomer zijn LNG via de Noordelijke Zeeroute naar de markten in Azië en de Stille Oceaan brengen. In de winter daarentegen, wanneer het niet mogelijk is om deze noordelijke zeeroute te volgen, zullen de ice class LNG-schepen afvaren naar Zeebrugge, waar Fluxys het LNG zal overslaan naar conventionele LNG-schepen. Die zullen dan de reis verder zetten en via het Suez-kanaal het LNG leveren op de markten in Azië en de Stille Oceaan.

StoraEnso

Terminaloperator PSA Zeebrugge vernieuwde in 2014 het contract met papierfabrikant StoraEnso. Door de vernieuwde samenwerking verwacht de terminal een aanzienlijke toename van de volumes. De multipurpose terminal van PSA wordt een erg belangrijke schakel in het logistieke netwerk van StoraEnso: de belangrijkste hub voor haar Europese en intercontinentale scheepvaartverbindingen. Met de concentratie van StoraEnso Short Sea System (4S)-trafieken aan het Wielingendok in de voorhaven, krijgt de terminal van PSA in Zeebrugge een waardevolle rol toebedeeld. De consolidatie van extra diensten in Zeebrugge zal de volumes op de terminal significant doen stijgen en bevestigt en versterkt Zeebrugge in haar hubfunctie. Via het 4S shipping netwerk is de terminal gelinkt aan verschillende locaties binnen en buiten Europa.

Cruisevaart

De haven van Zeebrugge is de grootste cruisehaven van Vlaanderen. Samen met de haven van Oostende werkt het haven-



De vaarroute van de Russische LNG schepen

bestuur van Zeebrugge sinds 2009 aan de promotie van de regio West-Vlaanderen als cruisebestemming. Die inspanningen gebeuren onder de noemer Belgian Coast Cruise Project. De havens worden daarin bijgestaan door Bob Harrison, een expert met 30 jaar maritieme cruise-ervaring. Het aantal passagiers steeg de voorbije jaren spectaculair tot 440.000 in 2014 op maar liefst 107 cruiseschepen. Dit jaar zal het aantal cruiseaanlopen in Zeebrugge verder stijgen. "Met de bouw van een nieuw cruisegebouw willen we passagiers meer verankeren in de stad, en rederijen in de haven. We zetten in op een nieuwe cruise terminal. We zijn volop bezig om de bouwvergunning rond te krijgen. In Artes Depret hebben we een partner gevonden om het bouwproject in een stroomversnelling te brengen. Onze doelstelling is om cruises te laten starten en aankomen, met inschepingsmogelijkheden, in Zeebrugge. De toeleveringsbedrijven voor

de cruiseschepen zorgen voor een boost voor economie en werkgelegenheid."

Nieuwe stromen

Joachim Coens legt uit dat bestaande sterke goederenstromen (zoals de auto's) gekoesterd moeten worden, maar dat de haven van Zeebrugge ook inzet op nieuwe stromen. "In de ruimere omgeving gaan we daarom op zoek naar specifieke producten en gaan we na hoe de haven in die goederenstromen een toegevoegde waarde kan bieden. Op die manier kunnen we nieuwe sectoren naar de haven brengen. Zo creëren we meerwaarde voor de regionale actoren én bijkomende tewerkstelling. Verder spelen we in op niches, zoals de voeding, agro-industrie, (aansluitend met het West-Vlaamse hinterland), specifieke breakbulk en bulkgoederen die een speciale service vereisen, zoals staal, aluminium, wood-pallets, zink, papier, bioproducten.





Altijd een veilige op- en afgang

Door: Lydia Gille

"Je kan het beste je product als bedrijfsnaam nemen", zegt Hendrik van der Ham, eigenaar van BRIDGES2000. BRIDGES2000 is opgericht rond de millenniumwissel, vandaar het 2000 achter BRIDGES. Een bedrijf dat constant werkt aan innovatieve oplossingen. Bruggen voor de civiele, de maritieme en de offshore-markt. Het motto is: Wat heeft de klant nodig? BRIDGES2000 maakt het veiliger dan het is. De rol van Hendrik van der Ham is er een van mediator tussen de klant met zijn hulpvraag en de ontwerpers en bouwers; het resultaat is een veilige toegang op risicovolle passages. Voor de toekomst richt BRIDGES2000 zijn pijlen vooral op de offshore.

De ontstaansgeschiedenis is min of meer toevallig, de doorgroei een organische en het werkterrein een logische, gezien vanuit Van der Hams achtergrond. Hendrik van der Ham is een telg uit een binnenshippersfamilie die haar werkterrein uitbreidde naar de bouw van binnenvaartschepen. Hij dacht in oplossingen en bouwde daaraan mee. "Ik ben meer een entrepreneur, een man met visie, al moet je die visie niet zien als een opgeblazen mission statement. We willen gewoon wereldwijd de beste speler zijn op het gebied van *safe accessibility*, met andere woorden altijd een veilige op- en afgang voor mensen leveren." Wellicht is Hendrik meer een bruggenbouwer in overdrachtelijke zin, want het begon allemaal met een vraag van een vriend die een neef had die architect was. Deze had een brug uit Duitsland gehaald die hij aan de man wilde brengen. Hendrik belde in het rond en binnen de kortste keren had hij 10

afspraken gemaakt met potentiële kopers in Groningen en Friesland. "Jij vindt dit leuk he", had de vriend gezegd. 'Ga mee naar die afspraken'. Ze laadden twee brugdelen op een aanhanger en reisden af. Van der Ham zette zijn flair in bij het verkoopgesprek, waarbij hij zijn tactiek baseerde op het koopgedrag van vrouwen. "Die willen ook voelen aan het materiaal als ze kleding kopen", zegt hij. "Ik nam de klanten mee naar buiten, liet ze kijken en voelen. 'Ja', zeiden ze, 'nu heb ik het helemaal in beeld.'" Vervolgens ging hij op beurzen staan. "We wonnen ook prijzen", vertelt hij, "voor esthetiek, onderhoudsvriendelijkheid en lichtgewicht".

Civiel en maritiem

BRIDGES2000 produceert fraai vormgegeven fiets- en voetgangersbruggen in parken en woonwijken en voor opritten naar woningen. In de utiliteits sfeer levert het bruggen,



Hendrik van der Ham: 'Veiligheid boven alles'.

pontons en rijplaten voor bouwlocaties. Ook koop en verhuur van verkeersbruggen, zowel tijdelijk als permanent behoren tot de mogelijkheden. En het bedrijf is zichtbaar op evenementen. Van der Ham vertelt, dat hij een loopbrug heeft geleverd die het koningspaar tijdens de kroningsdag heeft gebruikt. Aan baggeraar Van Oord heeft hij gangways geleverd waarover de bezoekers van de Wereldhavendagen in Rotterdam hun weg naar de schepen vinden. Tevens maakt SAIL Amsterdam gebruik van de oplossingen die BRIDGES2000 aandraagt. Daarmee zijn we bij een belangrijk bedrijfs-onderdeel aangekomen, de maritieme sector. Een bedrijfstak die Van der Ham van huis uit kent. Hij treft op de schepen soms situaties aan die mensen gelaten accepteren, terwijl er wel degelijk verbeteringen mogelijk zijn. Daar stapt hij op af, want, zo zegt hij: "Ik denk in toepasbare oplossingen". "Mensen komen ook wel naar me toe, omdat ze tegen problemen zijn aangelopen. Ik denk dan met ze mee." Zo komt de bruggenbouwer in hem naar boven. Hij werkt met een team van vijf mensen, maakt de vertaalslag en zoekt de juiste specialisten erbij om tot een goed eindresultaat te komen, waarbij kwaliteit en veiligheid voorop staan. Zijn bruggen, aanlegsteigers, gangways, fenders en jetties zijn gecertificeerd en dragen het kwaliteitslabel van Bureau Veritas en het American Bureau of Shipping.

"Onze bruggen zijn sterk en toch erg licht en dat biedt veel voordelen", vertelt Van der Ham. "Vaak opgebouwd uit compartimenten van elk 8 meter of langer. Maar bouwen met aluminium moet je leren. Wij werken met extrusie." Dat is de techniek om vormbaar materiaal, in dit geval de aluminiumlegering, door een matrijs te persen tot de gewenste vorm. Tenzij de klant nadrukkelijk voor andere materialen kiest, werkt BRIDGES2000 voornamelijk met aluminium, omdat dat grote voordelen biedt. Niet alleen vanwege de hanteerbaarheid, maar aluminium is ook sterk en het roest niet.

Oplossingsgericht

BRIDGES2000 beweegt zich in de markt van de havenindustrie en aangezien Van der Ham een oplossingsgerichte instelling heeft, stuit hij soms op vraagstukken die niet direct met de corebusiness van doen hebben, al blijft de link met de maritieme sector intact, zoals de vraag naar pneumatische fenders voor zeeschepen die op volle zee laden of in diepzeehavens moeten aanmeren. Als vertaler van de vraag en coördinator tussen ingenieurs, producenten en de klant, zoekt hij de juiste mensen bij elkaar om het gewenste product te maken. De opgedane kennis van het bouwen van veilige passages tussen vaste en bewegende delen zijn voor meer doelen te gebruiken dan alleen die tussen wal en schip. Bijvoorbeeld in de petrochemi-



sche industrie. Onderhoudsmedewerkers op olieopslagterreinen maken gebruik van een soort loopplanken tussen twee olietanks. "De 30 meter hoge tanks zetten uit als ze gevuld zijn", zegt Van der Ham, "dus bij de bevestigingspunten op de randen van de tanks moet dat kunnen schuiven om de beweging op te vangen. Dat vraagt om een plateau met schuifeffect, die wij daarvoor speciaal hebben ontworpen".

Offshore wind

Na vijftien jaar expansie op een breed terrein van bruggenbouw heeft Hendrik van der Ham zijn blik gericht op de offshore. Bedrijven als Van Oord, Boskalis, AllSeas en Heerema Marine Contractors mag hij tot zijn klantenkring rekenen. Bovendien is hij al actief in de markt van windenergie op zee met de levering van veilige gangways van de jack-up naar de unit van de windmolen. Op dit moment werkt zijn team hard aan de ontwikkeling van een dynamisch systeem dat het mogelijk moet maken dat mensen permanent heen en weer kunnen lopen tussen bijvoorbeeld een olieplatform en een schip dat op dp ligt. Dp betekent dynamic positioning en is een systeem dat met behulp van gps automatisch de positie en koers van een schip constant houdt door gebruik te maken van de eigen schroeven en motoren. De constellatie beweegt volledig mee met de deining van de zee en blijft zodoende stabiel. "Ik kan daar nu nog niet veel over vertellen", zegt Van der Ham, "maar het is een broertje van de bestaande Ampelmann. Dat is een dynamische gangway en het nieuwe aan onze vinding is dat de constante verbinding tussen de twee eenheden in stand blijft. Ook bij ruwe zee. Het ondervangt de bewegingen op een nieuwe manier". Dat suggereert een hoop techniek, maar dat ontkracht Van der Ham. "Ik zeg altijd: *keep it simple and stupid*. Het gaat om een mechanisch systeem van rollen, bewegen en opvangen van krachten. En het grote voordeel hiervan is dat het veel veiliger is, dankzij de constante verbinding, zodat mensen er altijd af kunnen." Met die nieuwe vinding hoopt Van der Ham internationaal door te breken in de groeiende markt van de offshore-industrie. Zijn toekomstbeeld is gangways en bruggen van BRIDGES2000 in de Grote Oceaan en de Chinese Zee in functie te zien.





Fluxys-Zeebrugge blijft groeien als hub voor kleinschalig vloeibaar aardgas (LNG)

Door: Antoon A. Oosting

De LNG-terminal van Fluxys in Zeebrugge zet zijn opmars als hét distributiecentrum voor Noordwest-Europa en Scandinavië onverdroten voort. November vorig jaar tekende het Italiaanse ENI een contract voor de levering van 300.000 ton LNG aan het Noorse Skangas vanuit de LNG terminal in Zeebrugge. “Dat was voor ons een hele belangrijke deal,” onderstreept Kwinten Standaert, een commercieel verantwoordelijke van Fluxys voor de LNG-diensten.

meer dan 50 trucks op LNG rond. Hiervoor zijn al een tiental tankstations die ook LNG kunnen leveren.”

Het gebruik van LNG in het wegvervoer ligt in Scandinavië volgens Standaert al vijf, tien jaar voor op het gebruik van LNG in de scheepvaart. Maar ook dat neemt een snelle vlucht. Volgens classificatiebureau DNV-GL voeren er begin juli wereldwijd 65 schepen rond die LNG als brandstof gebruiken en waren er 79 op LNG varende schepen in aanbouw. Dat is de tankers buiten beschouwing gelaten die speciaal zijn gebouwd voor het transport van LNG en de binnenvaartschepen. Het overgrote deel van de LNG-vloot vaart rond in Scandinavië. Maar ook in de VS en in China worden momenteel steeds meer op LNG-varende schepen in gebruik genomen.

Naast het wegvervoer en in de scheepvaart wordt LNG in Scandinavië ook veel in de industrie gebruikt. “Naarmate de vraag in Scandinavië naar LNG groeit, zien wij meer ladingen vanaf onze terminal die kant op gaan,” zegt Standaert. Veel van die transporten worden verzorgd door de schepen van Anthony Verder die daar goed met haar nieuwbouwprogramma op heeft ingespeeld.

Ondertussen heeft Fluxys ook zelf een positie veroverd in Zweden. Samen met Spaanse Enagás nam Fluxys in maart van dit jaar Swedegas over. Swedegas is eigenaar en beheerder van 600 kilometer hogedrukleidingen en van de installatie voor ondergrondse gasopslag in de nabijheid van Halmstad. Swedegas kijkt er naar uit deel te nemen in projecten voor de ontwikkeling

Want deze deal betekent dat gedurende twee jaar twee keer per maand een LNG-tanker van de Rotterdamse tankerreedrij Anthony Verder in Zeebrugge LNG komt laden voor aflevering op de onlangs nieuw geopende LNG-terminal van Skangas in het Zweedse Lysekil. Dat laatste ligt 100 km ten noorden van Gotenburg aan de Zweedse westkust. Het Fins/Noorse Skangas is in Scandinavië de op een na grootste gasdistributeur na marktleider Gasnor.

Dat transport verzorgt Anthony Verder onder andere met de in 2012 opgeleverde Coral Energy die per keer 15.600 kuub LNG kan meenemen. De levering is begin dit jaar begonnen. Standaert: “Onze eerste ervaringen zijn heel goed, ook op technisch vlak. Vanuit Lysekil wordt het behalve aan op LNG varende schepen ook aan industriële klanten en transporteurs in het wegvervoer geleverd. In Scandinavië rijden inmiddels al



© Fluxys - fotograaf E. Manderlier

De Coral Energy laadt aan de bestaande aanlegsteiger (de tweede is nog in aanbouw) en zal pas eind dit jaar operationeel zijn.

van kleinschalig LNG in Sweden, hetgeen perfect in lijn ligt met de strategie van Fluxys. Naast de overslag en distributie van LNG vanuit Zeebrugge probeert Fluxys ook een sterke positie te veroveren als bunkerstation voor de groeiende wereldvloot op LNG. Tot nog toe waren het vooral de voor Noorse opdrachtgevers in China of Turkije gebouwde schepen die onderweg naar hun uiteindelijke vaargebied in Scandinavië LNG kwamen bunkeren in Zeebrugge. Maar steeds vaker zullen dat ook schepen zijn die vanuit Azië op weg naar een haven in Noordwest-Europa LNG moeten bunkeren. UASC, de United Arab Shipping Company heeft maar liefst 17 grote containercarriers besteld die zowel op stookolie als LNG kunnen varen. En United European Car Carriers laat momenteel twee op LNG varende auto-carriers bouwen.

Om die schepen van brandstof te kunnen voorzien zijn bunkertankers nodig die de op LNG varende schepen in de Noordwest-Europese havens kunnen bedienen. Dat zijn dus wezenlijk andere schepen dan de transporttankers van Anthony Veder. Midden volgend jaar wordt de oplevering verwacht van een LNG-bunkertanker van 6000 kuub LNG wat een gezamenlijk project is van de Japanse rederij NYK, het industrieconglomeraat Mitsubishi en energieleverancier Engie. Overigens heeft ook Shell een eigen LNG-bunkertanker van 5000 kuub in bestelling. Om ook kleinere schepen van LNG te kunnen voorzien bouwt Fluxys op de terminal in Zeebrugge naast de bestaande grote steiger voor de ontvangst van de allergrootste LNG-carriers momenteel aan een tweede steiger voor het beladen of bunkeren van kleinere schepen vanaf circa 2000 kuub (naast het lossen van schepen tot 217.000 kuub). Deze steiger zal binnen enkele maanden klaar zijn. Vorig jaar hebben ook voor Noorwegen bestemde sleepboten in Zeebrugge LNG gebunkerd maar dat moest vanuit tankwagens in de achterhaven (deze tankwagens werden uiteraard in de Zeebrugge terminal met LNG geladen).

Ondertussen blijft Fluxys voor de terminal in Zeebrugge steeds weer nieuwe actoren aantrekken. In Maart werd een overslagcontract van 20 jaar afgesloten met het Russische Yamal LNG. Zeebrugge wordt voor Yamal LNG een onmisbare schakel in hun logistieke keten om heel het jaar door vanuit het noorden van Rusland LNG naar hun doelmarkten te verschepen. Met het nieuwe contract versterkt Fluxys ook de samenwerking met drie andere belangrijke marktpartijen in de gaswereld: Novatek, Total en het Chinese CNPC, de aandeelhouders van Yamal LNG.

Tot slot is het contract ook voor de haven van Zeebrugge van grote betekenis. Er komen

tot 214 bijkomende scheepsaanlopen per jaar en het geplande maximale overslagtonnage van 8 miljoen ton per jaar betekent een toename van meer dan 20%. Daarmee krijgt de haven dus een belangrijke impuls. Met het oog hierop wordt momenteel een vijfde opslagtank met een capaciteit van 180.000 kuub LNG bijgebouwd, de grootste tot nog toe. De totale opslagcapaciteit van de terminal wordt op het einde van de werken opgekrakt tot 560.000 kuub LNG. Yamal wordt daarmee de vierde grote terminalgebruiker die met Fluxys een contract heeft afgesloten voor de op- en overslag van vloeibaar gemaakt aardgas.



© Fluxys - fotograaf P. Henderyckx

De in aanbouw zijnde tweede steiger.

Fluxys biedt eveneens de dienst aan om LNG-tankwagens te laden op de LNG-terminal in Zeebrugge, waar één van de opslagtanks is uitgerust met een laadstation. Indien de marktinteresse evolueert in dergelijke mate dat het bestaande laadstation niet meer aan de vraag kan beantwoorden, heeft Fluxys de mogelijkheid om een bijkomende faciliteit te bouwen.

Ondertussen krijgt Fluxys volgens Standaard hele positieve feedback van transporteur Mattheeuws. Die opende september vorig jaar een LNG-tankstation voor in de eerste plaats zijn eigen vloot van onder andere 26 Volvo-trucks die op LNG rijden. Maar dit tankstation in Veurne zit op de route van Antwerpen naar Calais en is daardoor ook aantrekkelijk voor andere transportbedrijven die van en naar Engeland of elders rijden. Dit tankstation is goed voor een verbruik van gemiddeld 25 ton LNG per maand. Naast Veurne is er nog een LNG-tankstation in Kallo bij Antwerpen en onlangs is ook in

Frankrijk een eerste pompstation voor LNG geopend. En volgens Standaard wordt ook in Italië en het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan de opzet van een distributienetwerk voor LNG. "Je ziet dat iedereen zich nu klaarmaakt om voldoende tankstations voor LNG te hebben," aldus Standaard. De Europese Raad keurde recent een nieuwe Richtlijn goed over de uitbouw van tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De lidstaten moeten voor het einde van 2016 een beleidsplan opmaken voor de ontwikkeling van voldoende LNG-tankinfrastructuur: de doelstelling is dat er tegen eind 2025 voldoende LNG-tankstations langs de grote

vervoersassen zijn voor een vlotte circulatie van LNG-voertuigen doorheen de Unie. LNG ziet dus zijn rol bevestigd als een duurzame alternatieve brandstof voor vrachtwagens die transport over lange afstanden doen.

"We zien nu een tijdelijke stagnatie," zegt Standaard; "maar de markt als geheel blijft groeien." Vooral volgend jaar worden er opnieuw veel nieuwbouwschepen op LNG opgeleverd en als ook het bunkerschip van NYK/Mitsubishi/GDF Suez gereed is, is opnieuw een toenemende vraag vanuit de scheepvaart naar LNG als brandstof te verwachten. Daarbovenop zoekt de haven van Antwerpen een concessionaris voor de bouw en de exploitatie van een LNG bunker- en vulinstallatie, zodat ten laatste begin 2019 binnenschepen de mogelijkheid hebben om LNG te bunkeren aan een permanente bunkerfaciliteit. Fluxys bestudeert het dossier om te bekijken of en hoe er een positieve business case van kan worden gemaakt.

Stijging van overslag eerste halfjaar met 1,3%

De zeehavens in het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad hebben de overslag over het eerste halfjaar van 2015 opnieuw zien stijgen. Dit keer bedraagt de stijging 1,3% ten opzichte van dezelfde periode in 2014, tot 51,7 miljoen ton. De Amsterdamse haven is in de regio de grootste haven en tekent een groei van 0,8% op tot 42,4 miljoen ton. De groei zit vooral in de overslag van olieproducten, waar de Amsterdamse haven van oudsher sterk in is.

IJmuiden zag de overslag stijgen tot 8,9 miljoen ton (+2,7%), Zaanstad tot 200.000 ton (+69%) en Beverwijk 131.000 miljoen ton (+17%).

Natte bulk grootste groeier

De groei van de overslag in Amsterdam is voornamelijk te danken aan de toename van olieproducten met 5% tot 22,3 miljoen ton. De overslag van steenkool daalde met 7% tot 9,6 miljoen ton. Tevens was er sprake van een daling van de overslag van containers met 17% tot 294.000 ton (= 25.170 TEU), maar nam de overslag van overig stukgoed waaronder RoRo toe met 14% tot 1,4 miljoen ton.

Agribulk, inclusief meststoffen daalde met 13% tot 4,1 mln ton. Overige droge bulk steeg met 6% tot 3,1 mln ton en de overige natte bulk steeg ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar met 20% tot 1,6 mln ton. In totaal heeft Amsterdam in het eerste halfjaar van 2015 van 56 zeevaartschepen

bezoek gehad en 982 riviercruiseschepen. Dit zijn respectievelijk 1 en 74 meer dan vorig jaar in dezelfde periode.

Import en export

De import in de Amsterdamse haven daalde met 4% tot 27 miljoen ton, in het eerste halfjaar van 2015. De export groeide daarentegen met 10% tot 15,5 miljoen ton. Ook het Noordzeekanaal gebied kende een daling van de import, naar 31,9 mln ton (-9%), en een stijging van de export tot 19,8 mln ton (+25%).

Tweede helft van het jaar

President-directeur Dertje Meijer van Havenbedrijf Amsterdam: "Het eerste halfjaar van 2015 laat opnieuw een groei zien. Wij zijn blij met dit positieve resultaat. Over de tweede helft van het jaar zijn we optimistisch. We verwachten opnieuw een groei in de overslag, maar minder hard dan de voorgaande jaren."



Opdrachtgever: Agentschap Maritieme Dienstverlening
Werk: Uitvoeren Loadtest in Oostende, Proofload 4,3 ton met behulp van gecalibreerde loadcell en waterzak.

LIFTAL HIJSTECHNIEK

Specialisten op het gebied van:

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

info@lifal.com

www.lifal.com

LIFTAL

Vestiging Vlissingen-Oost

Postbus 80, 4450 AB Heinkenszand
Groenlandweg 4, Havennr. 4056
4455 SN Vlissingen-Oost
Tel : +31 (0)118 488 450
Fax : +31 (0)118 488 451
E-mail : vlissingen@lifal.com

Vestiging Temse

Lifal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
9140 Temse - België
Tel : +32 (0)3 - 710 1182
Fax : +32 (0)3 - 710 1184
E-mail : temse@lifal.com





Passion for Logistics, meet your community

Reserveer 22, 23 & 24 september 2015 alvast in uw agenda, want dan staat in Antwerp Expo voor de 10de keer de beurs "Transport & Logistics", dé tweejaarlijkse hoogmis van de Benelux transport- en logistieke community.



Alle logistieke specialisten, supply chain managers... van betekenis komen. De helft van de bezoekers is traditioneel vanuit logistiek gerelateerde sectoren, de rest vanuit de retail en vooral de verladers, de logistieke beslissers uit industrieën. Dit jaar verwacht men meer dan 10.000 bezoekers.

Marktoverzicht logistiek met alle nieuwigheden

De vakbeurs "Transport & Logistics 2015" telt meer dan 280 exposanten. Het grootste luik blijft het rollend materiaal (de vrachtwagens en de heftrucks). Daarnaast de opslag (de rekken, de beveiliging... tot de bouwers en aanbieders van magazijnen, picking, identificatie, software voor magazijn- en voorraadbeheer...) en de diensten (aanbieding transport, opslag en bijhorende diensten, de pakjesdiensten...). Ook weer aanwezig, is een KMO-paviljoen en een 'paviljoen Logistics in Wallonië'. Zoals u weet, is het de traditie dat standhouders op Transport & Logistiek hun Benelux' nieuwigheden presenteren, zich duidelijk profileren.

Passion for Logistics

Naast een full house aan logistieke aanbieders, biedt Transport & Logistics 2015 de logistieke community ook een belangrijk,

internationaalgericht randprogramma van conferenties, seminars en actualiteitsdebatten

- met internationale items zoals de Minister D'Amour met zijn conferentie "**De Quebecse Maritieme strategie: Quebec kiezen als een partner voor Europa en Noord-Amerika**" (dinsdag).
- met als dé topper op woensdag: **Gunter Pauli**, basislegger van '**blue economie**', initiatiefnemer van ZERI (Zero Emissions Research and Initiatives), met conferentie "Hoe transport en logistiek een motor van de blauwe economie kan zijn".
- **Port of Antwerp** met "Projectoproep voor milieuvriendelijke havenwerktuigen".
- Traject: Fietslogistiek, een valabele schakel in de logistieke keten.
- Uitreiking van de **Short Sea Shipping Awards door minister Ben Weyts** en de **Transport & Logistics Gazellen**.

Het volledige conferentieprogramma en inschrijving:

www.transport-logistics.be



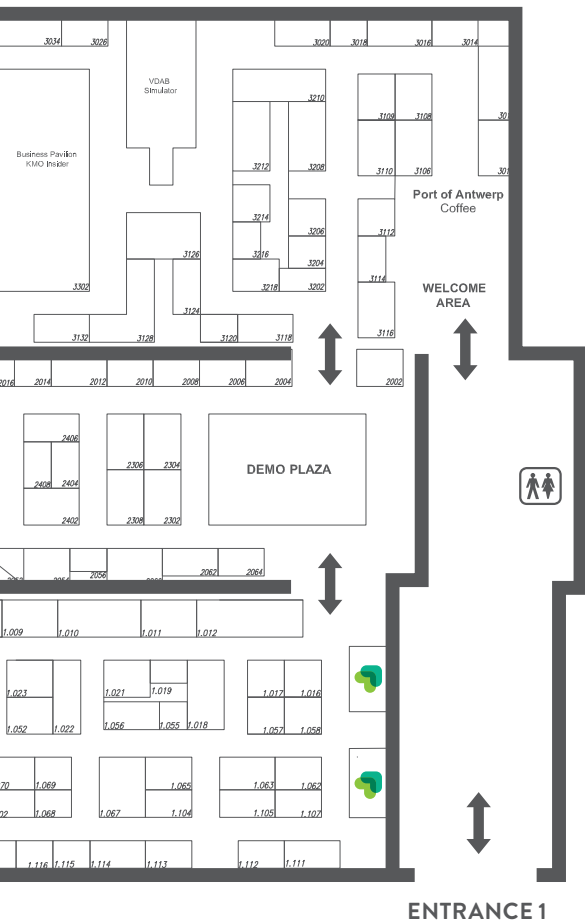


ACB Group	1121	"BERGERecotrail"	3018	Crown Handling NV	4146	Emrol	4156
Actemium	1096	Bolckmans nv	4172	CxO Europe bvba	3901	Emsys IT nv	2002
AGO Jobs & HR	4063	Bolzoni Auramo bv	4101	Dachser Belgium sa	1100	Energys bvba	4167
Allmark bvba	1115	Boplan bvba	4112	Dalosy	2906	Enetricity bvba	1128
allsafe JUNGFALK	3108	Bpost sa de droits publics	1057	Dandoy Transport	4013	Engels Logistics nv	1018
Alphaplan bvba	4142	Bring Cargo bv	1133	Dastronic nv	1017	ErgoPack Deutschland	3026
Ambrogio nv	1111	Brutax Bvba	1127	DatAction bvba	3109	Esquenet	4010
AMCS	2032	BVBVK / UPBIF	3900	De Putter & Co	4136	Europa Belgium sa/nv	2024
ARC bvba	4090	Cammaert Trucks IVECO	4140	De Ronde & Drubbel nv	1029	Euro-Sprinters nv	1058
Art en Reno bvba	4073	Cerclindus nv	4062	de Vreese Logistic	1022	Eurotracs N.V.	1005
A-SAFE	2302	Certis Benelux nv	2902	DEGROOTE		Everydens	1024
ASK Romein Malle NV	4044	Ceva Freight Belgium	1130	RUCKS & TRAILERS nv	4103	Expresso Manutention SPRL	4041
ASSA ABLOY Entrance Systems	4084	CityDepot	1019	Den Doelder Pallets bv	1006	Exsan nv	1004
Aucxis cvba	2602	Clevermac BVBA	2018	Descartes Systems Group	4002	Extra Logistics	4106
B.Alert	2028	Colas Cleaning	3154	DHL Freight Belgium nv	4021	Fast Forward Freight Belgium bvba	2008
Balie 21	1040	Comp-Win Sp. z o.o.	2707	Distrilog Group	4098	Fiton BV	2042
Battery Supplies nv	4159	Cooltrans nv	4091	DKV Euro Service Benelux	2406	Flanders Logistics	3905
B-Close nv	1003 + 1032	Cordeel Zetel Temse	2702	Dockx Logistics	4049	Flows	3904
Belgische Kamer der Verhuizers - Chambre Belge des Déménageurs (BKV/CBD)	3908	Cordstrap bv	1074	DS Smith Tilburg C.V.	3214	Foresco Packaging nv	1075
BERGER Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H		Corneel Geerts Transport Group nv	1023	DSV		Frog AGV Systems	2004
		Cosimco nv	4158	(Road/Air & Sea/Solutions) nv	4047	G&C Bvba	3402
		CrossTainer nv	1081	DTZ	4042	Generix Group Benelux nv	2006
				Duferco Logistique	1024	Geodis Belgium nv	2019
				Durwen Benelux B.V.	4005	Gerlach & Co nv	1114
				Easy Systems Benelux	3135	Globespot	4011
				ECONOR	3410	Globis nv	3218
				Ecorub	1102	Go4Logistics NV	2606
				ECS European Containers nv	1011	GOBO Transport & Logistics	1007
				Edebex	3302	Gondrand nv	1021
				Efaflex bvba	1043	Goodman Belgium nv	4085
				Egemin Automation	4068	Gosselin Group	1081
				Elevate - IT	3036	Graphic Sales Support Benelux	2048





Groenendijk Bedrijfskleding BVBA	4097	JET Logistics nv	1083	Mabo-Lifting nv	4001	Simpler Consulting Ltd	1024
Groeneveld Belgium	4061	Jost Group/Jost sa	4086 + 4088	Magetra International sa	1065	Softpak Belgium	1069
Group Beyers bvba	4168	Jungheinrich nv	4126 + 4124	Manutan nv	3114	Solid Rack	3128
GROUP DE WOLF	1016	JuRo Unirek BVBA Magazijnrekken	2506	Manutech nv	3302	SSI Schäfer nv	4033
Group GTS	1028	Kant nv	4065	Mathilde van Engelenburg	4028	Sterkens Alarmsystemen	3302
Group Joosen	1073	KantoorProfi	3302	May Courier International bvba	1129	Still nv	4143
Haagh Protection bv	3116	Kärcher Belux	4102	Mertens Heftruck Service	4043	Storax Benelux sa	2050
Hamann International Logistics nv	4007	KARIBOO!	1113	MMM Business Media	2036	Stow International nv	4070
Haven Genk	3302	Karopack	4130	Molen Belgium nv	2308	Stream Software NV	4004
Haven Van Brussel nv	2010	Kaup Benelux	4067	Montea Comm.Va	4051	Suivo	2020
Havenbedrijf Gent - Port Ghent	2402	Keuleers & Co nv	1116	Mopal Palletindustrie nv	1119	Syntra Midden Vlaanderen	2054
Hazgo Belgium	1042	Kmo-Insider	3302	Motrac Handling & Cleaning nv	4027	Syrinx Sound & Light Services	3302
Heavy Logistics nv	1070	Kouka	1024	MSC Belgium NV	3042	Tailormade Logistics nv	2056
Hellmann Worldwide Logistics nv	4082	L.Shipping bvba	1124	MSR	2052	TANS Belgium bvba	1052
Hermans Heftrucks	4145	Latexfalt nv	1068	Nagels Transport nv	3408	Technical Services Belgium	1120
Het Vlaamse Kruis vzw	3216	L-Door Industrial bvba	4138	Navitrans	4029	TENTE NV	4095
Hilaire Van Der Haeghe nv	4122	Leghorn-Perfra	4075	Naxco Logistics Benelux bv	2806	TER	2502
Hoppecke Belgium nv	4058	Liège Carex asbl	1024	Nefab Packaging Belgium nv	4012	The Pack bvba	3118
Hörmann Belgium nv	4014	Ligna nv	4129	Neopost nv	3040	Tiscotex nv	4130
Idelux	1024	Loading Systems Belgium nv	2060	Nippon Express Belgium nv	2034	TLCC	1122
Improving your SAP		Loadlok Belgium &		Noa Trainings bvba	3302	TL Hub	2036
Logistics Experience	2905	Roland International	3212	Novoform Industrie	4149	Topa Packaging Bvba	3020
In Concrete bvba	4080	Logflow NV	4060	NT Publishers	INK2A	TOP-Vision.eu	3404
Ingenieursbureau Arcade Nv	2016	Logi Signs bvba	2708	Odisee Vzw	3902	Toyota Material Handling Belgium	4079
INTERTRANS WORLDWIDE		LogiQstar	3302	ODTH nv	2038	TracingInMotion bvba	1002
LOGISTICS NV	4107	Logistics in Wallonia	1024	Offergeld Logistik	4171	Trans.eu	3400
Intervest Offices & Warehouses	4165	Logistiekconcurrent	1112	ONE2ID Logistieke Identificatie	2014	Transics	4031
Intris nv	4018	LOGOS	3903	Optima Logistics Group	2012	Transitic Systems SAS	2304
JAS Forwarding Worldwide		Luc Vulsteke Industrial nv	4161	Organi	4104	Transmission / DC Postal Service	1117
Belgium nv	1098	Luik Natie	1039	OTM Belgian Shippers' Council		Transporeon Group	1095
Jesco Auto Training School nv	3909	Luminact bvba	2062	& ESC	3907	Transport Logistic International sa	1024
Jet Car nv	4030	M.P.M. S.r.l.	3112	PACO sprl	1024	Transportmedia	INK2B
				Paletco nv	2030	Transuniverse Forwarding Intercargo	
				Palletcentrale Groep BV	2044	Logistics	1096
				Panalpina World Transport nv	1026 +	Trends Top	2604
					1047	Trimble Transport & Logistics	4003
				Pasec NV	1056	TVH - Thermote & Vanhalst	4076
				PHI DATA nv	2306	Tyre Safety Europe BVBA	1107
				Pics Belgium	3911	Ubidata nv	2706
				Pirelli Tyres Belux	2704	U-Man Belgium	3206
				Port Autonome de Liège	1024	Unata bvba	3016
				Port of Antwerp	INK1A	Unibouw BV	4153
				Port of Strasbourg	2806	Unicarriers Belgium BVBA	4023
				Port of Zeebrugge	1009	UPTR	3048
				Portmade	3302	Van Aerde - Gebroeders	3132
				PostNL	1063	Van Berlo Bedrijfsvloeren bv	4017
				Promotie Binnenvaart Vlaanderen	4034	Van Hove Truck Center	
				PTV bvba	4054	Antwerpen	1062
				QEOS	4105	Van Mieghem Logistics	2504
				QUEBEC	3133	Van Moer Group nv	4055
				Raben Netherlands B.V.	1105	Vanas Engineering nv	4050
				RAVAS Europe bv	4173	VDAB	3022
				RecuPbat bvba	4154	Veko Lightsystems bvba	4162
				Renory sa	2040	Veneta Carrelli Srl	4175
				RiskMatrix	3202	Verma Systemen bvba	1126
				Rite-Hite Benelux Bvba	3210	VIB - Vereniging voor Inkoop	
				Riwal	2802	en Bedrijfslogistiek	
				Rotom nv	1035	Bedrijfslogistiek)	3906
				Rotra NV	1067	Vivaldis Interim	3302
				Scanfor bvba	1001	Vlaams Instituut voor de Logistiek	1010
				Scanroad Belgium bvba	2808	Voies navigables et Intermodalité	1024
				Schenker nv	1079	VRD Opslag en Distributie bvba	4163
				Schiphorst Transport- en		WANZL	1012
				Opstaltechniek B.V.	1008	WDP (Warehouses De Pauw)	4096
				Schoeller Allibert Bvba	3126	Wewo Europe bv	2064
				Score bvba	1055	Willy Naessens Industriebouw	4072
				SD WORX	3302	Winlock Systems bvba	4108
				SDV Belgium nv	1041	Wolters Kluwer	
				SGS Emergency Waste and		Transport Services	2508
				Chemical Services	3138	wuBump®	4152
				Shipit nv	4127	Yusen Logistics Benelux	1097
						2 Sign & Safe nv	3124



Horizon verruimd naar Zeebrugge via nieuw distributiecentrum

Koddaert wereldwijd specialist in 'non-prime' staal

Door: Henk van de Voorde

Staalspecialist Koddaert uit Koekelare (bij Torhout) is wereldwijd uitgegroeid tot een toonaangevende speler, vooral in de nichemarkt van het (goedkopere) non-prime of tweedekeusstaal. Groeien, innoveren en evolueren blijven speerpunten van beleid. Een verdere verruiming van het productaanbod, de uitbreiding in de haven van Zeebrugge en de oprichting van Koddaert USA onderstrepen de ambities om de marktpositie verder te verbeteren. Anno 2015 vormen de coils (staal op rollen) het overgrote deel van de totale omzet. De coils worden verknipt in platen of strips om daarna verder verwerkt te worden tot buizen, profielen, profielplaten, chassis en carrosserie en afgewerkte producten zoals koelkasten en meubels. De bouwindustrie en de automobielin-dustrie zijn dan ook de belangrijkste sectoren waar steel coils benut worden.



Ontstaan

Staalopslagbedrijf Koddaert is opgericht na de Tweede Wereldoorlog door Emiel Heynderick, de grootvader van de huidige directeur-eigenaar Jean-Pierre Heynderick. De grondlegger startte samen met zijn zonen Robert en Alex een smederij in Torhout. Het bedrijf is vernoemd naar een wijkje in Torhout met de naam Koddaert. Het staal werd in die tijd in het Waalse staalbekken geproduceerd; dicht bij de kolenmijnen, die de brandstoffen voor de fabrieken leverden. Tegenwoordig is de productie van staal veelal geconcentreerd in de havengebieden. Logisch, aangezien ijzererts de grootste kostenpost is. Koddaert begon met het verwerken van betonijzer en gelaste buizen voor aanhangwagens. Al snel groeide de buizenafdeling uit tot de belangrijkste tak van sport en profileerde het bedrijf zich als Koddaert Buizen. In de jaren '80 gaf Jean-Pierre Heynderick de expansie van de onderneming nieuwe impulsen. In een snel veranderende omgeving diversifieerde hij het aanbod en zocht en vond hij nieuwe afzetmarkten voor de verschillende staalproducten. Eerst in Europa en later ook in de rest van de wereld.

Officiële opening

Onder grote belangstelling vond medio juni in de haven van Zeebrugge de feestelijke bijeenkomst plaats ter ere van de officiële opening van het nieuwe distributiecentrum van Koddaert. Aan de voorhaven, pal naast de containerterminal van APM, huurt de staalhandelaar een van de twee loodsen van elk 21.000 m² van Verbrugge International. Voormalig miss België Ellen Petri was gastvrouw bij de officiële opening, waarbij alle stoelen tot de laatste plaats bezet waren. Na de bedrijfspresentaties en officiële toespraken, werd met een druk op de knop door Bas De Jaeghere (zoontje van Koddaert medewerker Sam De Jaeghere) het nieuwe distributiecentrum officieel geopend. Aansluitend was er een exclusief walking dinner.



Jean-Pierre Heynderick (links) en Martin Verbrugge feliciteren elkaar bij de officiële opening van het nieuwe distributiecentrum van Koddaert in Zeebrugge. Sam en Bas De Jaeghere staan eveneens op de foto.

Nieuwe terminal Zeebrugge

"De nieuwe terminal is belangrijk voor de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. Het is ook een mooi voorbeeld van samenwerking. Eenheid binnen de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) is essentieel met het oog op de toekomst. Daarnaast is het belangrijk dat de kleinere Vlaamse en Nederlandse havens zich verenigen met het oog op de toekomst", aldus Jean-Pierre Heynderick, directeur-eigenaar van Koddaert. Met in achtname van het milieu wordt dankzij de import per schip en export van containers op grote zeeschepen het vervoer van rollen staal per truck flink aan banden gelegd. Hierdoor daalt de ecologische voetafdruk van Koddaert. Jaarlijks wordt er een equivalent staal van duizend vrachtwagens uit Oostenrijk per binnenschip geleverd. Britse leveranciers zullen zelfs 1200 vrachtwagens per jaar minder inzetten nu de goederen vanuit Wales naar Zeebrugge kunnen worden verscheept. Verder ontving de haven van Zeebrugge dit jaar ook al duizenden ton coils uit Finland per coaster. De haven in Zeebrugge is gunstig gelegen. Het logistieke hart van West-Vlaanderen is een uitstekende uitvalsbasis naar de rest van de wereld.

Samenwerking

"We hebben een bloeiend bedrijf, waardoor de vestiging in Koekelare flink uit zijn voegen is gegroeid. De uitbreiding in Zeebrugge past perfect binnen onze toekomstplannen waarbij we zowel onze economische als ecologische ambities kracht bij zetten. De samenwerking met Verbrugge International verloopt heel goed, het is een win-win situatie. Verbrugge weet precies hoe het werkt in de haven en beschikt over alle benodig-



de moderne equipment en knowhow met betrekking tot logistieke dienstverlening, zoals op- en overslag en ladingbehandeling. Zo worden we volledig ontzorgd. We kennen Martin Verbrugge vanuit de Zeeuwse havens. Zijn visie en onze manier van denken liggen op één lijn. Met hard werken en een no-nonsense beleid heeft de familie Verbrugge een prachtig concern opgebouwd. Ook wij zijn met niks begonnen. Onze smidse van weleer is geëvolueerd tot een internationaal opererend staalbedrijf", zegt Jean-Pierre Heynderick.

Diplomatie

Jean-Pierre volgde een rechtenstudie aan de Universiteit van Leuven om in de diplomatie te gaan werken. Hij zag het namelijk niet zitten om in 'het staal' aan de slag te gaan. Jean-Pierre ging in Venezuela op

de Belgische ambassade aan het werk en bij zijn terugkomst in 1983 trad hij alsnog tot het familiebedrijf toe. Zijn buitenlandse ervaring kwam uitstekend van pas om het bedrijf internationaal op de kaart te plaatsen. Zowel de bevoorrading als de export geschiedt overzee, grotendeels via Zeebrugge. "We zijn in het afgelopen decennium gegroeid van een behandeling van 20.000 ton staal tot 100.000 ton staal per jaar. Overtollige partijen staal? Laat maar komen! We kopen onze staalproducten bij



iedere Europese staalfabriek en/of servicecenter om aan een diversiteit van klanten te verkopen. We vervoeren onze producten over het water, per spoor of met de truck. Inmiddels wordt zelfs negentig procent van onze producten verscheept naar landen van buiten Europa, met name naar het Midden-Oosten of landen in het Verre Oosten zoals India, Pakistan en Bangladesh.

Afkomst

Bij de onderneming zijn een twintigtal mensen in vaste dienst. "Ondanks de expansie, verloochenen we onze afkomst niet. We zijn niet vergeten vanuit welke klei we zijn voortgebracht. Transparantie en gelijkheid staan bij ons voorop. Hiërarchie kennen we niet binnen ons bedrijf", aldus Jean-Pierre Heynderick.



KODDAERT ZEEBRUGGE

KODDAERT, INTERNATIONAL COMPANY SPECIALIZED IN NON-PRIME STEEL PRODUCTS

COILS/SHEETS/STRIPS

WIRE

LONG PRODUCTS

PROFILE SHEETS

TINPLATE/TFS/BLACKPLATE

HQ

Ambachtenstraat 1
Industriezone 'Coudenhove'
B-8680 Koekelare

tel. +32 (0) 51 74 75 40
fax. +32 (0) 51 74 75 30
koddaert@koddaert.com



koddaert nv

Nieuwe service voor containerterminals

95% van alle exportdocumenten in Rotterdam nu digitaal

De haven van Rotterdam zet opnieuw een streep door een papierstroom. Containerterminals kunnen voortaan ook de douanedocumenten voor uitgaande transitcontainers (NCTS) elektronisch afmelden bij de Douane. Het Port Community System van Portbase biedt hiervoor de nieuwe service Afmelding NCTS Export Containers. De Rotterdamse haven wordt hierdoor wederom een stuk slimmer. Opgeteld bij eerdere ontwikkelingen zijn in Rotterdam nu 95 procent van de douanedocumenten rondom exportcontainers digitaal af te handelen.

De service Afmelding NCTS Export Containers heeft voordelen voor meer partijen. Wegvervoerders hoeven op de terminal geen stop meer te maken voor het afgeven van documenten. Ook voor binnenvaart- en spoorcontainers zijn deze papieren op de terminal niet meer nodig. Exporteurs en expediteurs kunnen volstaan met het elektronisch voormelden van de documenten via de Portbase-service Melding Export Documentatie. Bij aankomst van de container op de terminal wordt het document dan automatisch afgemeld. Mismatches behoren hiermee tot het verleden. Problemen met de Douane achteraf worden voorkomen.



Rotterdam World Gateway (RWG) op Maasvlakte 2 is de eerste containerterminal die de nieuwe service daadwerkelijk in gebruik heeft. Public Affairs & Communications Manager Niels Dekker: "Voor RWG is de service Afmelding NCTS Export Containers een belangrijke volgende stap in het realiseren van een douaneloze terminal. Hiermee creëren we ook voor

deze stroom een efficiënte en betrouwbare afhandeling."

De service Afmelding NCTS Export Containers is onderdeel van de exportdienstverlening van Portbase. Containerterminals die de service willen gebruiken hebben van de Douane de vergunning Toegelaten Geadresseerde (TG) nodig.

Rotterdam en Amsterdam nu één havenmanagementsysteem

De Rotterdamse en Amsterdamse havenmeesters gebruiken vanaf afgelopen weekend één havenmanagementsysteem voor het administreren, begeleiden en inspecteren van de scheepsbezoeken: HaMIS. De kwaliteit en functionaliteit van havenmanagement en scheepvaartinformatie wordt hiermee tegen lagere kosten op een hoger niveau getild.

De samenwerking tussen beide wereldhavens komt ten goede aan een vlotte en veilige scheepvaart. De groei van de havens stelt hogere eisen aan informatie-uitwisseling. Havenprocessen in de Rotterdamse

en Amsterdamse haven worden met HaMIS geharmoniseerd. Ook wisselen de havens hiermee veel makkelijker dan voorheen informatie uit. Dat vermindert administratieve lasten en voorkomt dubbele controles met als resultaat een klantvriendelijker systeem. Havenmeester Amsterdamse haven Janine van Oosten: "Met HaMIS gaat een grote wens in vervulling om de informatie over scheepsbezoeken met elkaar te delen en een gebruiksvriendelijker systeem te creëren voor alle gebruikers. HaMIS symboliseert de uitstekende samenwerking tussen de havenmeesters in Rotterdam en Amsterdam en hun divisies." Havenmeester

Rotterdamse haven René de Vries: "Ik ben blij dat de twee grootste Nederlandse havens hetzelfde communicatie systeem gebruiken. Dit betekent dat het operationeel proces meer en meer wordt gestandaardiseerd. Dat is goed voor de havens." Rotterdam ontwikkelde dit Havenmeester Management Informatiesysteem. HaMIS vervangt het Amsterdamse Pontis. Belangrijke verbetering is dat HaMIS een 'interactieve havenkaart' heeft waarop live alle scheepvaart in de haven te volgen is. Door een schip aan te klikken krijgt de Havenmeester en de Divisie Havenmeester toegang tot alle beschikbare informatie die aan dit bezoek is gekoppeld.



Van slibremmer naar plasticsoepvanger

©HollandLuchtfoto

Door: Lydia Gille

Dit voorjaar is de slibremmer in werking getreden. Pasgeleden uitgevonden en nu al zijn de resultaten opzienbarend. Verbetering van waterkwaliteit, natuurherstel, optimalisering van recreatiegebieden en ontwikkeling van nieuwe natte natuur. De lumineuze vinding biedt kansen op te schalen naar industriële toepassing. Niet in de laatste plaats in een havengebied waar vaar-routes op diepte gehouden moeten worden en waar baggeren een terugkerende milieubelasting en kostenpost is. Ook daar mogelijk grote voordelen in de toekomst: vermindering van onderhoudswerkzaamheden, bescherming en herstel van oevers en vergroening van stadshavens. CO₂-reductie doordat er minder gebaggerd wordt, maar ook CO₂-compensatie door de koppeling van baggerwerk aan een vergroeningsopgave. Door de elementen van de ontwikkelde constructie slim te combineren zijn de mogelijkheden onbegrensd. Letterlijk, want de kansen liggen wereldwijd voor het oprapen. Zeeën zuiveren van plasticsoep, golven breken en daarmee kusten verdedigen. Of door golf-demping de noodzaak tot dijkverzwaring verminderen. Het begint allemaal bij de slibremmer. Tauw is een van de ontwikkelaars.

De baggerbuffer (aanleg april 2015) - Kleurverschillen tonen de aanwezigheid van blauwalg en de zuivering daarvan.

Noorderkwartier adviesbureau Tauw te vragen mee te denken over het slibprobleem in het grootste aaneengesloten veenweidegebied van West-Europa, het Wormer- en Jisperveld bij Wormerveer. Projectmanager Paul Stook, een van de bevoegen uitvinders bij Tauw en mede-ontwikkelaar achter de Volgermeerpolderoplossing, creëerde een constructie - de slibremmer - die snelheid uit het water haalt, waardoor de plas minder troebel wordt en er meer kans is op natuurontwikkeling. De vinding brengt de ecologische balans weer in evenwicht. Een nabootsing van de natuur met een extra zetje voor herstel.

Geotube®

Paul Stook haast zich te zeggen dat hij de noviteit niet alleen heeft uitgevonden, want dat samenwerking de beste manier is om tot innovatie te komen. Hij koppelt overheid en bedrijfsleven aan elkaar en zoekt een team van ecologen, praktijkmensen, aannemers en financieel verantwoordelijken bij elkaar. Een belangrijke bijdrage aan de slibremmer komt van TenCate Geosynthetics. Het bedrijf heeft een geotextiel vervaardigd dat zijn werking onder andere heeft bewezen voor de kust van New York, waar in oktober 2012 superstorm Sandy woedde die veel schade aanrichtte aan het vasteland. Het textiel-doek loopt als een enorme worst gevuld met zand voor de kust langs. Een soort golfbreker, waardoor de kust niet langer afkalft bij stormen. Die gedachte hield Paul Stook vast. Als het golfdempend of golfkerend werkt, kan het ook grondkerend werken in bijvoorbeeld veenweidegebieden. Want wat is het geval in de veenweidegebieden? Door te rijke bemesting in het verleden stroomden te veel nutriënten het water in.



Paul Stook, projectmanager en een van de bevoegen uitvinders bij Tauw

Tauw is een internationaal advies- en ingenieursbureau met een sterke positie in milieuvadvis en duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. Het bedrijf heeft een reputatie opgebouwd als bodemsa- neerder met een meerwaarde. Een alom bekend voorbeeld daarvan is de sanering van de Volgermeerpolder, een 105 ha groot gebied vol gevaarlijk chemisch afval. In een adviescombinatie met Witteveen+Bos kwam Tauw tot de conclusie dat inkapselen in veengrond de meest duurzame oplossing is. Er zijn sawa's aangelegd bovenop een afdekfolie die, zodra deze is verteerd, zal zijn overgenomen door het tot veen omgevormde moeras. Daarmee is de vuil- stortplaats tot in de eeuwigheid geïsoleerd. Nu al is het eindresultaat een mooi land- schap. De opgedane kennis met veen inspi- reerde het Hoogheemraadschap Hollands

De ondiepe wateren in veenweidegebieden zijn sowieso voedselrijk, wat plantengroei tot gevolg heeft. De plas groeit vol, eerst met planten en uiteindelijk met algen, waardoor er te weinig licht in het water komt. Laat je het op zijn beloop dan gaan de planten dood en ontstaat er weer meer slib, verdwijnen paaigebieden voor vis, komen er nog meer algen en uiteindelijk heb je een dode plas. Daarnaast is water in beweging door golfslag als gevolg van wind (strijklengte), waardoor het water vertroebelt door het opwoelen van het vele slib. Deze combinatie van factoren leidt tot het dichtslibben van waterwegen.

Slibremmer en baggerbuffer

De aanpak om de sterke stroming te reduceren en daarmee het opwerpen en verderop neerslaan van slib tegen te gaan, begint met de doorrekening van de stroomrichting, de stroomsnelheid en het moment waarop de vertroebeling ontstaat. Zo is de slibremmer ontwikkeld. Een constructie van geotextiel, verzaaid met een kleine Geotube® op de bodem en aan het oppervlak twee drijvers, die iets uit elkaar gehouden worden door een reservoir ertussen, gevuld met slib, zodat het slib niet meer weg kan en er natuurlijke vegetatie ontstaat. De andere variant is de baggerbuffer, waarbij met dezelfde materialen een onderwateropslagplaats passend in het landschap gebouwd wordt; baggerslib dat op locatie beschikbaar is wordt daarin verwerkt en kan op termijn gebruikt worden om afgekald land mee terug te winnen. Paul Stook ziet tal van mogelijkheden. Bovenop de drijvers kan een steiger komen, waarvanaf zwimmers in natuurwater duiken of een steiger als afmeerplaats voor de pleziervaart. Het publiek maakt er gebruik van, het past qua vegetatie schitterend in het landschap en ondertussen doet de constructie van slibremming of oeverbescherming zijn werk.



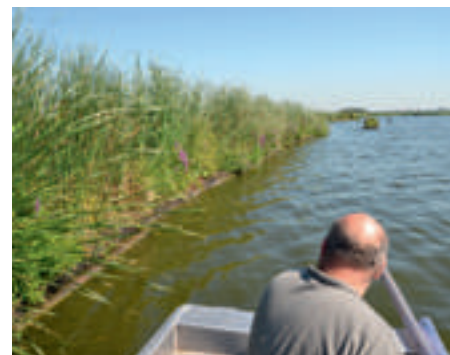
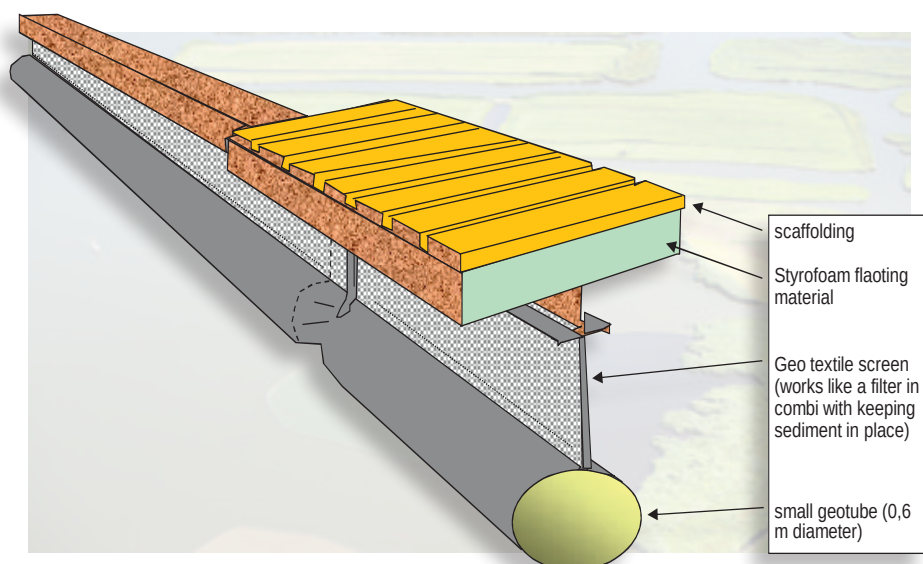
Multifunctionele toepassing in recreatiewateren

Toepassingen in havens

Wat voor de natuur geldt, past zeker ook in het havengebied en in de havenvisie 2030 van Rotterdam. Milieu, veiligheid en leefomgeving zijn daarbij de trefwoorden. Paul Stook en zijn collega's zien volop kansen. Van die ideeën is een opsomming te maken. De baggerspecie is te gebruiken voor natuurherstel. Dat kan, ook als het slib eventueel vervuild is, als de ontvangende bodem maar van dezelfde kwaliteit is. Vergroening van de stadshavens, die hun koopvaardijfunctie hebben verloren. Door turbulentie van scheepsmanoeuvres in combinatie met harde kades ontstaat voor de kleinere binnenvaart ongewenste golfslag. Het geotextiel als golfdemper zou mogelijk goede diensten kunnen bewijzen. Havenbekkens en vaarwegen moeten op diepte blijven en met de komst van megaschepen is dat nog urgenter geworden. Tauw heeft in dat kader zojuist het waterbodemonderzoek gerapporteerd dat in verband staat met de verdieping van de Nieuwe Waterweg. Bovendien zal het Havenbedrijf aan CO₂-compensatie moeten doen en kan dat realiseren door baggerwerk aan een vergroeningsopgave te koppelen.

Plasticsoep afvangen

De nieuwe vinding is ook toepasbaar voor het afvangen van plastic afval in water. Tauw ging op onderzoek uit in Brazilië. In 2016 vinden in de buurt van de baai van Guanabara bij Rio de Janeiro de Olympische Spelen plaats. Paul en zijn collega zijn over het gebied gevlogen en zagen met hun westerse ogen een groot industrieel gebied vol afval afkomstig uit rivieren. Op de hellingen langs de rivieren wonen miljoenen mensen in de favela's zonder riolering. Het afval – fecaliën, plastic, kadavers en koelkasten – stroomt in het regenseizoen de hellingen af de rivieren in en hoopt op in de baai. Daar vertoeven straks de sporters. Paul schakelt snel en als hij en zijn team de autoriteiten meekrijgen, ziet hij nog steeds mogelijkheden om in enkele maanden tijd een situatie te creëren om de troep af te vangen. Het moet industrieel aangepakt worden, vindt hij, met een Geotube®-constructie die het vuil stroomlijnt en herbergt, waarna het afval verwijderd kan worden in het droge seizoen. Voor de monding van de rivieren zou hij afvangsystemen willen bouwen die het water filteren voordat het de baai in stroomt. En als daar de tijd te kort voor wordt denkt hij al aan een constructie tussen de pijlers van de brug van Rio naar Niterói. De ingenieur weg- en waterbouw ziet duizend-en-een toepassingen met de doorontwikkeling van de slibremmer.



Een begroeide slibremmer passend in het landschap



De Bring Groep behoort tot één van de grootste logistieke dienstverleners in Scandinavië en maakt deel uit van de Noorse Post. Vanuit de vestigingen in Zwijndrecht (NL) en Sint Katelijne-Waver (BE) worden twee specialistische logistieke diensten aangeboden door de divisies: Bring Cargo en Bring Frigo. De divisie Bring Cargo biedt vele mogelijkheden aan voor groupage, deelladingen en complete vrachten binnen heel Europa. Met de divisie Bring Frigo biedt de organisatie mogelijkheden voor temperatuur gecontroleerde transporten naar de Nordics. Binnen Scandinavië is de organisatie marktleider op dit gebied.

andinavië specialist

Finding New Ways



Bring Cargo - Finding New Ways

Griendwerkersstraat 10 | 3334 KB
Strijbroek 6 | 2860

Zwijndrecht
Sint-Katelijne-Waver

Nederland
België

Bringcargo.sales.nl@bring.com

www.bring.nl



Bring verhuist naar distributiecentrum met uitstraling

Door: Henk van de Voorde

Bring is medio juli verhuist naar een fraai nieuw distributiecentrum aan de Griendwerkersstraat in Zwijndrecht. Het eigen pand van de Scandinavië specialist op bedrijventerrein De Geer ligt op een steenworp afstand van het oude gedaateerde huurpand, vlakbij de grote uitvalswegen. Het distributiecentrum is ruim, gemakkelijk toegankelijk, gebruiksvriendelijk en in overzichtelijke sectoren ingedeeld. "Het is een gebouw met uitstraling, met meer ruimte voor overslag en logistiek veel efficiënter ingericht. Het is nu ook veel prettiger werken tussen de verschillende afdelingen, met korte lijnen op dezelfde verdieping tussen sales, administratie en planning. Daardoor kunnen we veel sneller schakelen. Ook de nieuwe overslagruimte is veel doelmatiger ingericht. Met onze snelle, flexibele en betrouwbare manier van werken, in combinatie met het persoonlijk contact met de klant, komen wij tegemoet aan de specifieke vraag van onze opdrachtgevers", aldus financieel directeur Laila Luijckx-Hofstedt.

Continuïteit

De Noorse van origine werkt ondertussen 23 jaar voor de onderneming, destijds nog onder de naam Scanex. De lange dienstverbanden zeggen iets over de sfeer en de continuïteit binnen de organisatie. Managing director Rob Rooijen van Bring Benelux, waar 55 mensen werkzaam zijn, richtte ruim een kwart eeuw geleden samen met Harry Kwant Scanex op, dat sinds 2009 onder de vlag van Bring opereert. Het nieuwe gebouw is zo energiezuinig mogelijk gemaakt, met zonnepanelen, hoogwaardige isolatiematerialen en LED verlichting. Het buitenterrein wordt energiearm verlicht en er zijn waterbesparende voorzieningen.

Finding new ways

Naast het hoofdkantoor van Bring Benelux in Zwijndrecht, is er een nevenvestiging in Sint Katelijne Waver (bij Mechelen). De slogan van het bedrijf 'Finding New Ways', wordt alle eer aan gedaan. De Bring Groep - een dochter van het enorme concern Posten

Norge met hoofdkantoor in Oslo - is een veelzijdige logistieke dienstverlener die van origine vooral gericht is op de Nordics: Scandinavië en Finland. Bij de hele Bring Groep werken ongeveer 2500 mensen. Via Bring Trucking beschikt men over een eigen wagenpark van 330 auto's. Daarnaast wordt er met een aanzienlijke groep eigen rijders samengewerkt, waarvan een groot aantal in de Bring kleuren rijdt.

Kernactiviteit

Kernactiviteit van Bring is vervoer over de weg van groupage, stukgoed en complete ladingen naar en van Noorwegen, Zweden, Engeland, Spanje, Finland, Denemarken, Portugal en de Baltische landen Estland, Letland en Litouwen. Bring is een toonaangevende logistieke speler in Europa die zich zowel toelegt op 'gewone' lading als temperatuur gecontroleerde lading, onderverdeeld in Bring Cargo en Bring Frigo. De laatste jaren vormen met name Engeland, Zweden en de Baltics flinke groeimarkten.



Bring is AEO, ISO en HACCP gecertificeerd. Een officiële erkenning van enerzijds de kwaliteit die het bedrijf al sinds jaar en dag levert en anderzijds van de diversiteit in lading (general cargo, food, etc.).

Kwaliteit

"Er is veel concurrentie met lage marges, waardoor je wordt uitgedaagd op creativiteit. Tegelijkertijd blijven we onze bedrijfs-cultuur bewaken, met als speerpunten kwaliteit, snelheid en service. Van oudsher leveren we veel projectlading voor de scheepsbouw en offshore in Noorwegen. Kwaliteit heeft daarbij duidelijk de prioriteit boven tarieven. Vergeleken met een dag stilstaan zijn de transportkosten verwaarloosbaar. Onze grootste export is nog altijd bestemd voor Noorwegen, waarbij de offshore industrie nog altijd een flinke groeimarkt is", aldus salesmanager Marcel 't Hart.

Hub functie

"Vanuit Nederland bedienen we de hele Benelux, met zowel import- als exportlading. In Zwijndrecht hebben we een soort Hub functie voor de Europese markt. We zitten dichtbij de havens van Rotterdam en Antwerpen. In deze regio's zitten veel multinationals met enorme distributiecentra, die bijvoorbeeld ook grote klanten in Scandinavië hebben. Daar spelen wij op in. Bring is tenslotte de grootste logistieke dienstverlener in de Nordics.



Groei

Noorwegen en Zweden zijn landen die minder last hebben gehad van de crisis. "Ook wij als Bring Benelux hebben relatief weinig last van de crisis gehad. Het nieuwe pand is het resultaat van het feit dat we harder zijn gegroeid dan verwacht. We zijn zeer tevreden met de nieuwbouw, waarbij met alle aspecten van veiligheid, duurzaamheid, gezondheid en energiezuinigheid is



rekening gehouden. Het pand is gebouwd conform de BREEAM normering, waarbij duurzaamheid en leefwerkomgeving zeer belangrijke pijlers zijn", vertelt Laila Luijckx-Hofstedt.

BREEAM

Met de BREEAM 'Excellent' score beschikt Bring over een pand met het hoogst haalbare duurzaamheidscertificaat. "Deze viersterren score zal je in onze bedrijfstak nog niet vaak tegenkomen. Op het gebied van bijvoorbeeld gezondheid, water, energie en materiaalgebruik hebben wij keuzes gemaakt die de hoogste score rechtvaardigen. Wij pretenderen niet alleen via ons wagenpark een groen bedrijf te zijn. We zijn in alle facetten een groen bedrijf. Dat wordt onderstreept door onze nieuwe huisvesting", aldus Marcel 't Hart.

Oplossingen op maat

Op het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen na, vervoert Bring alles. Bijzondere projecten, uitzonderlijke gewichten, buitensporige afmetingen? Bij Bring is het allemaal in betrouwbare handen. Hetzelfde geldt voor temperatuur gecontroleerde producten. Ook ten behoeve van de gezondheidszorg en de farmaceutische industrie, voorziet Bring in logistieke oplossingen op maat. De logistieke dienstverlener is sterk in zowel transport als distributie met klimaatbeheersing. Bovendien heeft men onlangs met Bring Parcels een nieuwe palletdienst ontwikkeld, met speciale all-inn tarieven voor dagelijks vervoer naar de Nordics.

Vele markten

"Wij opereren op vele markten in diverse landen. Voor ons is het vervoer van Nederland naar Engeland net zo belangrijk als dat van

Noorwegen naar Spanje. Met ons internationale netwerk van Bring kantoren hebben we een hoge beladingsgraad. Op onze line-hauls vanaf bijvoorbeeld Noorwegen kan ook lading voor Spanje worden geladen. Via onze hub functie in Zwijndrecht kunnen wij desgewenst een uitgeruste chauffeur op de truck zetten die vervolgens door gaat naar Spanje. Van een pakketje tot grote machines: bij ons is het vervoer in goede handen. Of het nu gaat om chocolade, bevroren vlees, een vat olie, verf, buizen of machines: we hebben overal een oplossing voor. Zo voorzien we ook al jaren in logistieke oplossingen voor de Champions League finale. Voor het Eurovisie Songfestival in Kopenhagen hebben we eveneens de logistiek verzorgd.

Bring is van dinsdag 22 tot en met donderdag 24 september (van 10.00 tot 20.00 uur) aanwezig met een ruime stand (nr. 1133) op de beurs Transport & Logistiek in Antwerp Expo.





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

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



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

seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Voortvarend in milieu

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



Bek & Verburg

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

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



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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

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



Brandveiligheid op containerterminals

Containerterminals, die gevaarlijke stoffen op- of overslaan, vallen onder het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen), maar zijn doorgaans uitgezonderd van het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen). Toch zal iedere terminaloperator alles willen doen wat nodig is uit het oogpunt van brandveiligheid. In een aantal gevallen kan een bedrijfsbrandweer van toepassing zijn, of heeft de terminal een Veiligheidsbeheersysteem (VBS) geïmplementeerd.

Binnen de brandveiligheidsvoorzieningen op een containerterminal nemen de mobiele en stationaire blusinstallaties een belangrijke plaats in. Op deepsea terminals is als basisvoorziening veelal een ondergronds bluswaterleidingnet aanwezig met hydranten op een raster van ± 200 meter. Voorbeelden van mobiele blusinstallaties zijn blusvoertuigen en water- en schuimvoerende armaturen. Over de bovengrondse stationaire blusinstallaties in dit artikel meer.

Risicobeheersing

Voor het stacken (tijdelijk opslaan) van normale containers zijn nauwelijks beperkingen uit het oogpunt van brandveiligheid. Voor containers met gevaarlijke stoffen (ADR- en/ of CMR-stoffen) gelden strenge voorschriften onder andere ten aanzien van bereikbaarheid, onderlinge afstand, aantal lagen stapeling, aanrijdrisico's en de beschikbaarheid van bluswaterleidingen en brandkranen. Zo worden ADR-containers en tankcontainers altijd in de buitenste rij van de stack geplaatst. Maar binnen de continue groei van het containervervoer nemen ook bulkstoffen zoals bijvoorbeeld agrarische en andere organische producten een belangrijke plaats in hetgeen invloed kan hebben op de brandveiligheidsvoorzieningen

Stack density

Een gevolg van de steeds verdergaande automatisering op deepsea terminals is de hogere stack density (stapeldichtheid) en hogere bezettingsgraad. Dichtere en hogere stapeling bespaart ruimte en de af te leggen afstanden worden kleiner en dat is gunstig voor het logistieke proces. Nadeel van deze hogere stack density is een slechtere bereikbaarheid van elke individuele container in

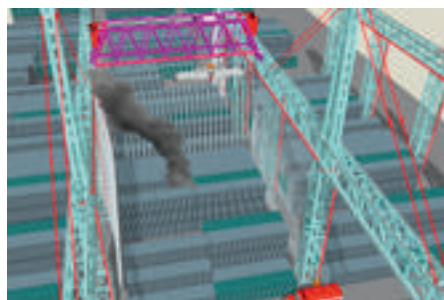
geval van brand tenzij aparte stack areas worden ingericht maar dat druist dan weer in tegen een efficiënt ruimtegebruik.

Het NGICT-systeem (New Generation Integrated Container Terminals)

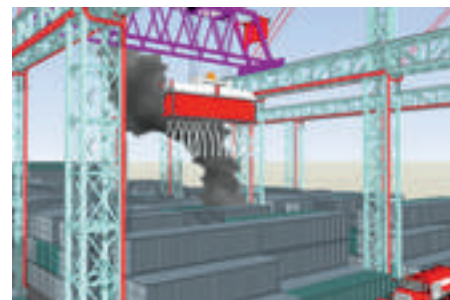
Voor toelichting zie www.ngict.eu

Het nieuwe en innovatieve NGICT-systeem is oorspronkelijk vooral ontworpen om het logistieke proces voor containerterminals te versnellen. Inmiddels worden ook de economische en milieutechnische voordelen wijd en zijd erkend en implementatie van het systeem, toch zeker op onderdelen, zal niet al te lang meer op zich laten wachten. NGICT heeft de potentie om zich tot de nieuwe standaard voor containerterminalinrichting in de komende decennia te ontwikkelen. Daarom hier een toets op brandveiligheidsaspecten.

In afwijking van de huidige, moderne, geautomatiseerde deepsea terminals, waar de stack kranen (RMG) op rails op begane-grondniveau rijden, bestaat het NGICT-systeem uit een vaste draagstructuur met de hooggelegen kraanrails ten behoeve van de bovenloopkranen die 30 meter overspannen. De vakwerkliggers van deze draagstructuur kunnen op een eenvoudige manier aan beide zijden voorzien worden van een droge blusleiding met nozzles van waaruit in twee richtingen de stack over de gewenste sectie besproeid kan worden. Vanuit de onderregels van vakwerkliggers kunnen ook watergordijnen geproduceerd worden om het betreffende probleemgebied te compartimenteren. De voeding van deze horizontale droge blusleidingen gebeurt vanuit een afhankelijk van de situatie te bepalen aantal kolommen die op een onderlinge afstand van ± 20 meter staan. De verticale voedingsleidingen in die kolommen zijn, met al dan niet op afstand bestuurbare afsluiters, op de ondergrondse bluswaterleiding aangesloten. Op die manier wordt zonder veel extra kosten in een hooggelegen, handbediende stationaire blusinstallatie voorzien (zie figuur 1).



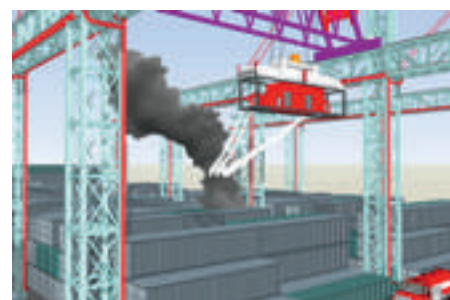
Figuur 1



Figuur 2

In gebieden met ADR-containers zou een deel van dit stelsel zelfs op afstand bediend dan wel geautomatiseerd kunnen worden om bijvoorbeeld in de nodige koeling te kunnen voorzien alvorens afvoer kan plaatsvinden naar de calamiteitenplaats.

Los van deze stationaire installatie kan binnen het NGICT-systeem ook een permanente mobiele blusinstallatie gemonteerd worden aan de speciale overhead bridge cranes (OHBC's) (zie figuur 1). Daarmee wordt het mogelijk om op afstand te bedienen bovenloopkranen heel snel in te zetten bij een plaatselijke brandontwikkeling zodat de brandweerman op veilige afstand kan blijven. De OHBC's kunnen ook ingezet worden op een meer traditionele manier met bluscontainers, hetzij gevuld met water dan wel met andere blusmiddelen (zie figuur 2 en figuur 3). Als de betreffende stack lane is uitgerust met meerdere bovenloopkranen kan met meerdere containers tegelijkertijd worden geblust.



Figuur 3

Tot besluit

Uit voorgaande algemene beschouwing blijkt dat het NGICT-systeem ook ten aanzien van de brandveiligheidsaspecten op een zeer economische manier veel extra's kan bieden ten opzichte van de bestaande systemen. Niet alleen voor de terminaloperators, Brandweer en handhavingfunctionarissen is dit een interessante ontwikkeling, maar zeker ook van groot belang voor de assuradeuren.

www.kochadviesgroep.nl - www.ngict.eu

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 Masterclasses over leiderschap

Vanuit het inzicht dat effectief leiderschap en samenwerking fundamentele elementen zijn voor een succesvolle toekomst voor de maritieme sector, vindt tijdens Europort 2015 een reeks masterclasses plaats. Elke masterclass gaat in op de leiderschapsuitdagingen waarvoor de sector zich momenteel gesteld ziet op het gebied van design, technologie, efficiency en human capital.

Domino's heeft onlangs de kranten gehaald met het nieuws dat deze keten pizza's door drones laat bezorgen. Google beschrijft de zelfsturende auto als 'de realisatie van een science fiction-droom'. Er zijn diverse voorbeelden van autonome voertuigen op het land. De masterclass-sessies met technologie als thema gaan dieper in op dit actuele onderwerp en de mogelijke gevolgen voor de scheepvaart. Worden de bedrijfsactiviteiten hierdoor efficiënter en minder kostbaar? Wat zijn de nieuwste ontwikkelingen? Dr. Jens-Olof Lindh, R&D Management bij Saab Kockums, bespreekt de invloed van onbemande systemen in de zeevaart. Prof. Eric van Hooydonk van de universiteit van Gent presenteert de resultaten van een onderzoek naar de regelgeving voor onbemande handelsschepen. Volgens zijn onderzoek is het maritieme recht al redelijk goed voorbereid op de komst van onbemande (op afstand bediende of autonome) koopvaardijsschepen.

In weer een andere sessie, 'The Fourth Industrial Revolution: Automation in Manufacturing', worden de gevolgen onderzocht voor de maakindustrie. Sprekers geven presentaties over onderwerpen met betrekking tot 'smart industry', waar systemen onderlinge interactie hebben en die interactie regelen zonder dat de mens tussenbeide hoeft te komen. In deze sessie bespreekt

Jan Kranendonk van KRANENDONK Smart Robotics het onderwerp van 'robots op de werf' en de plek die zij tussen andere intelligente technologieën innemen om een bijdrage te leveren aan niet-repetitieve productie. Ook technieken als 3D printen, dat het mogelijk maakt om de doorlooptijd tussen ontwerp en productie te verkorten en reserveonderdelen aan boord van schepen te printen, worden behandeld. De deelnemers gaan met elkaar in debat over wat deze ontwikkelingen voor het productieproces, de diensten en de verdienmodellen van maritieme bedrijven gaan betekenen.

De masterclass met als thema 'Design' verkent de uitdaging van het realiseren van een duurzame transportoplossing en tegelijk voorop blijven lopen op het gebied van ontwerp, fabricage en innovatieve productiemogelijkheden. Welke kennis is er nodig om de meest innovatieve vaartuigen van de toekomst te creëren en hoe kunnen risico's, fouten en falen geminimaliseerd worden?

De masterclasses over efficiency combineren de inzichten van toonaangevende academici, professionals uit de sector en scheepseigenaren binnen een interessant en informatief debat dat zich richt op de onderwerpen van Condition Based Monitoring, oftewel conditiebewaking en brandstof. Binnen het constante streven naar het minimaliseren van stilstand tijd en van de tijd en kosten die gepaard gaan met onderhoud bestaat er een enorm potentieel om real-time gegevens nuttiger en effectiever in te zetten. Nieuwe concepten binnen 'condition based maintenance' worden diepgaand besproken met als doel in de niet al te verre toekomst de stilstand tijd tot nul te brengen. Sprekers die hun deelname aan deze sessie al hebben toegezegd zijn onder andere prof. Henk Akkermans, Scientific Director van World Class Maintenance en verbonden aan de universiteit van Tilburg, en Fred van Beers, CEO, Blohm and Voss Shipyards.

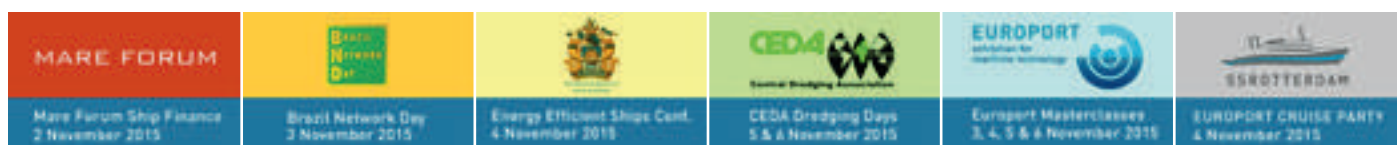
De sessie over brandstof komt op een bijzonder geschikt moment, gezien de actuele wijzigingen in de regelgeving en de schommelingen op de energiemarkt. Scheeps-



eigenaren moeten alle mogelijke voordelen aanwenden om concurrerend te blijven en hun vloot toekomstbestendig te maken. Deze sessie biedt een vooruitblik op de toekomstige trends (zo presenteert Lloyd's Register de 'Global Marine Fuel Trends 2030'), analyse en oplossingen binnen een uniek forum waar de deelnemers hun ervaringen kunnen delen en kunnen luisteren naar mensen met inzicht in het gecompliceerde besluitvormingsproces voor het ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor brandstof.

De Europort Masterclasses zijn een initiatief van Ahoy Rotterdam, organisator van Europort, en de brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology (NMT). "Als brancheorganisatie promoten en faciliteren wij onderzoek, ontwikkeling en innovatie binnen de sector. Niet alleen binnen Nederland, maar ook op Europees niveau. Dit zijn waarden die door Europort worden gedeeld en op een internationaal platform worden verspreid", aldus Sanne de Vleeschhouwer, projectmanager bij NMT voor het Europort Masterclasses-programma. "Deze masterclasses zijn een uitstekende gelegenheid voor ondernemingen in de maritieme sector om elkaar te inspireren, van andere branches te leren, kennis te delen en te netwerken."

Tijdens Europort in Rotterdam van 3 tot en met 6 november 2015 vinden in totaal zes masterclasses plaats. Ga voor meer informatie over het masterclass-programma en/of om u in te schrijven naar www.europort.nl. Daar vindt u ook het volledige congresprogramma van Europort.



Korte Berichten

Autoschade Lokerse gastheer voor MBC



MIDDELBURG – De Middelburgse Bedrijven Club (MBC) gaat op maandag 28 september op bezoek bij Autoschade Lokerse, aan de Ampèreweg op Bedrijventerrein Arnestein. De aanvang is 17.00 uur. Na de openingswoorden van voorzitter Bram van Stel van de MBC zal ondernemer Kees Lokse een toespraak houden en vervolgens een rondleiding verzorgen. Medio juni werd koers gezet naar het Veerse Meer. Daar organiseerde de MBC samen met de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) de traditionele zomerbijeenkomst. Bij Uithaven Kamperland, met het grootste indoor evenementterrein van Zeeland, werd een breed pallet aan

activiteiten beproefd; variërend van minigolf tot lasergame en van botsautovoetbal tot 'mission possible'.

Bram van Stel blikte in zijn welkomstwoorden bij Uithaven Kamperland alvast vooruit naar de Contacta in de Zeelandhallen te Goes. De MBC, de VBC en de Federatie Ondernemersverenigingen Veere (FOV) manifesteren zich van 3 tot en met 5 november 2015 weer met een gezamenlijke stand op deze grootste bedrijvenbeurs van Zeeland.

www.mbcmiddelburg.nl

Ondernemersevent 'Over de brug' in Tholen

SINT-MAARTENSDIJK – In Het Raedthuys te Sint Maartensdijk wordt op donderdag 22 oktober vanaf 17.00 uur het ondernemersevenement 'Over de brug' gehouden. Tijdens deze bijeenkomst wordt nader ingegaan op actuele thema's rondom ondernemen en vermogensvorming. De vraag is of het kabinet 'over de brug' is gekomen met plannen voor een nieuw belastingstelsel. Is er een oplossing voor het pensioen in eigen beheer voor de directeur-grotaandeelhouder? Wat betekent het nieuwe belastingstelsel voor de vorming en het behoud van uw vermogen?

De sprekers van deze avond zijn Jaap van der Wal (directeur Koens Van der Wal en voorzitter van Zeebra Business Partners), Jolien de Meulmeester (belastingadviseur Van Oers Accountancy & Advies) en Paul Arts (private banker Van Lanschot Bankiers).

www.zeebrabusinesspartners.nl



Jaap van der Wal

Eurofins verruimt blikveld met dioxine analyses

GRAAUW – Voedingswaren worden vanuit heel de wereld aangevoerd en supermarktondernemers willen alleen producten van topkwaliteit in hun schappen hebben. Goed bemonsteren, analyseren en onderzoeken is essentieel in het kader van voedselveiligheid en kwaliteitsbewaking. Eurofins Lab Zeeuws-Vlaanderen, al jaren toonaangevend op het gebied van mestonderzoek en pesticide residu analyses op groenten en fruit, heeft onlangs de officiële accreditatie ontvangen voor dioxine analyses op Food en Feed. Dioxine analyses vormen een belangrijke nieuwe kernactiviteit van Eurofins Lab Zeeuws-Vlaanderen. Dioxines zijn residuen die vooral via de voeding het menselijk lichaam binnendringen door het gebruik van dierlijke producten zoals melk, vlees, vis en eieren. Ze blijven lang in de vetten van het menselijk lichaam zitten. De Europese wetgeving is flink aangescherpt ten aanzien van zowel de Maximum Residu Limiet (MRL) van pesticiden op groenten en fruit als ook op het gebied van



dioxines. Bij het wereldwijd opererende Eurofins zijn 15.000 mensen werkzaam, verdeeld over ruim 200 vestigingen. Het aantal medewerkers van het lab in Graauw is, sinds de overname in 2013 door Eurofins, toegenomen tot 130. De diverse laboratoria binnen het concern zorgen voor kennisoverdracht en talentontwikkeling. Eurofins is een hard groeiend concern. In 2010 was de omzet één miljard euro. Doelstelling is een verdubbeling in 2017.

www.labzvl.nl

Nieuwe offshoreschepen voor Seacontractors



Wereldwijde maritieme dienstverlener Seacontractors, met hoofdkantoor in Middelburg, heeft haar vloot recentelijk uitgebreid met de gloednieuwe offshoreschepen Atlantis en Dian Kingdom. Daarmee is een belangrijke stap gezet in de richting van mondiaal leiderschap in het segment van 'workboats' voor de offshore, baggerindustrie en civiele constructies. De twee 70 tons bollard pull offshore anchor handlers zijn gebouwd op de Damen Song Cam scheepswerf in het Vietnamese Haiphong. De twee ankerbehandelingsleepboten worden met name in het Midden-Oosten ingezet. "Deze 70 tons Anchor

Handling Tugs vormen een mooie aanvulling op onze bestaande vloot. Het ondersteunt onze ambities. Met onze gespecialiseerde services kunnen we tegemoet komen aan de specifieke noden en behoeften van de maritieme industrie", aldus Xander Schanssema, Executive Director van Seacontractors. Eerder dit jaar had het bedrijf haar vloot al fors uitgebreid door de overname van zes werkschepen van Koninklijke Boskalis Westminster NV: de Smit Bison, Smit Buffalo, Smit Bronco, Smit Barracuda, Smit Beluga en Smit Bulldog.

www.seacontractors.com

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Dirk Jan Gjeltema

De toekomst van de oesters in Zeeland

De officiële opening van het Nederlandse oesterseizoen op maandag 7 september was weer een grootse happening. In de Gekroonde Suikerbiet aan de Nieuwe Haven in Zierikzee werden diplomaat Axel Buyse en chef de cuisine Jannis Brevet van Inter Scaldes geïntroniseerd in het 'Gilde van de Vergulde Oester'. In Buutengaets te St.-Annaland werd vervolgens het eerste mandje platte oesters geveild. De opbrengst gaat naar het nieuwe Koningin Máxima Centrum in Utrecht. "De Zeeuwse oesters zijn van nature uitermate gezond, met allerlei soorten vitaminen. Oesters zijn echte Zeeuwse zilte zaligheden", beklemtont preses Cees van Liere van de Nederlandse Oestervereniging.

Met name jonge oesters zijn echter door een Japanse roofslak en het herpesvirus zwaar getroffen. 'Farmed oysters' zijn in de toekomst wellicht een waardig alternatief voor 'wild caught oysters'. In Colijnsplaat start Smit&Smit binnenkort in een gloednieuwe loods met het kweken van oesters op land. "Wij kunnen de omstandigheden controleren en zijn niet gevoelig voor gevaren van buitenaf zoals eideerenden, scholeksters en slakken. Ook hebben wij geen brandstofkosten, die met de oestervangst gepaard gaan. Naast het opkweken van oesterbroed kunnen we ook oesters van mindere kwaliteit een boost geven", aldus vader en zoon Sam en Sybe Smit.



Sybe (links) en Sam Smit

Ambitie

Hun ambitie is om oesters van topkwaliteit te kweken die het hele jaar vers leverbaar zijn. De algen (de voeding voor de oesters) worden, in grote waterbassins, eveneens door hen zelf gekweekt. Van temperatuurschommelingen, wind en ijsgang hebben oesterkwekers op land geen last. De strenge winter in 1963 was bijvoorbeeld desastreus voor de platte oester. Vandaar dat destijds veel oestervissers zich gingen richten op de mosselvangst.

Transitie

In de binnendijkse oesterkwekerij vindt de transitie plaats van oesterbroed tot consumptieoesters. De familie Smit kweekt zowel de Zeeuwse platte oesters als de goedkopere creuses. Sam en Sybe Smit kweken in de naast gelegen waterbassins ook de algen, het voedsel voor de oesters. Tevens wordt er een toeristisch bezoekerscentrum gerealiseerd, compleet met proeverij. Het scheiden van het product en de voeding (verse micro-algen) is uniek. De innovatie van Smit&Smit, aan de voet van de Zeelandbrug, komt tegemoet aan een belangrijk speerpunt van de Provincie Zeeland en de Hogeschool Zeeland, namelijk de ontwikkeling van

aquacultuur. Voor oesterkweek op land is veel schoon Oosterscheldewater nodig. Voordeel is daarbij dat op aangrenzende terrein van de Stichting Zeeuwse Tong al een leiding aanwezig is voor de aan- en afvoer van zout water.

Aanlooptraject

Sybe Smit legt uit dat er eerst de nodige procedurele en financiële noten moesten worden gekraakt, voordat er daadwerkelijk met de bouw van het nieuwe complex kon worden begonnen. "Aan het verkrijgen van de benodigde vergunningen is een traject van drie jaar voorafgegaan. Ook de financiering moest uiteraard in orde worden gemaakt. Mede dankzij de Rabobank, die al vroeg in het innovatieve project betrokken is geraakt is het uiteindelijk gelukt om onze Zeeuwse onderneming van de toekomst gestalte te geven. Na een succesvolle proefopstelling in een container bij de Zeeuwse Tong kunnen we in de nieuwe loods daadwerkelijk oesters gaan kweken. Binnenkort vindt de officiële opening plaats van de nieuwbouw aan de voet van de Zeelandbrug.

www.facebook.com/smitensmit



BOEKBESPREKINGEN

1001 Voertuigen

'1001 Voertuigen' is een geïllustreerd kinderboek dat ook veel volwassenen zal aanspreken. Het werd geschreven door Rachel Wilkie en Hannah Wood, de illustraties zijn van de hand van Gabriele Antonini. In het Nederlandse taalgebied stond de Zuidnederlandse Uitgeverij in voor de publicatie. Al sinds de oudheid zijn mensen bezig met het uitvinden van manieren om zich te verplaatsen. Er zijn dingen die over land, op en in het water en in en door de lucht gaan. In dit boek staan veel voertuigen, van fietsen en paardenkoesten tot ruimtetoestellen die ons zonnestelsel en de rest van de ruimte verkennen. Een containerschip, een kustwachthelikopter, een sneeuwschuiver, een reuzentractor, een raketonderzeeboot, een magneetweefrein, ... Echt een boek voor jonge en minder jonge liefhebbers van machines en voertuigen. De tekeningen in het boek zijn niet op dezelfde schaal getekend: de schepen op bladzijde 18 bijvoorbeeld zijn in het echt 70 keer groter dan de auto's op bladzijde 8! Onder elke tekening staat de juiste naam. Zo weet je precies wat alles is! Zonder twijfel een leuk kijkboek!

'1001 Voertuigen' (ISBN 978-90-447-4097-4) werd op groot formaat uitgegeven en telt 28 pagina's. Het boek kost 12,95 euro. Het is verkrijgbaar in de meeste boekhandels in België en Nederland. Zeker bij de Standaard Boekhandel, ook op hun website, en bij Bol.com.

Zes jaren in Suriname

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'Zes jaren in Suriname. August Kappler. Een Duitser in Suriname 1836-1842'. Moderne vertaling door Michaël Ietswaart. 'De weelderige natuur van de tropen vertoonde zich in al haar rijkdom aan ons. Hoe mooi en bekoorlijk kwam mij dit land voor! In de winter hadden wij de eentonige duinen van Holland verlaten en nu bevonden wij ons in het land waar het altijd zomer is. Nooit zal ik het moment vergeten waarop ik voor het eerst voet aan wal zette in dit land!' Zo beschrijft August Kappler (1815-1887) zijn eerste kennismaking met Suriname. Kappler was een Duitser die het saai bestaan van leerling in een specerijenwinkel in Duitsland vaarwel had gezegd op zoek naar een avontuurlijk leven elders.

Bijna bij toeval komt hij als jonge man van negentien jaar terecht bij de koloniale troepen bestemd voor Suriname. Hij verpand zijn hart aan dit land waar hij in totaal 43 jaar woont. Met

een vaak onderkoelde humor, die men misschien niet direct verwacht van een Duitser, beschrijft hij het land en zijn inwoners.

Kappler is de insider bij uitstek die als geen ander open en eerlijk schrijft over Suriname in de 19de eeuw. Dit boek beschrijft zijn eerste periode in militaire dienst in Suriname en geeft prachtige beelden van het leven in Paramaribo, het bestaan op de militaire posten en zijn veelvuldige contacten met de indianen, bosnegers en plantagehouders. Beelden die soms niet zouden misstaan op een schilderij van Jan Steen.

'Zes jaren in Suriname' (ISBN 978-90-5730-301-2) telt 255 pagina's, werd als softback uitgegeven, en kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agora-books.com.

De Noordse Compagnie

Bij Walburg Pers verscheen zopas 'De Noordse Compagnie (1614-1642). Opkomst, bloei en ondergang'. Louwrens Hacquebord tekende als auteur.

De geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart is bij een breed publiek bekend en heeft altijd tot de verbeelding gesproken, maar dat er naast de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC) ook nog een Noordse Compagnie (NC) bestond die zich in de beginjaren op de walvisvaart richtte weet vrijwel niemand. Misschien komt dat omdat de Noordse Compagnie maar van 1614 tot 1642 bestond en dus veel minder lang actief was dan de beide andere compagnieën. Toch zijn de opkomst, bloei en ondergang van deze compagnie een heel interessante periode uit de Nederlandse walvisvaartsgeschiedenis. De Noordse Compagnie maakte zijn bloeiperiode door van 1625 tot 1635. In deze periode zeilde de latere Admiraal Michiel Adriaensz de Ruyter als stuurman op de Groene Leeuw naar het Jan Mayen-eiland om daar op walvissen te jagen. De buitenlandse concurrentie was sterk afgenomen en de Compagnie was heer en meester in zijn vangstgebieden. Aan het eind van de jaren dertig begon de onderlinge concurrentie echter toe te nemen. In 1642 werd daarom geen verlenging van het octrooi bij de Staten-Generaal meer aangevraagd en daarmee

eindigde het bestaan van de Noordse Compagnie. In 2014 is het 400 jaar geleden dat de Noordse Compagnie werd opgericht en 140 jaar geleden dat het laatste boek over de geschiedenis van de Noordse Compagnie door Samuel Muller Fz. (1874) is uitgekomen. Inmiddels is door archeologische opgravingen in de vestigingen van de Noordse Compagnie en door nieuw archiefonderzoek veel nieuwe kennis over de eerste vijftig jaar van de Nederlandse walvisvaart verzameld. Tijd om een nieuw boek met prachtige illustraties van het unieke werkgebied van deze Noordse Compagnie te laten verschijnen. Een aanrader!

'De Noordse Compagnie' (ISBN 978-90-5730-193-3) telt 136 pagina's, werd als hardback uitgegeven, en kost 29,50 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Verdrinken zonder water

Bij Walburg Pers verscheen zopas 'Verdrinken zonder water. De memoires van VOC-matroos Jan Ambrosius Hoorn, 1758-1778'. Bezorgd en ingeleid door Perry Moree en Piet van Sterkenburg.

De 17-jarige Jan Ambrosius Hoorn, geboren in Gouda, vertrok in 1758 zonder medeweten van zijn ouders naar Azië op het VOC-schip 'Leiden'. Hij maakte veel mee: ziekte en sterfte aan boord, mishandeling door officieren, kannibalisme op Timor, en een militaire expeditie in Siak. Hoorn keerde in 1762 terug in Amsterdam en scheepte een jaar later in op de 'Lekkerland' richting Ceylon. Ongelukkig in de liefde, zeilde hij gedesillusioneerd naar Batavia. Na allerlei baantjes werd Hoorn in 1770 benoemd tot substituut waterfiscaal bij de Raad van Justitie in Batavia. Zo kreeg hij gelegenheid te participeren in de wijdverspreide corruptie en zelfverrijking tijdens de nadagen van de VOC. In 1778 keerde Hoorn als welgesteld man naar de Republiek terug en vestigde zich als rentenier in Zwolle, en later in Kampen, waar hij overleed.

De Groninger uitgever Wolter van Boekeren tekende Hoorn's Aziatische avonturen op. Het resultaat verscheen in 1819 onder de titel 'Mijne lotgevallen ter zee, en bedrijven op Batavia. In dienst de (voormalige) O.I. Comp.' Het is een

goed leesbaar verhaal, vol overdrijving en zelfoverschatting, van een eigenwijze, handige en soms emotionele man. De bezorgers van Hoorn's memoires gingen op zoek naar het waarheidsgehalte van de sterke verhalen van Hoorn. En wat bedoelde hij met "verdrinken zonder water"?

'Verdrinken zonder water' (ISBN 978-90-5730-995-3) telt 256 pagina's, werd als hardback uitgegeven, en kost 33,65 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Ninety Seconds at Zeebrugge. The Herald of Free Enterprise story

The History Press recently published "Ninety seconds at Zeebrugge. The Herald of Free Enterprise story", written by Iain Yardley.

The 'Herald of Free Enterprise' car ferry set sail on a routine voyage to Dover on March the 6th, 1987, carrying hundreds of passengers, including British army personnel, day-trippers and truck drivers. Minutes after leaving the Belgian port of Zeebrugge, the ferry began to capsize. Terrified passengers were separated from their loved ones in a seething mass of humanity, in freezing cold water and had to fight for their lives. This is the minute-by-minute account of those who lived through the disaster, from the event to rescue, reunion and repatriation. The Belgian people are also remembered for the care and comfort they gave to the bewildered and grief-stricken survivors.

Including plans, photographs and records considering how this disaster impacted ferry-operating procedures forever, Iain Yardley's thoughtful study covers every aspect of this tragedy. Many survivors, relatives and rescue workers have contributed to make this a fitting tribute to all involved from that night to the present day.

'Ninety seconds at Zeebrugge' (ISBN 978-0-7524-9783-9) is a hardback book of 272 pages, lavishly illustrated. The price is £20.00. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, The History Press Ltd, 160 Eastern Avenue, Milton Park, Abingdon, Oxfordshire, OX14 4SB, UK. E-mail: web@thehistorypress.co.uk.



ZEEBRUGGE

Draaischijf van de internationale aardgasstromen in Noordwest-Europa sinds 1987



Terminal voor vloeibaar aardgas (voorhaven)

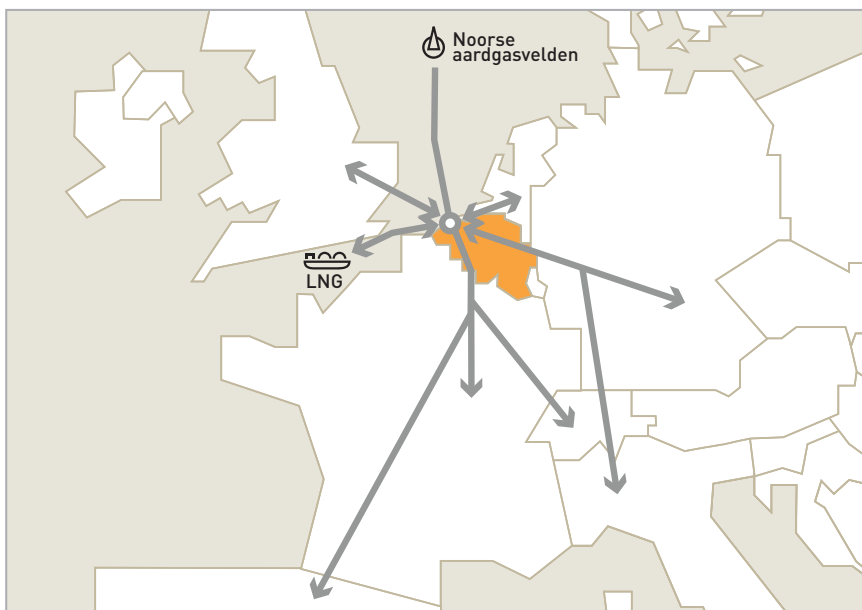


Zeepipe terminal - Noors gas (achterhaven)



Interconnector terminals - Link VK ↔ Rusland (transportzone haven)

- Op de terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) komen schepen LNG lossen of laden. Jaarlijks kunnen 110 schepen aanmeren en dat aantal zal toenemen zodra eind 2015 de tweede aanlegsteiger in gebruik wordt genomen. Vanaf dan zullen ook LNG-bunkerschepen kunnen aanmeren om LNG te laden voor de bevoorrading van schepen die LNG als brandstof gebruiken. Zeebrugge ontpopt zich dus als een hub voor kleinschalig LNG.
- In maart 2015 werd een contract van 20 jaar ondertekend (voor 214 aanmeerrechten en additionele opslagcapaciteit) met Yamal LNG voor de overslag van een volume LNG tot 8 miljoen ton per jaar in Zeebrugge, waardoor de bouw van zowel een vijfde LNG-opslagtank (180 000 m³) als bijkomende procesinstallaties nodig zijn.
- In Zeebrugge kruisen ook twee cruciale vervoersassen elkaar: de oost/west-as van Rusland naar het Verenigd Koninkrijk en de noord/zuid-as van Noorwegen naar Zuid-Europa.
- Commercieel is Zeebrugge eveneens een referentie in de aardgasindustrie: Zeebrugge Beach is op het Europese vasteland één van de belangrijkste spotmarkten voor aardgas.



FLUXYS BELGIUM is de onafhankelijk beheerder van de aardgasvervoersinfrastructuur in België en noteert op de tweede markt van NYSE Euronext Brussels. Bij Fluxys Belgium en Fluxys LNG werken meer dan 1 000 medewerkers. Met 18 interconnectiepunten behoort het net van Fluxys Belgium (4 000 km leidingen) tot de best geïntegreerde systemen in West-Europa.

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
Portnumber 2157

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons