



seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

"Sea Slice"



r h b
ROTTERDAM

Het Rotterdamse bedrijf RHB Stevedoring heeft onlangs in Rotterdam een super catamaran genaamd "Sea Slice" gelost van 34 x 17 x 10 meter. Het gaat om een vaartuig van SAL Heavy Lift uit Hamburg met een gewicht van 137 ton.

RHB is een onafhankelijk stuwadoorsbedrijf gespecialiseerd in de behandeling van project lading, zware stukken en stukgoed. Ze beschikken over een kade van 730 meter lang, met 208 m/tons walkranen en partner drijvende kranen tot 1800 m/ton. Voor meer info: www.rhb.nl

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

UITGEVERIJ

Drukkerij Kuypers BV

FOTO'S / REDACTIE

Portpictures
Danny Cornelissen
Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE

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

LAY-OUT & DRUKWERK



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

FOTO OMSLAG:

RHB - Rotterdam

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 economie trekt weer aan. Dat is ook af te lezen aan de groeiende overslagcijfers in wereldhavens Rotterdam en Antwerpen. In Seaport Magazine Transport & Logistiek nr. 7 wordt onder andere ingezoomd op de verregaande automatisering in de havengebieden. Rotterdam World Gateway (RWG) is geen traditioneel havenoverslagbedrijf maar als het ware 'een IT-bedrijf dat containers overslaat'. Het is een van de drie modernste containerterminals ter wereld.

Er wordt in deze uitgave ook uitgebreid verslag gedaan van de Masterclass Complexe Infrastructuur, die onlangs bij RDM in Rotterdam voor de derde keer werd georganiseerd. Doelstelling is het stimuleren van 'out of the box denken' tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers.

Er is ook een sfeerverslag te lezen over het nieuwe Business Event Oester Partij in de Vierbannen op Schouwen-Duiveland in Zeeland. Gastspreker Mathijs Zeelenberg wijdde uit over het megaproject Brouwerseiland. De architect pleit voor een stimulans van de wooneconomie door gebruik te maken van de natuurlijke karakteristieken in de Delta regio. Speerpunten van zijn betoog zijn gekwalificeerd wonen aan het water en recreatieve voorzieningen van hoog niveau.

Ad Kruimer, managing director van Kerry Adco Logistics, legt uit hoe zijn bedrijf is uit kunnen groeien tot wereldwijde allround logistieke dienstverlener. De onderneming is anno 2015 de spil in overzeese verschepingen van bevroren en gekoelde producten.

In de rubriek Captains of Industry wijst Hans de Man, algemeen directeur van Soltegro, op het belang van een integrale aanpak bij infrastructurele projecten en industriële automatisering. Projecten van Soltegro variëren van de ontwikkeling van een volledig gemoderniseerd besturingssysteem voor het veilig opslaan van radioactief afval voor de Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval (COVRA) in Vlissingen tot de renovatie van de Velsertunnel en van een energiedistributiecentrum tot een geautomatiseerd systeem voor de Belgische kusttram De Panne-Knokke.

Henk van de Voorde

Inhoud nummer 7-2015

Havens Rotterdam en Antwerpen zetten stijgende lijn door	2
Een IT-bedrijf dat containers overslaat	6
Captains of Industry: Soltegro kiest voor integrale aanpak	12
De mens ondersteunen is de echte optimalisatie	14
Snoeck en Van Veelen samen sterk	17
Ketenmonitoring cruciaal voor veiligheid Schelde	18
Grensoverschrijdende samenwerking	20
De kracht van connecties	22
Kerry Adco Logistics: afspraak is afspraak	24
Samen succesvol realiseren en exploiteren	28
EXMAR Ship Management gebruikt Toughpads voor onderdelenlogistiek aan boord	34
Boekbesprekingen	36



Havens Rotterdam en Antwerpen zetten stijgende lijn door

Het zijn roerige tijden, zoals ook blijkt op de wereldwijde aandelenbeurzen. De eerste maanden van 2015 was het de mogelijke exit van Griekenland uit de EU die de beurzen in haar greep hield. Nu in dat land de rust enigszins is teruggekeerd, is er de zorg om de vertragende economische groei van grootmacht China.

De stagnerende economische groei van China ten spijt, de mondiale havens van Rotterdam en Antwerpen zetten de stijgende lijn voort. China is een grote importeur van grondstoffen. Vele westerse landen exporteren naar China en zien deze export op dit moment teruglopen. Dit zou uiteraard gevolgen voor de Europese en Amerikaanse bedrijven kunnen hebben. Na jaren van economische groei moet de Chinese economie namelijk pas op de plaats maken. Waar het Bruto Binnenlands Product in 2007 nog + 14,2 procent was en de voorbije jaren telkens rond de +10 procent uitkwam moet er onder de huidige omstandigheden genoeg worden genomen met groeicijfers van 'slechts' +7 procent. Voor Westerse begrippen nog steeds een groeicijfer waar men alleen maar van kan dromen, maar voor China toch een grote stap terug. Gevolg van deze naar beneden bijgestelde groeiverwachtingen is, dat met name de grondstofprijzen hierdoor fors dalen. De prijzen van olie, koper en ijzererts ondervinden hier grote hinder van. En dat betekent dat landen als Peru, Chili, Zuid-Afrika en Brazilië zuchten onder deze dalende grondstofprijzen.

Onwenselijk

De groeivertraging in China heeft mogelijk tot gevolg dat de economische groei van Amerika vertraagt en dat de al maanden aangekondigde renteverhoging voorlopig zal worden uitgesteld. De Fed (centrale bank VS) liet dat onlangs al doorschemeren. Als de rente in de VS echter zou worden verhoogd, dan zal dit de dollar duurder maken hetgeen onwenselijk zou zijn voor de economie die net weer uit het dal aan het klimmen is. Naast de koersval en andere minder goede berichten over China en de dalende grondstofprijzen, is er ook veel goed nieuws te melden. Het consumentenvertrouwen in Europa is opnieuw gestegen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft becijferd dat het zelfs naar het hoogste niveau geklommen is sinds 2007. Dit consumentenvertrouwen, gecombineerd met zeer lage rentestanden, zorgen in Nederland al maandenlang voor een stijging van de huizenprijzen. Het algehele vertrouwen in de economie van Nederland en België is ook af te lezen aan de cijfers van de havens van Rotterdam en Antwerpen.

Crescendo

Met de cijfers van deze wereldhavens gaat het namelijk crescendo. De overslag van goederen in de Rotterdamse haven is de eerste negen maanden met 5,4 procent toegenomen. "De groei is vrijwel volledig te danken aan de toename van de overslag van ruwe olie en olieproducten. De meeste andere goederensoorten werden in vergelijkbare hoeveelheden overgeslagen als vorig jaar. Omdat olie ongeveer de helft van de overslag uitmaakt komt de haven op een mooi groeicijfer uit. De droge bulk is doorgaans een vrij stabiele sector, maar op dit moment blijft de overslag van ijzererts en agribulk wat achter. In de containersector zijn de groeimogelijkheden op dit moment nog beperkt, omdat de nieuwe terminals nog niet op volle snelheid draaien", aldus Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam.

Olieprijs

De overslag van ruwe olie steeg met 8,5 procent. Belangrijkste oorzaak is de lage olieprijs die zorgt voor goede marges waar-



door de raffinaderijen meer ruwe olie verwerken dan vorig jaar. Dit geldt niet alleen voor de vijf raffinaderijen in Rotterdam en de vijf in Duitsland, Antwerpen en Vlissingen die vanuit Rotterdam bevoorrad worden, maar ook die in Rusland. Vooral de laatste produceren relatief veel stookolie die via Rotterdam verscheept wordt naar het Verre Oosten. Dit is de belangrijkste reden waarom de overslag van olieproducten met 22,1 procent toenam. De overslag van LNG verdubbelde bijna. Doordat de gasprijzen in Azië flink zijn gedaald en nu vergelijkbaar zijn met die in Europa, neemt de aanvoer hier toe. Absoluut gezien is de omvang van de LNG-overslag nog beperkt. Het overig nat massagoed daalde 1,2 procent. In totaal werd 12,5 procent meer nat massagoed overgeslagen.

Staal

In het droog massagoed is over de hele linie een licht dalende lijn te zien. De overslag van agribulk daalde 11,7 procent omdat de oogsten in Europa dit jaar goed zijn en er dus minder ingevoerd wordt. De overslag van kolen bleef op gelijk niveau, die van erts en schroot daalde twee procent. Oorzaak is dat de Duitse staalproductie nog niet echt toeneemt en Europa staal uit China importeert via Zuid-Europese havens. In totaal werd 3,1 procent minder droog massagoed overgeslagen.

Containers

De overslag van containers lag de eerste negen maanden gemeten in TEU één procent boven het niveau van vorig jaar. In tonnen was de overslag vrijwel gelijk (+0,2 procent). Oorzaken zijn de lagere Chinese export, vertraging van de groei van opkomende economieën zoals Brazilië, en de verslechtering van de Russische economie waardoor er minder doorvoer van containers (shortsea en feeder-verkeer) naar deze regio is. Bovendien draaien de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 nog niet op voldoende snelheid om grote volumes af te kunnen handelen. De containerterminals op Maasvlakte 1 kennen een hoge bezettingsgraad. De groei is daarom op dit moment beperkt. Binnen de containersector neemt vooral het (shortsea-)verkeer naar de Britse eilanden toe door de sterke Britse economie. Gecombineerd met stakingen bij ferrymaatschappijen in Calais en problemen met de Kanaaltunnel, is dat de reden dat het roll on / roll off verkeer over de Noordzee met 11,4 procent is toegenomen. Het overig stukgoed daalde 7,6 procent. Breakbulk (roll on / roll off en overig stukgoed samen) nam in totaal 6,9 procent toe.

Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft tijdens het eerste half jaar 104.529.242 ton goederen



behandeld. Dat is 6,4 procent meer dan tijdens dezelfde periode vorig jaar. Een indrukwekkende groei van het containertrafiek (+9,5 procent in TEU, +7,4 procent in tonnage) en van de behandeling van vloeibaar massagoed (+7,4 procent) liggen aan de basis van dit sterk halfjaar rapport.

"We onderstrepen daarom nogmaals de noodzaak om tegen 2021 de eerste fase van nieuwe containerbehandelingscapaciteit voor de sluizen in gebruik te kunnen nemen. Behandelingscapaciteit achter de sluizen en passage door de sluizen wordt door rederijen die grote containerschepen inzetten - wat in de huidige schaalvergroting van de scheepvaart steeds meer gebeurt - immers niet langer als geschikt beschouwd", aldus Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder van het Havenbedrijf.

Zeeschepen

Er liepen in het eerste half jaar van 2015 in totaal 7.075 zeeschepen (+1,2 procent) aan in Antwerpen. De bruto tonnenmaat van de schepen die Antwerpen aanliepen, steeg met 5,9 procent tot 174.837.974 BT. De MSC Zoe liep eind juli aan, wat met een capaciteit van 19.224 TEU het tweede grootste containerschip ter wereld is. De komst van dergelijke containerschepen onderstreept de uitstekende maritieme positie van Antwerpen, een landinwaarts gelegen haven die dankzij talloze spoor- en binnenvaartverbindingen naadloos aansluit bij haar hinterland en waar de grootste zeeschepen ter wereld probleemloos kunnen aanmeren.

Vervolg op pagina 5.



OPTIMALE
AUTOMATISERING

**AUTOMATISERINGSOPLOSSINGEN
VOOR TRANSPORT EN LOGISTIEK**

Optimale automatisering voor logistieke bedrijven is van levensbelang. TANS vervaardigt software voor transport- en logistieke ondernemingen. De standaard software van TANS kan worden aangepast aan de wensen van de klant. Wilt u weten wat de mogelijkheden zijn voor uw bedrijf? Neem dan contact met ons op. www.tans.net

TANS

Standaard software | Flexibel inrichtbaar | Veel Know-how | Perfecte service



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



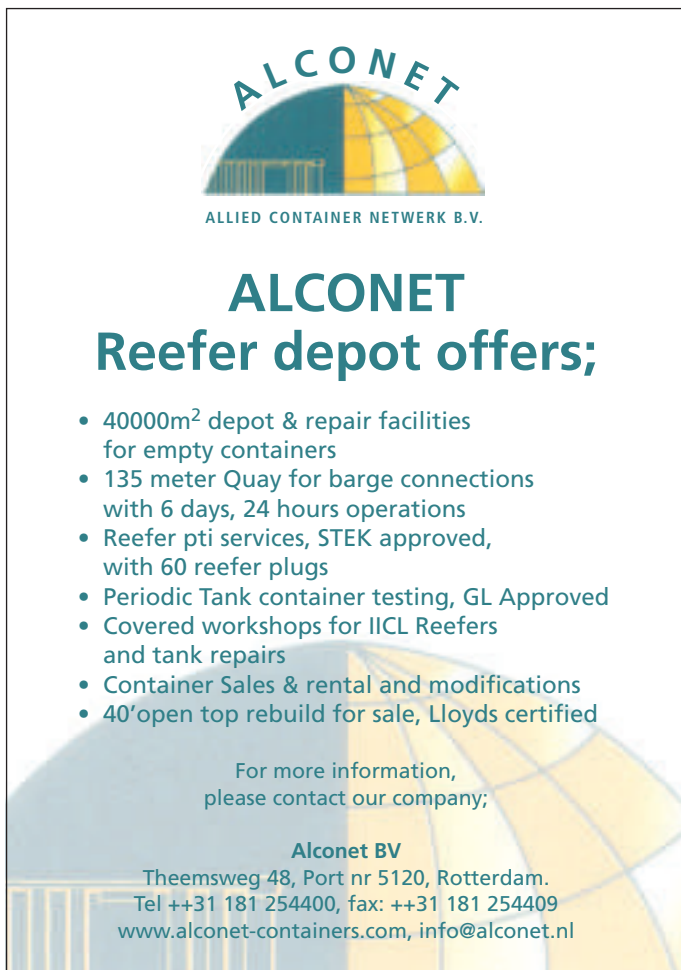
BRIDGES2000

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**



ALCONET
ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

ALCONET Reefer depot offers;

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

For more information,
please contact our company;

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

Duurzaamheid

Tijdens het Lanceringsevenement van het nieuwe duurzaamheidsverslag van de haven van Antwerpen op 22 oktober, ging CEO Eddy Bruyninckx met Erik van der Schans, Director Environmental Management van Rotterdam, in debat over de rol van de havens op het vlak van duurzame ontwikkeling. De wereldhavens werden aan het woord gelaten over hun visie rond duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen met speciale aandacht voor de rol die havens kunnen spelen bij het behalen van de UN Sustainable Development Goals (opvolger van de Millennium Development Goals). Deze werden eind september goedgekeurd door de algemene vergadering van de VN in New York. Het is de eerste keer dat alle landen dergelijke doelstellingen mee ondertekenen. In de doelstellingen wordt een duidelijke link gelegd naar duurzame economische en industriële ontwikkeling.

Motor

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, VOKA-Alfaport en Maatschappij Linkerscheldeover introduceerden tijdens het Lanceringsevenement een derde gedragen duurzaamheidsrapport. Het nieuwe duurzaamheidsverslag brengt de duurzame groei van de haven van Antwerpen in kaart. Hierin werden de voornaamste KPI's gevolgd die belangrijk zijn voor de havenontwikkeling. Duurzaamheid is een dagelijkse zorg voor de haven van Antwerpen. Als motor van de Vlaamse economie is de haven met een kleine 150.000 werknemers een belangrijke werkgever. Meer dan 900 bedrijven in de haven creëren duurzame toegevoegde waarde voor hun klanten en stakeholders. De havengemeenschap hanteert het evenwicht tussen Profit, Prosperity en Planet (de 3 p's) als richtlijn voor maatschappelijk

verantwoord ondernemen. Ze bewijzen zo dat economie en ecologie in harmonie met elkaar kunnen bestaan.

Geautomatiseerde systemen

Door de schaalvergroting in combinatie met de aantrekkende economie is er steeds meer behoefte aan verregaande geautomatiseerde systemen op de terminals in de havengebieden. Vanuit de rederijen is er een toenemende vraag naar grote terminals om 10.000 TEU per etmaal te kunnen behandelen. Dat betekent het hele etmaal door 250 à 300 moves per uur op één schip, zonder dat er verder in het traject congestie ontstaat. Schepen moeten varen. Het kost een vermogen als een schip een dag stilstaat. Met synchromodaal vervoer worden verschillende transportmodaliteiten optimaal flexibel en duurzaam ingezet in een netwerk onder regie van een logistieke dienstverlener, zodanig dat de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer krijgt aangeboden. Nederland kan alle modaliteiten bieden en heeft ook het volume om lading te bundelen.

Efficiëncyslag

De New Generation Integrated Container Terminals (NGICT) zorgt voor een efficiëncyslag waarmee wordt ingespeeld op de behoefte van de operators, die de druk van de rederijen voelen toenemen. Containerterminals krijgen vanwege de steeds grotere schepen te maken met enorme piekbelastingen. Niet alleen de rederijen stellen steeds hogere eisen aan de terminaloperators, maar ook in de afvoer aan de landzijde wordt een grotere flexibiliteit gevraagd. De congestie op de bestaande terminals is een groot probleem. Nieuwe geautomatiseerde concepten verhogen de snelheid bij laden en lossen aanzienlijk. Met

de NGICT worden alle bewegingen op elkaar afgestemd, waardoor er sprake is van een optimale efficiëntie. Zo wordt tegemoetgekomen aan de wereldwijde groei in containerisatie. Het concept is interessant voor havenbedrijven, terminaloperators en fabrikanten van kraan- en transportsystemen. Het is zowel toepasbaar in het kader van nieuwe terminals als bij het ombouwen van bestaande containerterminals.

Geïntegreerd

In de NGICT (geïntroduceerd door het Zeeuwse Koch Ingenieurs) gaan overslag en stallen van containers (stacking) in één beweging door: de stack loopt vanaf de kadekraan tot aan de afvoer per vrachtwagen, trein of binnenvaartschip. Gevolg is een hogere doorvoer per kraan en per meter kade tegen lagere kosten. Alle handelingen worden geïntegreerd met de verschillende vervoersmodaliteiten op de weg, per spoor of over het water. Met het ontwerp wordt een brug geslagen tussen de sectoren bouw, civiele techniek en logistiek.

In het nieuwe stack-concept is iedere willekeurige container altijd via de kortste weg bereikbaar voor elke vorm van transport. Er kan snel geswitcht worden tussen bijvoorbeeld trein, truck of binnenvaart. Het levert tegenwicht aan de tendens om dichtbij een zeeterminal een containertransferium te bouwen om de containers zo snel mogelijk weg te kunnen pushen. Bij het NGICT concept is die behoefte veel minder omdat handlingsnelheid en flexibiliteit veel hoger zijn waardoor sorteren en afvoer met de voordeligste vorm van transport veel directer kan gebeuren. Op bestaande (oude) terminals kan met een gefaseerde ombouw een veel grotere capaciteit worden bereikt, zonder dat er nieuwe dure kades moeten worden aangelegd.





Rotterdam World Gateway-terminal

Een IT-bedrijf dat containers overslaat

Door: Antoon A. Oosting

Luchtfoto's: RWG/Aerolin

Eind vorig jaar was de in gebruik name aanleiding tot een stevig sociaal conflict over de vraag of de haven cao wel voor deze terminal moest gelden. Maar Ronald Lugthart (48) blijft het zeggen: Rotterdam World Gateway (RWG) is geen traditioneel havenoverslagbedrijf maar 'een IT-bedrijf dat containers overslaat'. "Als je bij ons het gebouw binnenkomt, zou dat ook een verzekeringskantoor kunnen zijn," en: "laatst had ik iemand op bezoek die zij dit lijkt wel een spookterminal, je ziet niemand," vertelt Lugthart.



Ronald Lugthart, managing director van de RWG-terminal

Maar dit is dan ook een van de drie modernste containerterminals van de wereld. Lugthart legt uit: bestaande containerterminals draaien op software 2.0 maar zijn dan ook slechts half geautomatiseerd. De ship-to-shore kranen, die de containers van het schip moeten halen of er weer opzetten, worden dan nog altijd door mensenhand gestuurd, is het niet vanop de kraan zelf dan toch door een kraandrijver vanachter een beeldscherm. Het verder verplaatsen van containers gebeurt op vrijwel alle terminals inmiddels wel grotendeels automatisch.

De software waar de begin mei geopende terminal van overbuur APMT2 (Maersk) en die van RWG op draait, en straks ook een terminal in het Californische Long Beach, daarentegen geldt als 3.0. Dat betreft dan software waarmee alle bedrijfsprocessen op de terminal volledig geautomatiseerd kunnen verlopen. Software die is ontwikkeld door het Delftse bedrijf TBA (oprichter Yvo Saanen) op basis van Amerikaanse Navis-programmatuur.

En hoewel de kranen van de overbuurman ook volledig automatisch kunnen werken heeft RWG er voor gekozen de automatisering nog een stapje verder door te voeren. Bij RWG zijn ook de douaneprocedures en de afhandeling van de trucks die de containers aan de 'gate' komen afleveren of ophalen volledig geautomatiseerd. Alleen het sjoeren (los- en vastmaken van de lashings) en wisselen van de stekkers van de koelcontainers moet nog met de hand gebeuren wat wordt gedaan door ingehuurde bedrijven.

Maar APMT2 werkt dan ook nog met 400 man personeel terwijl RWG het met 180 medewerkers doet. Van die 180 zijn 90 IT-specialist, 45 van de 180 hebben een academische opleiding. "Je ziet in dit werk een ingrijpende verandering van cultuur. De tijd van de handige sleutelaar is voorbij. Als er nu iets met een kraan aan de hand is ga

je met je laptop naar boven. En vaak is dat niet eens nodig maar kun je het probleem met je laptop van op afstand oplossen," zegt Lugthart.

Om op een terminal als RWG te kunnen functioneren heb je een andere opleiding nodig dan vroeger met hele andere competenties. Lugthart: "Je hebt een behoorlijk opleiding nodig met minimaal havo of mbo-4 als basis. Onze systeembeheerders zien wat computers signaleren wat er niet goed gaat en reageren daarop. Dat is niet met een bijscholing van drie tot zes weken te regelen."

Dat betekent ook dat het personeel van RWG gemiddeld heel jong is, veel twintigers, dertigers en veertigers. Anders dan gevreesd was het volgens hem ook geen enkel probleem om dat personeel zo ver van de bewoonde wereld naar die verre Maasvlakte2 te krijgen. "We hebben er nog even over gedacht of we niet een kantoor in de stad moesten aanhouden voor het overhead personeel, maar dat is niet nodig gebleken. Het merendeel rijdt met plezier naar Maasvlakte2," vertelt de RWG-directeur. En ze komen overal vandaan, rechtstreeks van de scholen en opleidingen, er is er een speciaal voor opgezet bij het STC. Daarnaast kwamen er ook ervaren mensen uit de branche van andere terminals of logistieke bedrijven. Lugthart is trots op de medewerkers van RWG: "Toen ik de eersten aannam heb ik ze verteld, dit ga je verdienen. Maar vraag me niet naar arbeidsvoorwaarden want die zijn pas over twee jaar klaar." Er is volgens hem heel hard en gedreven gewerkt. "Daar heb ik best wel bewondering voor. Mensen zaten hier soms van 9 tot 5 alleen maar virtueel boten te laden en te lossen. Dan wil ik best geloven dat je op een gegeven moment ook honger krijgt naar echte boten." Ziekteverzuim en verloof zijn heel laag stelt hij vast.

Lugthart had voor de officiële openingsceremonie een speciaal moment ingelast om het personeel te bedanken. Op de tribune tijdens de officiële openingsceremonie op vrijdag 11 september zaten alle medewerkers op de hogere rijen. Op verzoek van Lugthart stonden alle managers, aandeelhouders en gasten op om zich om te draaien en opkijkend naar de rijen achter zich met een ferm applaus alle medewerkers voor hun inzet te bedanken. "One minute of fame voor onze medewerkers," zo kenschetst Lugthart dit.

De opbouw van de organisatie voor de RWG-terminal was een van de belangrijkste taken voor Lugthart. Hij trad 1 april in 2012 aan als managing director van de terminal. Maar daarvoor waren er al een beperkt aantal civiele mensen aan de slag om samen met een Technical Working Committee van de partners, de terminal constructief en technisch vorm te geven. De oorsprong van de terminal dateert van 2007 toen het nieuw gevormde consortium van RWG de concessieovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam ondertekende.

Om Maasvlakte2 goed te kunnen exploiteren wilde het Havenbedrijf zoveel mogelijk rederijen aan Rotterdam binden. Maersk-schepen meren af aan de terminals van APMT. MSC heeft een vaste plek op de ECT-Delta-terminal. De Euromax Terminal is de home-terminal van de CKYH-alliantie.

RWG is een consortium van het Franse CMA CGM, APL uit Singapore, het Japanse MOL en Koreaanse Hyundai Merchant Marine samen met terminal operator DP (Dubai Ports) World. "Het zijn de liners (rederijen-red.) die het initiatief voor RWG hebben genomen en die moesten daar op verzoek van het Havenbedrijf een operator bij zoeken. Die liners voorzagen toen al de komst van hele grote containerschepen. De bouw

van die schepen liep ver vooruit op wat de terminals toen nog aankonden," vertelt Lugthart.

En dat verschil in ontwikkeling is nog niet weggewerkt. Lugthart: "De moderne terminals zoals RWG en APMT2 maar ook de oudere die grotere kranen hebben aangeschaft, zijn allemaal nog aan het testen. Je



kunt het vergelijken met de luchtvaartindustrie. De vliegvelden waar de A380 (grootste vliegtuig van de wereld-red.) kan landen, ontwikkelen zich tot hoofdhubs van waaruit de verbindingen met de kleinere vliegvelden worden onderhouden. Het enige verschil is dat je voor de A380 sneller een langere landingsbaan aanlegt dan je een containerterminal kunt bouwen."

Bovendien kan een terminal waar schepen met een capaciteit van 18.000 (o.a. Maersk)

tot 20.000 (UASC Barzan) TEU aanleggen niet zonder een ver doorgevoerde automatisering. Lugthart: "De landzijdige afhandeling op de terminal is cruciaal, hoe geautomatiseerder, hoe gestructureerder die processen verlopen." Oftewel hoe snel kan de container van het schip af en via de verschillende modaliteiten de terminal verlaten..

RWG is eind vorig jaar op testbasis begonnen met het behandelen van een schip per maand. Dit voorjaar kon de commerciële operatie beginnen. Eind volgend jaar moet de terminal volledig operationeel zijn en in staat zijn 2,35 miljoen TEU te behandelen. Of het er dan al zoveel worden, hangt echter af van de ontwikkeling van de economie en het ladingaanbod.

Ondertussen stelt Ronald Lugthart met tevredenheid vast dat de terminal draait. "2015 is voor ons een kroonjaar, hij staat er en nu gaat de throttle (gashendel) open," zegt de terminaldirecteur. Ondernemen en de haven was van huis uit met de paplepel ingegoten. Afgestudeerd in accountancy en na een loopbaan in de advieswereld kwam hij midden jaren negentig in de Rotterdamse havenwereld terecht en in dienst van de bekende havenondernemer Hans Vervat. Via Matrans Holding en Steinweg waarvoor drie jaar in Oman en Dubai en Uniport werd hij in 2011 gebeld door DP World. "Wij zoeken iemand die Rotterdam kent, bekend is met alle stakeholders, structuren en vakbonden en hij moet ook nog de strijd aangaan met de gevestigde orde," vertelt Lugthart over zijn gesprek in Londen. Hij ging één keer met de lift naar beneden en weer naar boven en zei ja. "Dan is het toch leuk als je drie jaar later kunt vaststellen dat het is gelukt, dat we dit toch maar met z'n allen voor elkaar hebben gekregen," stelt een trotse Lugthart vast.



Minister Schultz opent uitbreiding Container terminal Nijmegen

Minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) heeft onlangs de vernieuwde, grotere binnenvaart container terminal van BCTN in Nijmegen feestelijk geopend. Met deze uitbreiding – een ruim 300 meter lange nieuwe kade en twee nieuwe brugkranen direct aan de Waal – plus het recent in gebruik genomen Container Transferium in Alblasterdam groeit de containercapaciteit van BCTN op de verbinding Rotterdam-Nijmegen-Duitsland van 100.000 naar 400.000 TEU per jaar.



“Dit is een prachtige mijlpaal”, stelt Schultz. “De versterking van deze binnenhaven is van groot belang. Met de komst van Maasvlakte II groeit het containertransport, en de Waal biedt op deze belangrijke corridor naar Duitsland nog ruim voldoende capaciteit. Die ruimte wil ik beter benutten. Binnenvaart is een duurzaam en kostenefficiënt alternatief voor het vervoer over de weg. Een goed instrument tegen files bovendien.”

De uitbreiding van de binnenhaven in Nijmegen is een gezamenlijke inspanning van Rijk, provincie Gelderland en terminal-exploitant BCTN. “We dagen de ondernemers uit om ervoor te zorgen dat deze uitbreiding bijdraagt aan de werkgelegenheid in de regio”, zegt Gedeputeerde van de Provincie Gelderland Conny Bieze. Het ministerie leverde een bijdrage van 2 miljoen euro, de provincie en de regionale ontwikkelingsmaatschappij Oost betaalden

ieder 1 miljoen euro en BCTN investeerde het resterende deel van de totale investering van zo’n 8,4 miljoen euro. Meer dan tweederde van alle goederen die jaarlijks via Rotterdam ons land binnenkomen, wordt door de binnenvaart vervoerd naar het achterland.

De uitbreiding van de terminal door het plaatsen van een extra kraan op de verlengde kade betekent een verbeterde positie van Nijmegen richting het Europese achterland. Goederenstromen kunnen opgevangen worden en via het water richting de havens in Rotterdam en Antwerpen vervoerd worden. De terminal in Nijmegen maakt onderdeel uit van het grote BCTN netwerk dat naast Nijmegen vertegenwoordigd is in Venray, Den Bosch, Meerhout (B) en met een Container Transferium in Alblasterdam. Rien Geurts, Algemeen Directeur BCTN, stelt: “De terminal in Nijmegen is een echte hub op een unieke plaats in Nederland die met voldoende capaciteit zowel op maritiem als op continentaal vlak haar steentje bij zal dragen om nog meer bedrijven de mogelijkheid te bieden om in plaats van de weg daar waar mogelijk van het water gebruik te maken.”



Wens consument en ontwikkeling techniek cruciaal voor toekomst met zelfrijdende auto

Zelfrijdende auto's kunnen onze maatschappij ingrijpend veranderen. Of dat gebeurt hangt af van hoeveel de auto daadwerkelijk zelf kan maar ook van wat de consument wil. Worden auto's een tweede luxe huiskamer of blijft een bestuurder noodzakelijk? Ook de deeleconomie is van invloed. Als veel mensen zelfrijdende voertuigen en ritten gaan delen verandert dit het verkeer- en vervoersysteem radicaal.

Dit zijn een aantal conclusies uit het rapport "Chauffeurs aan het stuur? Zelfrijdende voertuigen en het verkeer en vervoersysteem van de toekomst" van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM). In dit rapport worden vier scenario's voor een toekomstig verkeer- en vervoersysteem met zelfrijdende auto's beschreven. Deze beelden verschillen van elkaar op het vlak van techniek en acceptatie (oftewel hoe 'automatisch' wordt de zelfrijdende auto?) en in de mate waarin consumenten willen delen (van autobezit en van ritten).

De beelden maken duidelijk dat volledig automatisch rijden niet vanzelfsprekend is. In twee van de scenario's wordt dat stadium helemaal niet bereikt. Hierin houden mensen in de stad hun handen aan het stuur. Alleen op de snelweg kan de auto de rijtaken helemaal zelf overnemen. Daarnaast laat het rapport zien dat de mate waarin mensen voertuigen maar ook ritten gaan delen veel verschil maakt voor hoe de samenleving eruit gaat zien. Als de auto overal zelfstandig kan rijden en mensen blijven hechten aan privébezit dan staan de straten vol met dit soort auto's van verschillende merken. Als de technologie zo ver doorzet is het ook denkbaar dat mensen voor iedere rit een auto laten voorrijden. Deze deelauto's zijn in het bezit van grote bedrijven, die hun voertuigen parkeren aan de rand van de stad. Dat verandert het straatbeeld aanzienlijk.

Sommige ontwikkelingen lijken misschien ver weg. Tegelijkertijd raken ze aan vragen van vandaag en morgen. Zo neemt de wegcapaciteit mogelijk toe, omdat zelfrijdende auto's dichter op elkaar kunnen rijden. Dat zou dan gunstig zijn voor de files. Maar tegelijkertijd wordt het reizen ook makkelijker, waardoor het aantal ritjes en dus ook de behoefte aan wegcapaciteit juist kan toenemen. Als de deeleconomie een vlucht neemt en mensen ritjes en voertuigen gaan delen, dan zijn er veel minder zelfrijdende auto's nodig. Deze gaan dan per auto veel meer kilometers maken. In sommige scenario's verdwijnt het traditionele openbaar vervoer, afgezien van een aantal intercity- en metrolijnen, grotendeels. Auto en openbaar vervoer zijn daar samengesmolten. Vooral in de stad reis je met people movers van deur tot deur.

Naast deze effecten, besteedt het rapport ruim aandacht aan de invloed die zelfrijdende auto's kunnen hebben op de ruimtelijke inrichting, sociale inclusie, de verkeersveiligheid, leefbaarheid en op de economie.

Meer info:

<http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/chauffeur-aan-het-stuur.pdf>

COLUMN

Compensatie bij annulering of vertraging vliegtuig, ook bij technische mankementen!

Wanneer een vlucht wordt geannuleerd of met enkele uren is vertraagd, is de luchtvaartmaatschappij verplicht de passagiers te compenseren. Een luchtvaartmaatschappij kan deze compensatie alleen ontlopen indien er sprake is van buitengewone omstandigheden. Denk bijvoorbeeld aan een orkaan, een vulkaanuitbarsting of een terroristische aanslag.

Lange tijd hebben vliegmaatschappijen ook geweigerd compensatie te verlenen in geval van vertraging veroorzaakt door technische problemen. Het Hof van Justitie heeft recentelijk beslist dat passagiers bij vertraging of annulering als gevolg van een technische oorzaak vaak ook recht hebben op compensatie. Technische problemen die worden vastgesteld tijdens het onderhoud of de controle vlak vóór de geplande reis, zijn geen buitengewone omstandigheden. Indien een vliegreis is vertraagd of geannuleerd als gevolg van een technisch gebrek dat vlak voor de geplande vliegreis is ontstaan of werd ontdekt, heeft de reiziger dus recht op compensatie. Dit geldt ook indien er normaal onderhoud is gepleegd en dit gebrek niet tijdens het onderhoud kon worden ontdekt. Bij sommige technische problemen kan er wel sprake zijn van buitengewone omstandigheden. Dit is bijvoorbeeld wanneer de fabrikant van een vliegtuig bekend maakt dat er sprake is van een verborgen fabricagefout die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid.

Waar heeft de reiziger recht op bij annulering of vertraging? De reiziger kan aanspraak maken op een bedrag van tussen EUR 250,- en EUR 650,- en op verzorging van maaltijden en hotelaccommodatie. Waar de reiziger precies recht op heeft, is afhankelijk van de afstand van de vliegreis, de duur van de vertraging en of er een vervangende vliegreis wordt aangeboden. Deze compensatie kan rechtstreeks geclaimd worden bij de luchtvaartmaatschappij. De ervaring leert echter dat de luchtvaartmaatschappijen in de meeste gevallen vergoeding van iedere compensatie afwijzen, tenzij extra druk wordt uitgeoefend. Zodoende proberen zij onder deze compensatie uit te komen. Smallegange Advocaten kan u assisteren bij het uitoefenen van deze druk op de luchtvaartmaatschappijen om zo met succes betaling af te dwingen van de compensatie waar u recht op heeft.

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



"Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs"

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

Neoflex-C de sterkste flexitank voor vloeibare bulk

Het idee is eigenlijk heel simpel: grote hoeveelheden vloeistoffen in een standaard zeecontainer vervoeren, maar dan goed verpakt. Flexitanks bieden een goedkoop en efficiënt alternatief op de tankcontainer. Neoflex is al jaren dé specialist als het gaat om kwalitatieve flexitanks, waarbij de Neoflex-C de sterkste is voor vloeibare bulk.

Een flexitank is een kunststof 'zak' die in een ISO container geplaatst wordt, om vervolgens gevuld te worden met niet-giftige, vloeibare bulk. Het gebruik van deze flexitanks is de afgelopen jaren door de vele voordelen flink toegenomen. Het Turkse Neoflex produceert al twintig jaar flexitanks en is hiermee expert op dit gebied. Maarten van der Kleij is sinds juni 2014 general manager van Neoflex Europe en bedient samen met Robert van Campenhout de Europese markt, voor wereldwijde transporten.

Nieuwe manier van transport

"Waren de eerste flexitanks nog van tamelijk zwaar rubber, door de ontwikkeling van meerdere, dunne lagen kunststof zijn de flexitanks nu lichter en van betere kwaliteit dan ooit tevoren. Goedkoper, efficiënter – je kunt grotere hoeveelheden vervoeren – en makkelijker te laden en lossen; dat zijn de grootste voordelen. Het is een 'nieuwe' manier van denken over het transport van vloeistoffen, waarvan steeds meer mensen overtuigd raken."

Uniek ontwerp

De Neoflex-C is de ultieme flexitank voor het transport van vloeistoffen in zeecontainers. Maar wat maakt de Neoflex-C nu zo uniek? Dat is in de eerste plaats het ontwerp dat bestaat uit vier lagen polyethyleen (dun plastic) van 150 micron, en een buitenste laag zeer sterk en duurzaam polypropyleen. Ten tweede is de drieduims ball valve aan-

sluiting (kogelkraan van 3 inch) waardoor wordt geladen en gelost, uniek bij de flexitanks. Van der Kleij: "De grote verschillen met andere flexitanks zitten vooral in de dikte van het materiaal en de aansluiting. De vijf lagen maken de Neoflex-C veel sterker dan de standaard zakken, en de ball valve maakt de aansluiting veel betrouwbaarder dan de door concurrenten vaak gebruikte butterfly valve (vlinderklep)."

Van soja tot verf

Van voedingsmiddelen tot technische vloeistoffen, de Neoflex-C kan vrijwel alle soorten vloeistoffen vervoeren. Plantaardige oliën als soja- en palmolie worden veelal geladen in flexitanks, maar denk ook aan wijn, mineraalwater, vruchtensappen, visolie, vetten, transformatorolie, wasmiddelen, verf, latex en niet-gevaarlijke chemicaliën. De Neoflex-C is er in verschillende maten, van 12.000 tot 24.000 liter, en kan zowel van boven als onder worden geladen met een 2- of 3-inch ball valve aansluiting.

Voordelen van eenmalig gebruik

Een ander groot voordeel ten opzichte van een ISO tank, is dat de Neoflex flexitanks voor eenmalig gebruik zijn. Dat betekent een snelle levering naar de plaats van laden, geen retourreis, geen reinigingskosten en geen gevaar voor besmette ladingen, wat ook verzekeringstechnisch voordeliger is. Wel moeten de lege flexitanks na het lossen worden afgevoerd, maar Neoflex-agenten wereldwijd zorgen ervoor dat de lege tanks naar een aangewezen vernietigingsdepot worden gebracht.

COA en ISO certificering

De Container Owners Association (COA) ziet toe op het veilig gebruik van flexitanks en heeft hiervoor speciale richtlijnen opgesteld, voor zowel de productie, het testproces als het gebruik ervan. Neoflex bezit als één van de weinige aanbieders alle COA-certificaten, waardoor de kwaliteit gegarandeerd is. Daarnaast is Neoflex zowel ISO 9001 als 22000 gecertificeerd. Belangrijk om te weten, want de groeiende flexitankmarkt kent veel concurrentie, bijvoorbeeld vanuit China. "Het mag echter duidelijk zijn dat veel spotgoedkope, Aziatische flexitanks, van onbekende partijen, zonder de nodige certificering, geen vergelijkbare kwaliteit bieden", aldus Van der Kleij.

Technische ondersteuning

Nog onbekend met het gebruik van flexitanks? Neoflex biedt alle technische ondersteuning voor het laden en lossen. In Rotterdam-Zuid (Gouderakstraat) bevindt zich de Nederlandse loods van Neoflex, waar de flexitanks ingebouwd kunnen worden op het chassis van de truck. Uiteraard kunnen de tanks ook op locatie worden ingebouwd. Van der Kleij: "Door onze jarenlange ervaring beschikt ons technisch personeel over de kennis van alle aspecten van flexitanktransporten. Bij de eerste keer laden en lossen gaat er altijd iemand van Neoflex mee om instructies te geven. Het laden en lossen van een flexitank duurt 1,5 tot 2 uur, waarbij er slechts 2 man nodig zijn."

Neoflex: service van deur tot deur

Het Turkse Neoflex startte in 1995 met het produceren van flexitanks en produceert in de fabriek in Izmir nu zo'n 7000 tanks per jaar. Naast de Neoflex-C worden er tien andere soorten flexitanks gemaakt, in diverse maten en materialen. Behalve het leveren van flexitanks, kan Neoflex ook zorg dragen voor de volledige boeking en afhandeling van het transport van vloeibare bulk; service van deur tot deur.

Contact

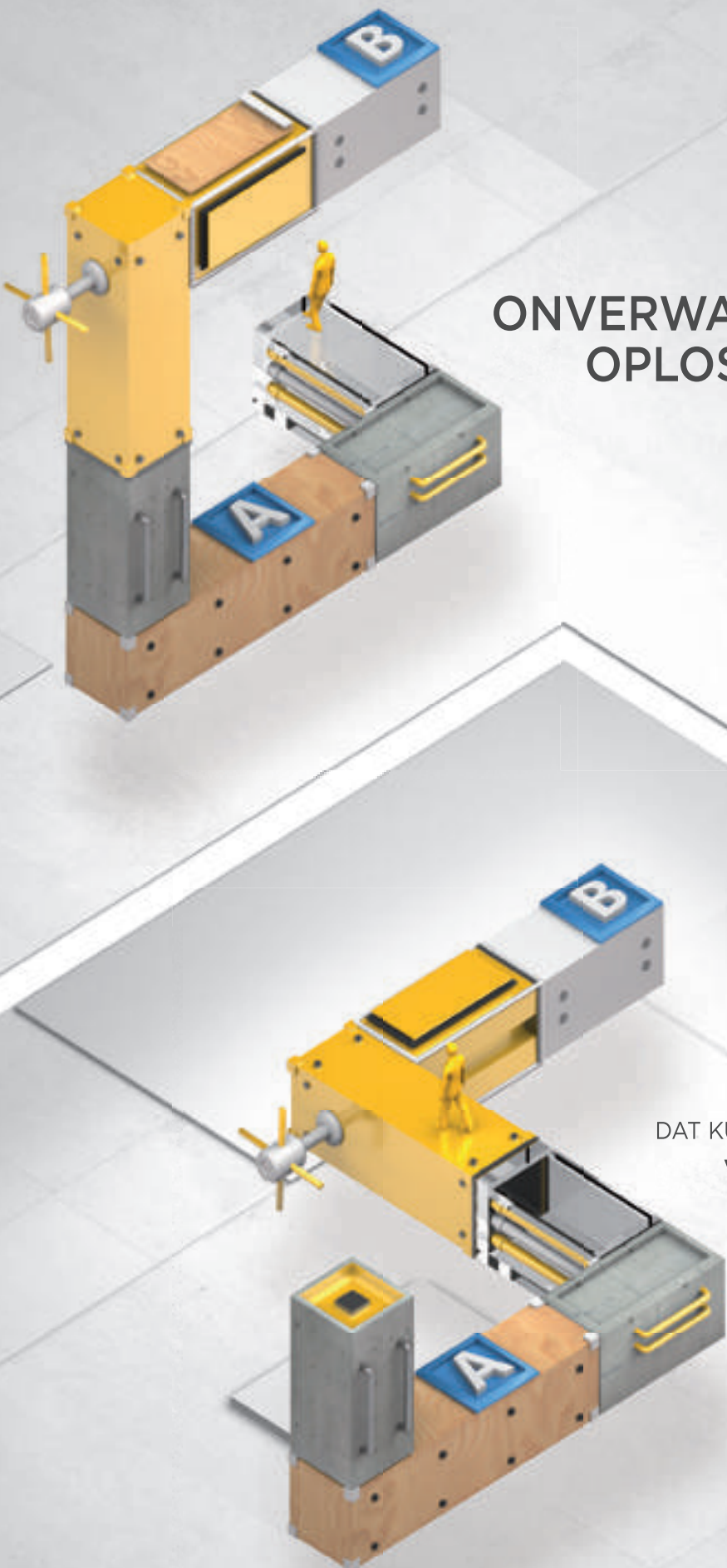
General Manager Maarten van der Kleij
Tel. +31 - 653 174 757
maarten@neoflex-europe.nl

Sales Manager Robert van Campenhout
Tel. +31 - 623 013 741
robertvancampenhout@neoflex-europe.nl

Tel. +31 - (0)180 - 421 133
info@neoflex-europe.nl
website: neoflex.com.tr



neoflex



ONVERWACHTE
OPLOSSINGEN

DAT KUNT U VAN **SOLTEGRO**
VERWACHTEN

MEER WETEN? GA NAAR **SOLTEGRO.NL**

CAPTAINS OF INDUSTRY

Door: Henk van de Voorde

Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid staan voorop **Soltegro kiest voor integrale aanpak**

Vanuit de mooie zichtlocatie in Rivium Quadrant te Capelle aan den IJssel, gaat algemeen directeur Hans de Man van het aldaar gevestigde Soltegro nader in op enkele actuele projecten. Het gespecialiseerde bedrijf heeft bijvoorbeeld een volledig gemoderniseerd besturingsstelsel ontwikkeld voor het veilig opslaan van radioactief afval voor de COVRA (Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval) in Vliissingen Oost.



Hans de Man, algemeen directeur van Soltegro, specialist in het op gestructureerde wijze realiseren van complexe multidisciplinaire projecten.

Soltegro is een innovatieve dynamische onderneming die in 2010 een vliegende start beleefde met het leveren van een bijdrage aan het ontwerp van de tunneltechnische installaties voor de Coentunnel en de tunnel A2 Leidserij. "Projecten worden steeds groter in omvang en complexiteit. Vooral als het gaat om de bouw en reconstructie van tunnels komen er ontzettend veel disciplines samen. Het gaat hierbij niet alleen over tunneltechnische installaties en processen, maar ook om een heldere communicatie tussen de betrokken partijen. Een gestructureerde aanpak is een vereiste om tot een optimaal eindresultaat te komen als het gaat om beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van een tunnel", verklaart Hans de Man.

In ruim vijf jaar tijd is Soltegro uitgegroeid tot een begrip in de wereld van systems engineering en automatisering. Er werken inmiddels 37 medewerkers die hoogopgeleid zijn in wiskunde, IT, logistiek, elektrotechniek, werktuigbouw en vliegtuigbouw. "Wij vragen bij een opdracht door en laten ons niet beperken door vooraf bedachte

oplossingsrichtingen in een domein. Wij nemen de best practices vanuit alle sectoren mee en optimaliseren de schakels met het oog op de hele keten. Alle stukjes moeten passen."

Opdrachtgevers zijn afkomstig uit infrastructuur, havens, industrie en energie. Zo is Soltegro actief voor infrastructurele projecten (bruggen, sluizen, tunnels) en industriële automatisering in Nederland en België. Variërend van een energiedistributiecentrum tot de renovatie van de Velsertunnel en van het COVRA project tot een geautomatiseerd stelsel voor de Belgische openbaarvervoermaatschappij 'De Lijn'.

Automatiseringsgraad

In alle sectoren neemt de automatiseringsgraad toe en moeten systemen in ketens met elkaar communiceren, maar voor welk project men ook actief is: altijd staan betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid voorop. Het zijn kernwaarden die in het DNA van Soltegro zijn verweven. Het Zuid-Hollandse bedrijf is specialist in het op gestructureerde wijze realiseren

van complexe multidisciplinaire projecten. Achterliggende filosofie is dat de bureaucratie van duizenden pagina's verdwijnt ten gunste van een computermodel waarbij de consequentie van een keuze meteen doorwerkt in het hele systeem. De aanpak van Soltegro is gericht op een 'zero defects' oplevering. "Wij maken complexe projecten beheersbaar. Met betrekking tot systemen met zeer hoge eisen ten aanzien van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid zorgen wij voor een oplossing die uitblinkt in eenvoud en gebruiksvriendelijkheid. We zijn een multidisciplinaire dienstverlener die vanaf de allereerste start van een (deel)project tot en met de oplevering verantwoordelijk kunnen zijn voor het ontwerp, de engineering en de uitvoering. We nemen alle wensen van de klant mee in de ontwerpfase en van de uitvoerende partijen wordt verwacht dat ze al in de ontwerpfase hun technische kennis inbrengen. Via een aantal scrumsessies moet alles al bij de opstart helder zijn", aldus Hans de Man, die ruim twintig jaar ervaring opdeed als engineer en projectmanager in de wereld van energie, telecom, distributie en transport.

Maintenance

Tegelijkertijd met de principes betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid heeft Soltegro van begin af aan ook de focus op levensduur en (prestatiegericht) onderhoud. Maintenance heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld van correctief onderhoud tot preventief onderhoud (met beoogde levensduur verlenging) en predictief onderhoud (met een toekomstgerichte benadering), waarbij beschikbaarheid troef is. Gestructureerd onderhoud met moderne systemen wordt steeds belangrijker, met name omdat er een vervangings- en renovatieklimaat is. En in geval van nieuwbouw wordt vandaag de dag al bij het ontwerp nagedacht over onderhoudbaarheid voor de langere termijn.

COVRA

Soltegro is momenteel bezig met de laatste testen voor het Hoogradioactief Afval Behandelings- en OpslagGebouw (HABOG) besturingssysteem voor de COVRA. Het systeem is volledig voorbereid op toekomstige ontwikkelingen. Vanaf de start is zowel rekening gehouden met betrouwbaarheid en veiligheid als met bedienbaarheid en optimalisatie van het werkproces. Hierdoor verloopt het opslaan van het hoogradioactief afval op de meest veilige en efficiënte wijze.

De COVRA heeft als taak om radioactief afval op een veilige manier te verzamelen, te verwerken en op te slaan. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een volledig geautomatiseerd systeem voor het transporteren en opslaan van hoogradioactief afval van de Nederlandse kernreactoren. Deze besturing naderde het einde van de levensduur. Het systeem had tevens een aantal punten waarop zowel verbetering van de technische

oplossing als het proces noodzakelijk was. Soltegro heeft de problemen en knelpunten in het proces geïnventariseerd en een plan voor de modernisering en verbetering voorgesteld. Op basis hiervan heeft Soltegro de opdracht gekregen voor het vervangen van de bestaande installatie en het optimaliseren van de processen.

Operationeel

De vervanging van de besturing van dit transportsysteem diende te worden gerealiseerd terwijl de installaties in het Hoogradioactief Afval Behandelings- en OpslagGebouw operationeel moesten blijven voor het opslaan van aangeleverd hoogradioactief afval. De betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het HABOG en de veiligheid van de operators en omgeving mochten tijdens de vervanging van de bestaande systemen geen enkel gevaar lopen. "Op basis van een gestructureerde beslissingsmethodiek (AHP - Analytisch Hiërarchisch Proces) hebben we de mogelijke oplossingen afgewogen, doorgerekend en vastgesteld. Hieruit zijn samen met de klant de optimale oplossingen gekozen. Daarna is gestart met het vastleggen van een complete set van eisen voor het besturingssysteem en is een ontwerp gemaakt dat de vereiste functionaliteit bevat en voldoet aan alle eisen op het gebied van de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid", aldus Hans de Man.

Passend antwoord

Soltegro heeft een passend antwoord op een oude tweedeling: IT-bedrijven waren goed in automatiseren en ingenieursbureaus waren goed in engineering. Aan het eind kwamen alle specialismen bij elkaar voor de integratie en meestal ging het dan mis met extra kosten en uitloop van projec-



Soltegro heeft een volledig gemoderniseerd besturingssysteem ontwikkeld voor het veilig opslaan van radioactief afval voor COVRA in Vlissingen Oost.

ten tot gevolg. Een echte multidisciplinaire, integrale aanpak was er niet. "Wij kunnen in sectoren als haven, industrie, infrastructuur en energie de brug slaan tussen automatisering en techniek. Soms worden wij als troubleshooter ingeschakeld bij grote technische projecten omdat opdrachtnemers er gaandeweg achter komen dat de oplossing niet gaat doen wat de opdrachtgever wenst. Wij stoppen veel tijd, energie en denkwerk in het voortraject. Door de voorbereidingsfase grondig te doen, neemt de engineeringfase meer tijd in beslag, maar de uiteindelijke doorlooptijden zijn daardoor korter. Het overgrote deel van de fouten elimineren wij in de eerste twintig procent van het project. Dit levert een enorme besparing op van de faalkosten."

Methodiek

De succesvolle methodiek van Soltegro is geënt op 'Model Based Systems Engineering' wat onderdeel uitmaakt van een volledig geïntegreerde ontwerpomgeving. Deze omgeving bevat tevens alle instrumenten voor bijvoorbeeld requirements-, configuratie- en issuemangement. Hiermee is een optimale kwaliteitsbeheersing van het ontwerpproces gegarandeerd. De modelgebaseerde aanpak biedt vele voordelen zo wordt meteen duidelijk welk effect een wijziging in het ontwerp heeft op de verschillende disciplines. Alles is maar voor één uitleg vatbaar. Het model controleert zichzelf op consistentie en compleetheid. Op deze manier wordt gestructureerd aan een ontwerp gebouwd en kunnen verificatie en validatie succesvol worden uitgevoerd.



Velsertunnel



HOYER en ORTEC vinden elkaar

De mens ondersteunen is de echte optimalisatie

Door: Lydia Gille

Automatisering is niet meer weg te denken in de logistieke dienstverlening. Waar vroeger een planner in de transport- en logistieke sector zijn werk kon doen op basis van kennis, intuïtie en ervaring, staat hem nu een computer ter beschikking die onmiddellijk een keur aan oplossingen aandraagt, waarvan hij niet vermoedde dat ze bestonden. Met één keer Enter de beste opties. Automatiseringssoftware is echter niet de lopende band uit het industrialisatietijdperk, waarbij de mens ondergeschikt is aan de machine. De rekenkracht van de computer gaat de capaciteit van de mens weliswaar verre te boven, maar alternatieven bedenken die niet stroken met de parameters waarmee hij werkt kan het apparaat niet. Laat staan beslissingen goedkeuren die niet of niet helemaal overeenkomen met de uitgangspunten. Computers blijven hulpmiddelen. De mens leidt en de computer dient. Wel zal het type mens dat hiermee kan werken een andere zijn.

Robert Zwetsloot is product manager IT bij Hoyer, dat wereldwijd opereert als een multimodale transporteur van levensmiddelen, minerale olie, gas en chemicaliën. Theodoor Torn is unit manager Transport & Logistics bij Ortec, een van de grootste aanbieders van geavanceerde softwareoplossingen en consultancydiensten voor planning en optimalisatie. De twee heren vonden elkaar ongepland doch wisten in korte tijd vertrouwen op te bouwen dat leidde tot een samenwerking met toekomstperspectief en wederzijdse groeipotentie.

Hoyer is geen transportbedrijf in de gebruikelijke zin van het woord. De kracht van Hoyer is de eigen vloot van tanktainers en een brede chemische productkennis.

Hoyer kocht in 2013 de chemische tanktransportdivisie van De Rijke en nam het personeel een-op-een over, dat gepokt en gemazeld was in de werking van het Ortec Routing & Dispatch-programma. Voor

Robert en de chemiedivisie, die met eigen backoffice en software werkte, kwam de kans ergens te vroeg en als een verrassing. Hoyer wilde zich na de overname eerst concentreren op synergie, maar Ortec wilde een goed lopend proces van zijn klant De Rijke zeker stellen.

“Het is een zorgvuldig inkoopproces geworden”, vertelt Theodoor. De mannen voerden goede gesprekken, waarbij beiden zagen dat er kansen lagen, maar ook veel vragen. Binnen de Hoyer-organisatie zijn eveneens intensieve gesprekken gevoerd en bewuste keuzes gemaakt. “En dan constateer je dat het vertrouwen er is”, zegt Robert. “We zeiden ‘we keren de kansen en leren van een rollende organisatie’. De ex-De Rijkemedewerkers gaan op dezelfde voet verder, eerst geïsoleerd en vervolgens leren de nieuwe collega’s elkaar de kneepjes en voeren we het programma stap voor stap bedrijfsbreed in.”



Robert Zwetsloot (l) van HOYER en Theodoor Torn (r) van ORTEC:
“Wij geloven in de kracht van mens en machine”.

Tallose afwegingen in complex proces

Een optimaliseringsslag is altijd complex, maar de aard van de chemietak van de Hoyer-groep is extra complex. "Het product dat in de tank moet, is veel belangrijker dan de vraag van A naar B", legt Robert uit. "Wij hebben scheikundigen en ingenieurs in huis die de kennis hebben om combinaties te maken van het chemische product en het type tank dat daarvoor vereist is." Robert geeft het voorbeeld van purschuim, dat zodra het met zuurstof in aanraking komt, uithardt, waardoor de tuit van de purspuit onbruikbaar wordt. Dat geldt ook voor de tanktainers. Verhardingen waardoor de tank nog slechts 23 in plaats van 24 ton kan laden bij wijze van spreken. Elke chemische stof reageert anders en werkt anders in op materialen. Dat vereist verschillende type tanks: rubberen binnenkant, aansluiting boven of onder, waterdicht, voor gevaarlijke of ongevaarlijke stoffen. Chauffeurs moeten opgeleid zijn en geregeld getraind worden. Dat alles vraagt veel afwegingen. Het is een onderdeel van het offertestadium, dat eveneens veel beoordelingsmomenten kent. "Transportkosten", zegt Robert, "zijn onderdeel van de productprijs. Enerzijds stijgen de kosten van lonen, belasting en milieu die je zou willen doorberekenen, anderzijds eisen de chemiegiganten prijsverlagingen onder druk van de wereldeconomie. In dat onderhandelingsveld opereren wij". "Je kunt niet van mensen verlangen dat ze al die afwegingen kunnen maken", vervolgt hij. "Onze schat is 15.000 tanktainers met verschillende specificaties. We weten alles af van chemicaliën, alles van de transportmiddelen, van alle voorwaarden die gedaan moeten worden, maar hoe je algoritmes maakt om optimaal te plannen, dat is niet onze kern".

Consequenties van keuzes

Zo komen we terug bij de vraag van A naar B, want elke stap in de logistieke keten heeft gevolgen voor de stappen aan het einde van de rit. Als een container te laat bij de trein is, komt die misschien te laat op zijn bestemming. Die bewaking en de gevolgen doorrekenen en waarschuwen wat de consequenties kunnen zijn, dat is wat Ortec doet. En dat is waar Hoyer met Ortec nu staat: De planners ondersteunen in hun beslissingen. "We hebben de strategie alle kantoren op een tool te brengen", zegt Robert. "Het werkveld van de chemietankdivisie loopt in Europa van Ierland tot Rusland en van Finland tot Turkije met de driehoek Marseille-Antwerpen-Ruhrgebied als het hart van de operatie in chemie. "We rollen het systeem nu verder uit, te beginnen in het Verenigd Koninkrijk, dan Italië en vervolgens het Ruhrgebied. Uiteindelijk willen we de echte intelligentie toevoegen."

"Met het planningsysteem", legt Theodoor

uit, "verzamelen we heel wat data en kunnen we nadenken of materieel ook op de juiste plaats en het juiste moment beschikbaar komt voor de opdrachtgever. Kunnen we daar handiger in sturen? Kunnen we zorgen dat de minder geliefde containers naar Rusland gaan, omdat die langer onderweg zijn en de gewilde tanktainers veel turnarounds maken in het grote Ruhrgebied? Hoe kunnen we de leeg gekomen containers op een kostenefficiënte manier weer terugkrijgen. Leeg is een optie, maar duur". Robert illustreert het vraagstuk met een praktijkvoorbeeld. "De winter komt eraan, vliegtuigen moeten op alle luchthavens ijsvrij gehouden worden. We weten waar de tanks gesitueerd zijn. Laten we zorgen dat ze tijdig in de buurt van de fabriek in Zuid-Duitsland staan."



Chauffeurs van Hoyer zijn opgeleid in chemie- en materiaalkennis en worden regelmatig getraind.

Het Ortec Routing & Dispatch-programma is geen maatwerk voor Hoyer, maar een standaardproduct van Ortec dat op de bedrijfsprocessen van Hoyer is ingeregeld. Het partnerschap is op de toekomst gericht en maakt het Hoyer mogelijk de komende tien jaar te groeien. Het product van Ortec groeit daarin mee. Het Nederlandse bedrijf heeft wereldwijd vestigingen en wat het daar leert neemt het mee en bundelt het in een eigen *roadmap*. Daar rolt uiteindelijk het beste product uit. Theodoor: "Wat wij daarvan leren is serieus relevant voor klanten als Hoyer". Robert: "Wij zijn een heel tevreden gebruikersgroep".

Driefasenplan

Voor Hoyer en Ortec geldt dat het fundament is gelegd. Er zijn degelijke keuzes gemaakt, het systeem is in een jaar tijd voor Hoyer uitgekristalliseerd en wordt nu

in de kantoren in Europa ingevoerd. De tweede fase is extra intelligentie toevoegen om planners te helpen snellere en slimmere toepassingen te vinden, en dan volgt fase drie met de wat-als-vraag, bedoeld voor stafafdelingen. Wat-als-scenario's bieden de mogelijkheid met alle data terug te kijken hoe het is uitgevoerd en hoe het beter had gekund. Daarbij zijn ook nieuwe ideeën te creëren en rendementsverbeteringen te behalen door ergens in de *tradelane* kosten te verhogen of verlagen en dan te kijken wat daar het effect van is.

Nieuw type planner

Mensen kunnen in een logistiek totaaltraject met 60, 70 parameters moeilijk de juiste beslissingen nemen. Bovendien spelen gewoontes en onbewuste emoties mee.

Theodoor Torn: "Computers denken in nullen en enen, kunnen razendsnel objectief nadenken. De potentie van de mens is dat hij de ideeën die de computer geeft kan valideren. Ik verwacht van de mens dat hij niet voetstoots aanneemt wat de Ortec-optimizer heeft bedacht, maar dat hij denkt in alternatieven. Dat vereist een nieuw type planner. Eén die het interessant vindt om het betere alternatief te vinden. De klant bellen of 23 ton laden in plaats van 24 ton ook goed is, aangezien het anders een week later wordt. Het gaat er niet meer om die ene opdracht secuur uit te voeren, maar om geld te verdienen met goede combinaties."

Robert Zwetsloot: "Ik geloof in de kracht van mens en machine. Een kritisch mens die creatiever, flexibeler en abstracter denkt. De machine neemt weg wat de mens niet kan. De mens ondersteunen is de echte optimalisatie".

Van Veelen

INDUSTRIËLE VERPAKKINGEN

VERPAKKEN, OOK OP LOCATIE
KISTEN - KRATTEN - PALLETS

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



COMPLETE AND HASSLE-FREE SERVICE IN FLEXITANKS

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

Contact:
Maarten W. van der Kleij

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

maarten@neoflex-europe.nl



www.neoflex-europe.nl



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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

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



Coöperatieve
Vereniging van
Vletterlieden w.a.

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

SNOECK SERVICES BV
LASHING & SECURING



EXPERT IN VASTZETTEN
VAN EXCEPTIONELE LADING

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



Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Voor wat betreft de binnenvaart zijn wij gespecialiseerd in :

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

smallegange

Voor nadere informatie

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

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

Experts in vastzetten en verpakken van lading

Snoeck en Van Veelen samen sterk

Kwetsbare goederen, uitzonderlijke modellen, extreme omstandigheden. In de transportwereld is niets alledaags en dat vraagt om anticiperen en adequaat handelen op zoek naar de juiste vorm van vervoer. Van Veelen Industriële Verpakkingen en Snoeck Services BV lashing & securing zijn twee bedrijven die zo met elkaar vergroeid zijn, dat ze als specialisten samen allrounders zijn geworden. Dankzij de nauwe samenwerking zijn personeelsleden onderling uitwisselbaar, doordat ze elkaars technieken beheersen. Ondanks het feit dat Van Veelen een echte verpakkingsspecialist is en Snoeck de expert in vastzetten en zekeren. Hun beider uitgangspunt: kwaliteit, flexibiliteit én veiligheid met als doel de goederen perfect op de eindbestemming te krijgen.

De eerste stappen van samenwerking tussen Snoeck Services en Van Veelen Industriële Verpakkingen zijn al in de jaren 60 van de vorige eeuw gezet. De uitdaging van heden is gelijke tred te houden met de klanten en de samenleving, nu er steeds hogere eisen worden gesteld aan materiaalkeuze, arbeidsomstandigheden en milieu.



Van Veelen is een expert in houtverpakkingen van A tot Z. Sales- en operationsmanager René Mulder: "Dat varieert van een kostbare vaas of antieke klok tot machines en grote onderdelen". Daarbij komt veel meer kijken dan zomaar een voorwerp in een kist op een laag houtwol. Mulder geeft een voorbeeld: "De bescherming van een tandwielkast vraagt om 5 cm lucht tussen de wanden van de verpakking. Hij mag niet van zijn plaats komen en daarom strappen we de kast met nylonband aan de bodem vast. Vervolgens gaat er ter voorkoming van roest een beschermende VCI-folie omheen, waarna de hoed er omheen gemaakt wordt". Een secure bevestiging binnen in een voor het oog 'simpele' kist.

Er zijn ook goederen die niet in een kist hoeven, maar stabiel dan wel hijsbaar gemaakt en vervolgens zeewaardig vastgezet moeten worden. Dan komt Snoeck Services in beeld. Een kolossale machine, kostbaar zeiljacht of kabelklos wordt met ondersteunend hout als holblokken of skids gestabiliseerd, al dan niet op pallets of flatracks. Vervolgens wordt met nylonbanden, staal, herculestouw of kettingen de lading schokbestendig vastgezet. Niet alleen spannen, zekeren en afdekken vóór transport is een specialiteit van Snoeck, ook het losmaken van de vaak met lastechnieken verankerde zware lading behoort tot de kerntaken van het bedrijf.

Samenwerking

Aan de basis van de nauwe verwevenheid van beide bedrijven staat de inmiddels overleden vader van eigenaar Ed Snoeck. Snoeck senior begon ooit als beëdigd controleur met een meet-weeg-controlebedrijf.

"Tijdens zijn werk werd hem vaker de vraag gesteld 'kan je daar geen kist omheen maken?', vertelt sales- en operationsmanager Rob Hoek. "In plaats van zelf een kist te maken, bestelde hij deze bij Van Veelen. Zo is de samenwerking ontstaan die tot op de dag van vandaag voortduurt".

Onder de tweede generatie is het bedrijf gegroeid en heeft Ed Snoeck een beheermaatschappij opgericht waaronder beide BV's vallen. De werkzaamheden overlappen, liggen in elkaars verlengde of vragen om dezelfde techniek. Binnen de bekisting is immers ook zekering nodig en niet-verpakte lading moet eveneens schadevrij aankomen. De aard van de lading is wel veranderd. "Eenvoudig te verpakken producten verzorgen de fabrikanten veelal zelf", zegt René Mulder. "Wij gaan naar de klant om te meten, denken mee over de beste verpakmethode en baseren daarop de offerte. Als we de order krijgen, voeren we hem op locatie of in onze verpakkingssloods uit."

Offshore

De klandizie is juist vanwege de specialistische techniek voor een groot deel verschoven naar de offshore. Tijd is daarbij een cruciale factor. "Als op een booreiland de productie stilvalt, kost dat duizenden dollars per dag", aldus Mulder. "Wij moeten ervoor zorgen dat het te vervangen onderdeel ongeveer binnen drie uur op de luchthaven is". "Dát is de uitdaging", vult Rob Hoek aan. "Met al het personeel meegaan met de steeds hogere eisen van snelheid, consequent werken met veiligheidsmiddelen en internationale normen." Dat alles onder het motto: 'gaat niet, bestaat niet'.

www.snoeck.nl

www.veelen.nl



Ketenmonitoring cruciaal voor veiligheid Schelde

Via de Noordzee vertrekken er jaarlijks honderdduizenden schepen uit ons land. Het Scheldegebied is een van de wateren waarin jaarlijks 160.000 vrachtschepen hun weg van en naar Nederland vinden. Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) is een nautisch samenwerkingsverband tussen de Vlaamse en Nederlandse overheid dat verantwoordelijk is voor het stroomlijnen van de scheepvaart op de Westerschelde en een deel van de Noordzee.

Een wirwar aan applicaties

Het IT-landschap van SRK is complex en grote hoeveelheden losstaande systemen zijn aan elkaar gekoppeld om ervoor te zorgen dat de vaarweggebruikers, havens en knooppunten allemaal op de hoogte zijn van de huidige situatie op het water. De SRK fungeert als één groot informatieknooppunt voor al deze betrokkenen, die sterk afhankelijk zijn van de systemen en de data die SRK hen toestuurt. "Het uitvallen van een systeem kan desastreuze gevolgen hebben voor schepen, havens en het milieu. Niet alleen veiligheidsrisico's spelen een rol, maar ook financiële belangen; ladingen moeten immer op tijd geleverd worden. Een 24/7 beschikbaarheid is dus essentieel voor de hele regio."

De SRK is in feite een grote verzameling van informatie en data afkomstig van het Scheldegebied. Zo komt er vanuit de radar-

systemen binnen welk schip waar vaart, hoeveel kilo aan lading aanwezig is en hoe laat de haven ingevaren moet worden. "Onze vijf verkeerscentrales in onder andere Vlissingen en Terneuzen krijgen informatie toegestuurd vanuit scheepssystemen, twintig on- en offshore radarstations en alle externe partijen. Deze grote hoeveelheid data komt in één virtueel applicatielandschap samen en laat de verkeersleiders van SRK zien wat er speelt in de regio. Onze verkeersleiders weten hierdoor precies wat de scheepsplanning is en kunnen dit vervolgens koppelen aan het systeem dat de stand van het water monitort. Sommige schepen hebben namelijk een bepaalde diepte nodig om een haven binnen te varen en dit moet weer afgestemd worden met het sluisensysteem. Er moeten heel veel koppelingen gemaakt worden, ons IT-landschap is ontzettend complex", aldus Steenbakker.

Een belangrijk onderdeel hierbij is de SRK. Zij faciliteert de vaarweggebruiker met gegevens, waaronder de hoogte van het water, planningen en weersvoorspellingen en zorgt ervoor dat alle havens, kustwachten en contactpunten up-to-date informatie over de wateren ontvangen. Wat luchtverkeersleiders voor vliegtuigen doen, doet de SRK voor de scheepvaart in het Scheldegebied. Het Beheer & Exploitatieteam is onder andere verantwoordelijk voor het uitvoeren van beheer en onderhoud aan de systemen en applicaties om een hoge beschikbaarheid te realiseren. Door middel van proactief IT-beheer weet de SRK het Scheldegebied veilig te houden. Leo Steenbakker, Nederlandse Hoofdbeheerder bij SRK licht toe.



Interne en externe koppelingen

Om externe partijen, zoals de kustwacht, havens en het loodswezen inzicht te bieden in de binnenkomende data wordt gebruik gemaakt van het Central Broker System (CBS). Dit systeem ontsluit alle informatie richting externe stakeholders. Het CBS is een koppelingsmodel en zorgt ervoor dat alle betrokken partijen met elkaar kunnen communiceren en schepen via één loket al hun meldingen kwijt kunnen. "Er is een tiental systemen gekoppeld aan het CBS, die allemaal van invloed zijn op de continuïteit van het Scheldegebied. De communicatie tussen de verschillende externe partijen moet zo efficiënt mogelijk verlopen. Dit hebben we vorm gegeven met een ketenbenadering, die als centrale spil het CBS tot zijn beschikking heeft."

Om de interne en externe communicatie te splitsen, gebruikt de SRK voor interne koppelingen een Enterprise Service Bus (ESB). "Het grote voordeel van de ESB is dat alle communicatie via één centraal punt loopt. De SRK heeft nu één generieke manier van communiceren met de ESB en de ESB zorgt voor communicatie met de onderliggende systemen. Onze verschillende radars, meteo-systemen en scheepsplanningen hebben hierdoor geen point-to-point verbindingen meer, maar een gestandaardiseerde interface."

De overstap naar een proactieve IT-beheer benadering

Sinds de oprichting in 1991 was het IT-beheer van al deze systemen vooral reactief. Pas nadat systemen waren uitgevallen of storingen werden gesignaleerd, konden de beheerders zien dat er problemen waren. "Het uitvallen van één van de systemen had invloed op andere systemen die daaraan gekoppeld waren. We moesten dus wel afstappen van reactief beheer en overstappen naar een proactieve benadering om toekomstige incidenten voor te zijn. Onze partner QNH helpt ons hierbij en hun proactieve QNH sluit goed aan op onze eisen", aldus Steenbakker. Ook was er sterk de behoefte aan één compleet beeld van het gehele IT-landschap van het Scheldegebied. "Alle radars, zenders, transponders en IT-systemen zijn met elkaar gekoppeld, dus een totale digitale overzichtskaart van het Scheldegebied met al haar IT-systemen is noodzakelijk om de continuïteit te garanderen."

SRK monitort niet alle systemen losstaand, maar kijkt de hele keten", aldus Steenbakker. De monitoring wordt in de vorm van een dashboard gepresenteerd, waarop een kaart van de Schelde over het IT-landschap is gelegd. Ketenmonitoring is voor de SRK key om storingen te voorko-



men. De continuïteit van de dienstverlening en scheepvaart is hierdoor sterk verbeterd. Proactief beheer speelt een uitzonderlijk grote rol in het garanderen van een continue beschikbaarheid. In de oude situatie had de beheerpartij een afwachtende houding, dat is nu helemaal omgegooid. "De afgelopen jaren is het aantal storingen en uitvallen drastisch verminderd. Dit komt voornamelijk door de overstap van reactief op proactief beheer. Hierdoor zijn wij in staat om preventief met het beheer om te gaan en storingen voor te zijn. Maandelijkse rapportages bieden inzicht in wat er goed en minder goed ging. Deze rapportages worden gedeeld met alle externe en interne stakeholders. Iedereen is afhankelijk van een 24/7 beschikbaarheid en inzicht in incidenten en storingen is dus voor alle partijen cruciaal."

Bij de door QNH beheerde helpdesk kunnen medewerkers 24/7 hun vragen stellen en wordt er direct iets mee gedaan. Steenbakker: "Alle verkeersleiders kunnen direct contact leggen met de servicedesk en als externe beheerder bekijkt QNH de situatie en doet eerste check. Zij verricht vaak zelf het tweedelijns onderhoud van de meeste storingen en op het moment dat zij er niet uit komen, wordt er doorgeschakeld naar onderliggende derdelijns partijen, veelal de leveranciers van die applicaties. Dit komt echter vrijwel nooit voor. Door de 24/7 oproepplicht, zijn regionale beheerders dag en nacht beschikbaar voor de servicedesk en hierdoor snel ter plaatse. Door middel van periodieke rapportages houdt SRK nauwlettend in de gaten hoe

snel IT-incidenten zijn verholpen en wat de down-time van een systeem is geweest. Onze maandelijkse beschikbaarheidseis van 99% procent wordt door QNH vaak ruim gehaald en dat hebben we echt te danken aan de proactieve houding."

Aandachtspunten

Wat moeten organisaties efficiënter doen als zij net als de SRK fungeren als informatieknooppunt, te maken hebben met een grote hoeveelheid aan systeemkoppelingen en veel verschillende stakeholders? Leo Steenbakker denkt dat het definiëren van de services en business processen de eerste essentiële stap is: "Daarna is het belangrijk om het gehele applicatielandschap in kaart te brengen; welke systemen zijn afhankelijk van elkaar, welke moeten aan elkaar gekoppeld worden en hoe verhouden deze zich tot de business? Stap drie is vervolgens het bepalen van afhankelijkheden en prioriteiten, want welke applicaties zijn het meest cruciaal voor de Schelderegio? Maak duidelijke afspraken met stakeholders over wat zij wel en niet kunnen verwachten en test dit vooral uitgebreid. Maar uiteindelijk valt of staat alles met een goede ketenmonitoring. Als je systemen niet individueel moeten presteren, maar als geheel, is het vrijwel zinloos om te kijken naar opzichzelfstaande systemen. Door op proactieve wijze de gehele keten te monitoren, kun je sneller fouten ontdekken en is het complexe IT-landschap een stuk beter te managen. Uiteindelijk komt dit ook onze beschikbaarheid ten goede en is de continuïteit van de Schelde vrijwel optimaal. En een veilige Schelde, daar doen we het voor."



Grensoverschrijdende samenwerking

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Camile Schelstraete

"Dit was een historische bijeenkomst in de bourgondische stad Hulst, de meest Vlaamse stad van Nederland. Grenzen kennen we niet meer", zei wethouder Jean-Paul Hageman met een kwinkslag aan het slot van de grensoverschrijdende verladersbijeenkomst bij Jan Snel Zuid BV op Bedrijventerrein Hogeweg in Hulst. De bijeenkomst werd georganiseerd door gebiedsontwikkelingsbedrijf Heijmans Vastgoed, in samenwerking met de gemeente Hulst. De strekking van deze nieuwe netwerk-bijeenkomst? Beter een goede buur dan een verre vriend. Antwerpen breidt zich voor Zeeuws-Vlaanderen aan de goede zijde uit. De nieuwe Deurganckdoksluis zal in het voorjaar van 2016 operationeel zijn. Het is de grootste zeesluis ter wereld. Daar spelen vervoerders en verladers op in.

Verladersbijeenkomst bij Jan Snel Zuid BV in Hulst.

De ontwikkeling van nieuwe Antwerpse infrastructuur aan de Linkeroever, met aansluitingsmogelijkheden op de verschillende vervoersmodaliteiten, brengt stijgende goederenstromen naar het achterland met zich mee. Goed voor de Zeeuwse economie en werkgelegenheid. Er zijn volop mogelijkheden voor uitbreiding van bedrijvigheid aan de Hogeweg in Hulst. Het bedrijventerrein ligt op amper twintig minuten rijden van Linkeroever. Wethouder Jean-Paul Hageman van economische zaken memoreerde in zijn inleiding over 'accentverandering, verwachte economische kansen en toegevoegde waarde activiteiten' voor Hulst en omgeving. "Het feit dat allerlei infrastructurele ontwikkelingen letterlijk aan de grens plaatsvinden, maakt het extra interessant. We willen

samen zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor Hulst", aldus Hageman.

Goed nabuurschap

Hij gaf vervolgens het woord aan de Antwerpse havenscheper Marc Van Peel, tevens voorzitter van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Hij hecht aan goed nabuurschap met Nederland, in het bijzonder met de provincie Zeeland en de gemeente Hulst. "Hopelijk kunnen we de samenwerking verder gestalte geven. De contacten met Zeeuwse provincie- en gemeentebestuurders zijn goed. Wij staan open voor grensoverschrijdende samenwerking. Ik ben hier dus niet naar Hulst gekomen om een Antwerps verhaal te vertellen versus Zeeuwse belangen. Het gaat juist om



V.l.n.r.: de Antwerpse havenscheper Marc Van Peel, Danny Deckers en wethouder Jean-Paul Hageman van de gemeente Hulst.

gemeenschappelijke grensoverschrijdende belangen. Er is voor ons maar één grens en dat is die van nautische veiligheid."

Hulst vestingstad

De havenschepen, die in 1972 zijn licentiaat geschiedenis behaalde aan de Universiteit van Gent, verloochent zijn achtergrond niet. "Hulst vestingstad verwijst naar de gruwelijke taferelen uit de 80-jarige oorlog, waardoor we uit elkaar zijn gerukt. Deze traumatische gebeurtenissen hebben grote gevolgen gehad, met onder andere tolheffing om de rivier de Schelde op te mogen varen. In 2013 is het feit dat 150 jaar geleden de tol werd afgekocht, op grootse wijze gevierd in Antwerpen."

Absoluut record

Marc Van Peel memoreerde ook over het absolute record in het eerste semester van 2015 voor de Haven van Antwerpen. De groeicijfers zijn vooral toe te schrijven aan de toename van containeroverslag en vloeibare bulk. De nieuwe Deurganckdoksluis en extra containerfaciliteiten moeten verdere groei mogelijk maken. "De globale trend is stijgende. We moeten blijvend investeren in capaciteit in de haven en infrastructuur. Congestie op de weg moet worden tegengegaan. Daarom moeten we ons richten op intermodaliteit, met zware inzet op binnenvaart en spoor."

Goederenstromen

Danny Deckers, Senior Adviseur Havenbedrijf Antwerpen, hield vervolgens een uiteenzetting over recente ontwikkelingen in de maritieme verbindingen en de maatregelen voor een nog vlottere intraportuaire doorstroom van import- en exportgoederen. Joost Sitskoorn, Adjunct-Directeur van verladersorganisatie EVO, sprak over 'de toekomstvisie op de goederenstromen in West-Europa'. Ab Smit, algemeen directeur van de Provincie Zeeland, was de last minute vervanger van gedeputeerde Jo-Annes de Bat die Haagse verplichtingen had.

Tolheffing

Vanuit de zaal toonde transportondernemer Rudie Tieleman uit Kloosterzande zich ontsemd over de voorgenomen kilometerheffing per 1 april 2016 op de Belgische wegen. "Om economisch verantwoord te rijden kunnen wij niet anders dan door België rijden om onze klanten in Nederland te bedienen. Belgische transportbedrijven worden financieel gecompenseerd voor de tolheffing. Dat ondermijnt dus de concurrentiepositie. Hopelijk kan er een akkoord tot stand komen tussen de Nederlandse en Belgische regering om bijvoorbeeld de Zeeuws-Vlaamse vervoerders tegemoet te komen", aldus Rudie Tieleman.

Tieleman Transport

Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladersorganisaties EVO willen de kilometerheffing desnoods laten toetsen door de Europese Unie. Minister Melanie Schultz van Haagen van infrastructuur is in overleg met haar Vlaamse collega Ben Weyts om tot een redelijke oplossing te komen. Het familiebedrijf Tieleman Transport is al sinds 1922 een begrip in Zeeland en ver daarbuiten. Het transportconcern is sinds begin 2015 ook Europees distributiecentrum voor het Amerikaanse Chemtura. "Dat zorgt voor spin off in de hele regio, met extra werkgelegenheid. Het toont aan dat de gemeente Hulst een uitstekende locatie is voor een Europees distributiecentrum: vlakbij de Antwerpse haven, met goede achterlandverbindingen", aldus wethouder Jean-Paul Hageman.

Bedrijventerrein Hogeweg 5

Chemtura koos bewust voor een distributiecentrum in Zeeland omdat dankzij de ligging van het distributiecentrum in Kloosterzande de goederen dicht bij de Antwerpse haven kunnen worden opgeslagen. Een ideale manier om op een efficiënte manier de Europese klanten te bedienen. Nog dicht bij Antwerpen is Bedrijventerrein Hogeweg gesitueerd. Via het bouwrijp maken van de vijfde fase van Hogeweg is er volop ruimte voor nieuwe bedrijvigheid.

Ideaal vestigingsklimaat

Er is een ideaal vestigingsklimaat voor allerlei (logistieke) bedrijvigheid. Vervoersstromen van en naar Antwerpen vinden in toenemende mate hun weg via Hulst, met een goede doorstroming van het verkeer. Voor de logistiek in Noordwest Europa is Hulst goed gelegen. De grensplaats bevindt zich



Marc van Peel

niet alleen aan de goede kant van België, maar ook van Frankrijk. Het noorden met de regio rond Lille, Parijs en Le Havre is het dichtstbevolkte gebied van Frankrijk. "De keuze voor deze locatie is ingegeven door de centrale en strategische ligging van Hulst en Hogeweg 5 tussen Rotterdam, de Kanaalzone en Antwerpen. Dit vormt een ideale basis voor (internationale) bedrijvigheid. Wij hebben ervoor gekozen om maatwerk te leveren. Dit betekent dat de klant naar eigen inzicht de oppervlakte van de kavels kan bepalen", aldus directeur Pim Bosch van Heijmans Vastgoed. Op Hogeweg 5 zijn kavels te koop voor het klein- en grootbedrijf, vanaf circa 1.000 vierkante meter. Er zijn ook grote kavels beschikbaar.



Transportondernemer Rudie Tieleman tijdens de verladersmeeting in Hulst.

Door: Henk van de Voorde

Dynamisch Walcherenplein van ondernemersverenigingen MBC, VBC en FOV

De kracht van connecties

Voorzitter Bram van Stel van de Middelburgse Bedrijven Club blikte op het recente bedrijfsbezoek bij Autoschade Lokerse vooruit naar de Contacta, die van dinsdag 3 tot en met donderdag 5 november 2015 in de Zeelandhallen te Goes wordt gehouden.

"Samen met de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) en de Federatie Ondernemersverenigingen Veere (FOV) beschikken we weer over het Walcherenplein. Dit jaar is deze gezamenlijke stand uitgebreider en groter dan ooit. Noteer sowieso alvast woensdagavond in de agenda. Dan organiseren we vanaf 21.30 uur de traditionele ondernemersborrel. De stijl van het Walcherenplein is wederom stoer, open en transparant. Het plein is duidelijk herkenbaar en ademt een aangename sfeer uit", aldus Bram van Stel. In 2014 is een geheel nieuwe huisstijl ontwikkeld, gebaseerd op oude tradities. Een stijl die past bij de oorsprong van Walcheren waarbij het symbool van de walvisstaart zwemmend in de golven centraal staat.

Hoofdt thema

Hoofdt thema Contacta.nl 2015 is 'De Kracht van Connecties'. Subthema is 'Denk eens anders'. "Dit jaar is de insteek van het Walcherenplein om eens 'anders naar connecties' te kijken. Niet alleen te denken in het vaste stramen van business-to-business, maar juist op een creatieve manier de omgeving waarin we leven, werken, studeren en recreëren te benaderen. Een belangrijk basisonderdeel van een gezonde economische en leefbare omgeving is cultuur, in al haar facetten. Daarnaast willen we de bezoeken



Foto: Mary Remeljnse

Sfeerbeeld van de Contacta met tweede van links MBC voorzitter Bram van Stel.

kers van het Walcherenplein in laten zien dat cultuur heel goed ingezet kan worden om bij te dragen in het behalen van de eigen bedrijfsdoelstellingen. Bijvoorbeeld door je relaties eens mee te nemen naar een bijzondere voorstelling of door een vergadering of productpresentatie in bijvoorbeeld een museum te organiseren. Cultuur heeft het bedrijfsleven nodig, maar andersom geldt dat ook. Cultuur geeft immers creativiteit, identiteit en binding, precies wat bedrijven ook nodig hebben. Door creatief om te gaan met connecties en eens verder te kijken dan 'je neus lang is' snijdt het mes aan vele kanten. Dus: Denk eens anders, denk eens aan cultuur!", aldus Jéan van Oorschot namens de organisatie van het Walcherenplein.

Ondernemersborrel

De traditionele ondernemersborrel vindt op woensdagavond 4 november van 21.30 tot 23.00 plaats. Tijdens deze altijd drukbezochte meeting ontmoeten ondernemers uit de drie Walcherse gemeenten Middelburg, Vlissingen en Veere elkaar. Ook de gemeenten zijn betrokken bij de ondernemersborrel. "Behalve dat ze een bijdrage

leveren voor de borrel, hopen we natuurlijk ook dat de drie burgemeesters samen met de ondernemers een toast uit willen brengen op Ondernemend Walcheren."

CineCity

Op maandag 23 november organiseren de MBC en de VBC met de Vlissingse Ondernemers Centrale (VOC) en de Vereniging Ondernemers Middelburg (VOM) een bijzondere bijeenkomst in CineCity te Vlissingen. Gastspreker Dimitri Fleming, econoom bij het ING Economisch Bureau, zal inzoomen op de regionale, nationale en wereldeconomie. Ad Weststrate, CineCity directeur, geeft een toelichting op het splinternieuwe CCXL-Theater. Op woensdag 13 januari 2016 wordt de traditionele Nieuwjaarsbijeenkomst gehouden van de MBC en de VBC in het nieuwe geautomatiseerde distributiecentrum van groothandel Van der Peijl Techniek aan de Ampèreweg op Bedrijventerrein Arnestein in Middelburg.

www.mbcmiddelburg.nl
www.vlissingsebedrijvenclub.nl
www.foveere.nla



Foto: Mary Remeljnse



Foto: Atelier CPD

Bedrijfsbezoek bij Autoschade Lokerse.

Nieuwe rijkshavenmeester benoemd

Marleen van de Kerkhof is met ingang van 15 september benoemd tot havenmeester van Amsterdam, Rijkshavenmeester IJmond en Directeur Centraal Nautisch Beheer. Zij volgt Janine van Oosten op.

Marleen van de Kerkhof (1975) werkt sinds 2007 voor Havenbedrijf Amsterdam NV onder meer als clustermanager Marketing en Projectmanagement. In die rol was zij verantwoordelijk voor beleidsontwikkeling op het gebied van vestigingsklimaat, duurzaamheid/maatschappelijk verantwoord ondernemen, arbeidsmarkt en scholing, tarifiering en achterlandlogistiek.

Intensiveren en uitbouwen

Marleen van de Kerkhof wil zich als Havenmeester de komende jaren richten op het verder intensiveren en uitbouwen van de samenwerking met de partners in het Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat, de havenautoriteiten en de veiligheidsregio's. Marleen van de Kerkhof: "Ik ben een verbindend en voel me thuis in de dynamiek van het publieke speelveld waarin met veel partijen wordt samengewerkt. Als Havenmeester ga ik mij inzetten voor een veilige, vlotte en duurzame scheepvaart in de havenregio".

CV

Onderstaand een verkorte CV van Marleen van de Kerkhof.

- 2011-augustus 2015:
Clustermanager Marketing & Projectmanagement Havenbedrijf Amsterdam



- 2009-2011:
Hoofd afdeling Strategie & Onderzoek Havenbedrijf Amsterdam
- 2007-2009:
Projectleider Havenbedrijf Amsterdam
- 1999-2007:
Onderzoeker bij de Vrije Universiteit Amsterdam. PhD behaald in 2004.
- 1993-1998:
MSc Beleidswetenschappen, Radboud Universiteit Nijmegen

Nieuw - De Packaging Innovations Conference:

Create significant value and differentiate your brand through packaging

Verpakkingsprofessionals, brand owners, senior marketeers en designers komen voor kennis over en handvatten voor hun Packaging Innovations op 25 en 26 november naar Brussels Expo. Met "Create significant value and differentiate your brand through packaging" als thema is voor hen een uniek en verfrissend programma samengesteld met inspirerende brand stories, internationale trends en voorlopers in Packaging Innovations.

Internationale top sprekers brengen samen de 2-daagse, engelstalige Conference over het meest krachtige marketinginstrument op het point of sale: de verpakking.

Programma dicht het gat tussen creativiteit en praktijk

De sprekers op de Conference zijn mensen die de verpakkingswaardeketen en bijbehorende uitdagingen begrijpen, of het nu verkoop stimuleren, proces optimalisatie of het behalen van concurrentievoordeel in het schap betreft. Het aanwezige publiek bestaat uit brand owners, marketeers en verpakkingskundigen van de grootste merken en retailorganisaties uit België en Nederland.

Zij zien o.a.:

- Evelio Mattos - USA - Retail Packaging, Design Packaging Inc, USA and editor of the Dieline.com – **Break the structural mold: Social media worthy packaging innovations**
- Joseph Hotchkiss - USA – Former Director School of Packaging, Michigan State University – **The next decade of packaging**
- Mat Bogust –New Zealand - Structural Packaging Designer at THINK Packaging – **The power of packaging & the importance of a strong shelf ready presence**

- Cate Trotter - UK - Head of Trends, Insider Trends – **Key Retail Trends**
- Rowland Heming – Belgium - RH-PKG – **Breaking the rules on Packaging Design or how to get more return on ROI from packaging and visual communication**

Er zijn zowel eendaagse als tweedaagse tickets beschikbaar. Prijzen en het volledige programma zijn te vinden op www.packaging-innovations.be

Gelijktijdig met Packaging Innovations event Brussel

De Conference wordt gelijktijdig gehouden met het exclusieve marketing en design event Packaging Innovations. Het B-to-B event komt na 4 succesvolle edities in Amsterdam nu voor het eerst naar België. Tickets voor de Conference geven ook recht op toegang naar de showvloer met masterclasses, netwerkmomenten en exposanten met hun innovatieve technieken, materialen en designs voor productpresentatie.

www.packaging-innovations.be



Kerry Adco Logistics: afspraak is afspraak

Door: Henk van de Voorde

Kerry Adco Logistics heeft sinds de start van het bedrijf in 1983 een naam opgebouwd die klinkt als de bekende klok. Speerpunten van beleid van de allround logistieke dienstverlener zijn betrouwbaarheid en flexibiliteit. Afspraak is afspraak.

Het bedrijf van managing director Ad Kruimer bestaat uit drie vestigingen. Vanuit het ruime hoofdkantoor aan de Albert Plesmanweg in Rotterdam wordt de zeevracht gefaciliteerd, terwijl de luchtvracht geschiedt vanuit de loods aan de Fokkerweg op Schiphol. In Middelharnis heeft Kerry Adco Logistics de beschikking over een

opslagcapaciteit van 25.000 vierkante meter, in combinatie met een nieuw kantoor. De onderneming is gespecialiseerd op het gebied van internationale, met name overzeese, logistiek. "Wij verzorgen door-to-door transporten, van pakketjes tot complete projectladingen. Exceptionele ladingen? Geen probleem. Onze dienstverlening varieert van foodservice en consumentenproducten tot industriële ladingen. Desgewenst faciliteren wij de volledige logistieke keten. Onze klanten zijn producenten, handelaren, importeurs, exporteurs", aldus Ad Kruimer.

De ondernemer richtte ruim drie decennia geleden Adco Shipping & Forwarding BV op. "In 1983 was het ook een tijd van crisis, maar je moet altijd denken in termen van kansen in plaats van bedreigingen. Van origine hielden we ons bezig met de im- en export van bouwmaterialen, hout, papier.

Goederen kwamen macro binnen en gingen micro weer weg. Vervoer in containers nam drastisch toe, met steeds grotere volumes, waardoor er lagere vrachtprijzen konden worden geboden. We bouwden onze dienstverlening uit met andere producten. Zo zijn we bijvoorbeeld in de reefer business terechtgekomen." Zijn bedrijf groeide uit tot een belangrijke verscheper voor reefer containers.

Chocolade

Anno 2015 vormt Kerry Adco Logistics de spil in overzeese verschepingen van bevroren en gekoelde producten. Vanuit een no nonsense instelling is Ad Kruimer altijd op zoek naar creatieve oplossingen en nieuwe uitdagingen, om de cliëntèle nog beter te kunnen bedienen. Sinds begin dit jaar biedt Kerry Adco Logistics een Less than Container Load (LCL) reeferdienst tussen Rotterdam en Hongkong aan. "Zo'n vaste dienst bestond nog niet. We spelen hiermee in op de vraag naar gekoeld vervoer van met name chocolade. Deze nieuwe dienstverlening blijkt enorm aan te slaan. Bij LCL worden kleinere partijen van verschillende afzenders samen in één container vervoerd. Door deze groupage profiteren de klanten van een lager vervoerstarief dan wanneer hun goederen afzonderlijk zouden worden getransporteerd."

China

Met de groeiende welvaart in China neemt daar de vraag toe naar luxe goederen uit met name Europa. Dure bonbons uit België en Zwitserland vinden gretig aftrek in China. Het combineren van ladingen is niets nieuws, maar voor kwetsbare, bederfelijke producten ligt dat anders. Chocolade moet op een constante temperatuur, gekoeld worden vervoerd. Je kunt niet zomaar andere producten in diezelfde container laden.



Het kantoor in Rotterdam.

De gangbare temperatuur voor chocolade is zestien graden Celsius. De meeste andere voedingsmiddelen die geconditioneerd vervoerd worden, zijn ofwel diepgevroren ofwel ze gaan met reefercontainers op een temperatuur van maximaal zes graden. Door een logistieke match van bonbons met wijn wordt toch een goede bezetting van de koelcontainers bewerkstelligd. Wijn is eigenlijk het enige dat erbij kan. Wijn hoeft niet gekoeld te worden, maar kan een temperatuur van zestien graden heel goed hebben, terwijl de wijn geen nadelige invloed heeft op de chocolade. Het zit in glas en geeft geen geur af."

Netwerk

Sinds 2010 maakt Adco deel uit van het wereldwijd opererende concern Kerry Logistics. De beursgenoteerde multinational is de grootste logistieke dienstverlener van China met wereldwijd 321 vestigingen, waar ongeveer 24.000 mensen werkzaam zijn. Het mondiale netwerk komt uitstekend van pas, mede met het oog op nieuwe producten.

Fijnmazig

Kerry Adco Logistics voert bijvoorbeeld de regie bij de combi chocolade-wijn. De Kerry-kantoren in de landen van herkomst zorgen dat allerlei producten naar het bedrijf van Ad Kruimer komen. Zendingen worden al winkelklaar gemaakt, voordat ze het vervoertraject ingaan. Een traject dat vanaf het moment dat het product de fabriek verlaat, steeds fijnmaziger wordt. Kerry Adco Logistics is met name actief voor de automotie-, fashion- en food&beverage industrie. Zendingen chocolade en wijn bijvoorbeeld, worden vanuit heel Europa in Middelharnis verzameld. Daar beschikt het bedrijf over geconditioneerde opslag. Het is een gegarandeerde dienst.

Interessant

"Afspraak is afspraak. Als we zeggen dat we op een bepaalde dag vertrekken, dan doen we dat ook. De opdrachtgever moet daarvan op aan kunnen. Zelfs als er maar één palet zou zijn. Vanwege de toenemende belangstelling verwachten we over te kunnen stappen naar een wekelijkse dienst. De prijs is voor de klant interessant. Normaal gaan kleine partijen chocolade namelijk via de aanmerkelijk duurdere luchtvracht."

Groei cijfers

De groei cijfers van Kerry Adco Logistics waren in 2014 aanzienlijk beter dan in 2013. De positieve trend zet ook in 2015 door. "We merken dat de economie en de wereldhandel aantrekken, waardoor zich nieuwe kansen aandienen. De stijgende omzet krijgt vooral gestalte door het aantal containers per opdracht. Waar een paar jaar terug één of twee containers per keer werden geboekt, zijn dat er nu vijf of tien."

Spin in het web

Kerry Adco Logistics is spin in het web van internationale goederenbehandeling. De dienstverlening wordt steeds uitgebreider. "Als servicegerichte dienstverlener gaan we voor onze klanten veel verder dan transport. Crossdocking, tijdelijke opslag, (her) verpakken, labelen en douane-afhandeling zijn voor ons vanzelfsprekende zaken. Wij hebben ons ontwikkeld tot architect van het vervoer, weten bij wie we moeten zijn om de goederen op de juiste wijze op de juiste plaats van bestemming te krijgen. Wij kunnen er voor zorgen dat over- en ondercapaciteit weer in balans gebracht worden. Met volledig ontzorgen komen we tegemoet aan een ontwikkeling die al jaren aan de gang is: klanten willen zelf zo min mogelijk sores rond hun transport en logistiek. Daardoor



Ad Kruimer, managing director van Kerry Adco Logistics.

kunnen onze klanten zich volledig richten op hun corebusiness. Zonder gedoe over een auto of lading. Bij eventuele logistieke problemen zorgen wij voor een passende oplossing, zodat onze klanten zich volledig op het feitelijke runnen van hun onderneming kunnen richten", verklaart Ad Kruimer.



Vestiging Middelharnis.





Foto: Pieter Magielsen

Record aantal Ridders van de Weg

De Nederlandse vervoerswereld heeft er in dit jaar welgeteld 1263 ambassadeurs voor veilig wegtransport bij gekregen, een groei van liefst 56 procent ten opzichte van een jaar eerder. Deze Ridders van de Weg vormen de kopgroep van chauffeurs die samen met transportbedrijven en verzekeringsmaatschappij TVM ernaar streven in het jaar 2020 dodelijke ongelukken bij transport over weg en water te voorkomen. "Dit is de voorhoede van veilige chauffeurs, waarmee we tot de top van veilig transport in Europa willen gaan horen", aldus TVM-bestuursvoorzitter Arjan Bos tijdens de 47ste Dag van Veilig Transport.

TVM verzekeringen voert als mobiliteitsverzekeraar een actief schadepreventiebeleid, waarbij de jaarlijkse Dag van Veilig Transport/Ridders van de Weg een hoogtepunt is. Inmiddels zijn ruim 28.000 Ridders van de Weg onderscheiden voor veilig weggedrag. In congrescentrum Hart van Holland in Nijkerk werd zaterdag een nieuwe lichting van 1263 chauffeurs geridderd voor hun schuldvrige staat van dienst ondanks vele jaren aan transportkilometers. Opvallend is de flinke groei van het aantal vaklieden achter het stuur in vrijwel alle

categorieën. Chauffeurs die respectievelijk drie (brons), vijf (zilver), tien (goud) en twintig (diamant) jaar niet of zonder schuld bij een verkeersongeval betrokken zijn geweest, komen in aanmerking voor een bijzonder eervolle onderscheiding.

- In de categorie brons is een aanzienlijke stijging zichtbaar. Liefst 840 chauffeurs zagen dit jaar kans voor een periode van minstens drie jaar achtereenvolgende problemen te blijven. Dat is een stijging van 36 procent ten opzichte van 2014, toen 617 chauffeurs de onderscheiding Bronzen Ridder van de Weg ontvingen. Deze Bronzen Ridders ontvangen hun oorkonde op het transportbedrijf zelf.
- Veelvuldig schaatskampioen Rintje Ritsma had in Nijkerk een zeer drukke ochtend. Hij mocht 330 chauffeurs onderscheiden als Zilveren Ridder van de Weg voor vijf achtereenvolgende schuldvrige jaren. Dat is een verdrievoudiging in vergelijking met vorig jaar, toen 'slechts' 109 vakmensen achter het stuur in deze categorie werden onderscheiden.
- Ook het aantal chauffeurs met tien jaar schuldvrige kilometers achter de wielen (goud) groeide behoorlijk. Dat aantal Gouden Ridders steeg dit jaar met twintig procent naar 83. Vorig jaar waren dat er 69.
- In de buitencategorie van Diamanten Ridders van de Weg bleef het aantal onderscheidingen stabiel. Net als in 2014 slaagden er dit jaar tien chauffeurs gedurende twintig jaar zonder schade of althans zonder schuld aan schade hun kilometers af te leggen.

Een duidelijke verklaring voor de aanzienlijke groei is er volgens TVM-bestuursvoorzitter Bos niet. Dat kan volgens hem te maken

hebben met wat minder verkeersdruk in de voorbije crisisjaren. Daarnaast zien mogelijk meer leden van de coöperatie het belang in van vrijwillige stimuleringsprogramma's voor veilig transport. "We hebben flink wat leden verzocht mee te doen en dat heeft ongetwijfeld invloed gehad", aldus Bos. De trend past in de nieuwe koers die TVM verzekeringen vaart, op weg naar nul verkeersdoden in het transport in het jaar 2020. TVM wil samen met de sector de transportveiligheid aanzienlijk verbeteren. De coöperatie wil dienen als kenniscentrum voor haar leden. Dat betekent zo veel mogelijk kennis verzamelen, nieuwe inzichten vergaren en die knowhow delen met haar leden. TVM denkt dat door veiligheidsinnovaties zowel de transportsector als haar leden veiliger, duurzamer en winstgevender kunnen opereren.

Directeur Peter de Rooy van De Rooy Transport in Houten liet tijdens de Dag van Veilig Transport de honderden belangstellenden weten dat het in de bedrijfstak nog veel veiliger kan. Het coachen van chauffeurs, mede aan de hand van analyses van videobeelden van incidenten, werpt volgens De Rooy zijn vruchten af. Hij heeft een daling van zijn schadelast van 37 procent gemeten. "De chauffeurs waren in het begin niet meteen dolenthousiast. Maar die daling van schadegevallen is natuurlijk gigantisch. Nu zijn onze chauffeurs er eigenlijk wel blij mee", aldus De Rooy. Karel Brookhuis, hoogleraar Verkeerspsychologie aan de Rijksuniversiteit Groningen, erkent dat zulke gedragsbeïnvloeding werkt, zo zei hij tijdens de Dag van Veilig Transport. "Het zien van eigen fouten motiveert om het de volgende dag anders of beter te doen. Het brengt de standaard in het chauffeursvak omhoog."

'Aantal ongevallen nog verder terugdringen door van elkaar te leren'

Code voor veiliger magazijn in de maak

Bedrijven, belangenorganisaties, opleiders en verzekeraars hebben bij verladersorganisatie EVO in Zoetermeer, het initiatief genomen voor een zogenoemde Code Gezond en Veilig Magazijn. Deze nieuwe code moet bedrijven concrete handvatten geven om de veiligheid in hun magazijn nog verder te verbeteren.

De partijen die het startschot voor de code gaven, bestaan naast EVO onder andere uit werkgevers- en brancheorganisaties, leveranciers van interne transportmiddelen, BMWT, de Vereniging Nederlandse Groothandel (VNG), VELA, VNO-NCW en MKB Nederland. Maar ook bedrijven die eerder de prijs voor het Veiligste Magazijn van Nederland wonnen doen mee – zij leveren 'best practices' voor de code. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ondersteunt het initiatief.

Ontwikkelen

Nederland telt ruim 100.000 bedrijven met een magazijn. Van de groothandelaar in verf tot het Europese distributiecentrum van een lampenfabrikant. In deze magazijnen werken ruim 210.000 reach- en heftruckchauffeurs en nog eens honderdduizenden collega-magazijnmedewerkers zoals orderpickers.

Bedrijven stellen veiligheid in en om het magazijn voorop, maar stellen tegelijkertijd dat er te weinig concrete handvatten zijn die bedrijven hierbij kunnen helpen. Daarom willen bedrijven, belangenorganisaties, opleiders en verzekeraars samen risico's en de daarbij behorende veiligheidsaanpak in kaart brengen. In 2016 moet de code gereed zijn.

Ongevallen

Hoewel het aantal bedrijfsongevallen in magazijnen licht daalt, willen de betrokken partijen dit structureel verder terugdringen. Jaarlijks vinden er bijvoorbeeld 1500 bedrijfsongevallen plaats met heftrucks – waarvan gemiddeld zeven met dodelijke afloop. Het aanrijden van een voetganger komt het meest voor. Volgens de initiatiefnemers van de code zijn gedrag en een gebrek aan risicobewustzijn belangrijke oorzaken van deze ongevallen.

Noord-Limburg en Rotterdam intensiveren samenwerking

Onlangs hebben Provincie Limburg, SMART Logistics Centre Venlo en het Havenbedrijf Rotterdam de overeenkomst voor een intensieve samenwerking getekend. De regio Noord-Limburg is voor het Havenbedrijf al van oudsher een belangrijke partner. Met deze samenwerking wordt de logistieke positie in Europa versterkt en wordt het vervoer per binnenvaart en spoor tussen Rotterdam en Noord-Limburg en verder Europa in nog aantrekkelijker voor verladers, logistieke dienstverleners en rederijen.

'Wij willen voor onze klanten de meest efficiënte hub zijn met optimale multimodale verbindingen. Samen met Noord-Limburg creëren we krachtige logistieke centra en versterken we de verbinding met ons

Europese achterland. Met het intensiveren van de positie van Venlo-Venray als Europese logistiek hotspot kunnen we meer volume via Rotterdam naar het Europese achterland vervoeren', aldus Emile Hoogsteden, directeur Containers, Breakbulk en Logistiek van Havenbedrijf Rotterdam.

De overeenkomst is een bekroning van de jarenlange verbondenheid tussen de beide logistieke grootmachten. Daarnaast luidt ze volgens Twan Beurskens, gedeputeerde Economie en Kennisinfrastructuur van de provincie Limburg, een nieuwe fase in met concrete projecten en acties: 'Een goede samenwerking met Rotterdam is van groot belang voor Noord-Limburg. Wij gaan onder meer samenwerken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Noord-Limburg en het verdere achterland. Ook staat de verbreding van de A67 op de agenda.'

Nu al vervoeren 35 wekelijkse trein- en binnenvaartdiensten tussen Noord-Limburg en Rotterdam jaarlijks circa 300.000 containers. Dit is exclusief vrachtwagenvervoer, wat ook



een aanzienlijke hoeveelheid is. Voorzitter René Richters van SMART Logistics Centre Venlo: 'Met de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte nemen ook in Noord-Limburg de volumes toe. Om een goede doorstroming te realiseren moeten de containers die in Rotterdam aankomen zo snel mogelijk het achterland in. Het logistieke bedrijfsleven in Noord-Limburg speelt daarin een sleutelrol. Hoe beter we samenwerken en vooruitkijken om de stromen ook in de toekomst efficiënt op gang te houden, des te beter is het voor alle betrokkenen. Denk ook aan bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van Noord-Limburg als draaipunt voor koelcontainers met geconditioneerde lading.'



Geslaagde Masterclass Complexe Infrastructuur bij RDM

Samen succesvol realiseren en exploiteren

Door: Henk van de Voorde

Bij RDM in Rotterdam werd op donderdag 8 oktober voor de derde keer in successie de Masterclass Complexe Infrastructuur georganiseerd. Ze is ontstaan uit de behoefte om kennis en ervaring vanuit een andere invalshoek aan het licht te brengen. Met betrekking tot complexe infrastructurele projecten kunnen best practices uit de ene sector, innovaties in de andere sector ondersteunen.

Publiek Private Samenwerking (PPS) bij natte projecten, en de scheiding van beheer en verkeer bij de exploitatie van complexe infrastructuur, sub-optimaal of niet? Maar ook: wat kunnen we leren van systeeminnovatie in de energie sector?

Energiewereld

Na de lunch en de welkomstwoorden van Jan-Martijn Teeuw (commercieel directeur Soltegro) en Diderick Oerlemans (partner bij Covalent) startte Peter Pos (Senior Innovatie Manager Liander) zijn presentatie over Systeeminnovatie in de energiewereld. De huidige energietransitie, de overgang naar een duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening is een enorme overgang. Naast verregaande energiebesparing moet er duurzame energieopwekking wor-

den ingepast. Tegelijkertijd moeten de hoge betrouwbaarheid overeind blijven en de kosten binnen de perken blijven. Om deze verandering te bewerkstelligen, is een herontwerp van het huidige energiesysteem noodzakelijk. Welke aanpassingen zijn essentieel of handig? Wat moeten betrokken partijen geven en nemen? Aan de hand van voorbeelden, uit de energiewereld en de automotive, ging men met elkaar in gesprek over de do's en dont's van 'ontwerpen' en over het verschil tussen productie en innovatie.

Droge Infrastructuur

Timo Hartmann (Associate Professor Universiteit Twente) gaf een uiteenzetting over een Informatie modellering voor veilig beheer van wegtunnels. Een formele evalu-

De samenwerking tussen de markt en de overheid op het gebied van infrastructurele projecten moet en kan beter. De belangen en de risico's zijn immers voor beide partijen groot. Zowel het functioneel ontwerp, als het bouwen en het exploiteren van complexe infrastructuur is een continue dialoog tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Het draait hierbij om open, eerlijke en transparante communicatie met borging van kennis en duidelijkheid over ieders verantwoordelijkheden. Hoe houd je de dialoog levend? Hoe borg je de integratie tussen zowel de onderlinge disciplines, als de fases van ontwerp, bouw en exploitatie? En hoe realiseer je dat het project voor alle stakeholders een succes wordt? Tijdens de masterclass wordt men geïnformeerd én geïnspireerd. Met presentaties van vooraanstaande sprekers over onder andere het Bouw Informatie Model (BIM) waarbij alle betrokken partijen hun informatie opslaan in een centraal model. Nieuwe kansen van





atie van de veiligheid gedurende de levenscyclus van een wegtunnel is een uitdagende taak. De praktijk wordt gekenmerkt door gefragmenteerde configuraties van eigen informatiesystemen die een gebrek aan gemeenschappelijke structuur vertegenwoordigen. Dit maakt het lastig om de vereiste informatie boven water te halen om aan de wettelijke eisen te voldoen. Biedt een centraal model een betere integratie?

Beheer en verkeer

Henry van der Pluym, Senior (project) Manager en Managing Director NedMobiel, gaf een presentatie over Scheiding van beheer en verkeer bij de exploitatie van complexe infrastructuur, sub-optimaal of niet?

In Nederland kennen we een duidelijke scheiding tussen het (technisch)beheer en het operationeel verkeersmanagement bij de exploitatie van infrastructuur. Het beheer wordt overgelaten aan de markt en het verkeersmanagement wordt door de overheid gedaan. In andere landen kiest men ervoor om beheer en verkeer geïntegreerd aan de markt over te laten. Waarom kiezen zij voor dit model, wat zijn de voor en nadelen hiervan en wat leidt tot beter gebruik van de complexe infrastructuur?

Keersluis Limmel

Jeroen in 't Veld (directeur RebelGroup) besloot met een presentatie over de noodzaak van goede consensus bij projecten. Wanneer is een PPS samenwerking goed en wanneer niet? Welke bedreigingen zijn er voor zo'n samenwerking? Een mooi voorbeeld van PPS samenwerking is Keersluis Limmel, onderdeel van het Sluizenprogramma van Rijkswaterstaat. De huidige keer-

sluis in Limmel is bijna honderd jaar oud en aan vervanging toe. Rijkswaterstaat (RWS) besloot het project 'Nieuwe Keersluis Limmel' als PPS-aanbesteding in de markt te zetten. Bijzonder omdat dit het eerste 'natte' Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-project in Nederland is. Er dient een volledig nieuwe keersluis in Limmel te worden gerealiseerd en gedurende dertig jaar te worden onderhouden door het consortium BESIX.

Beschikbaarheid

Gedurende de looptijd van het contract dient het consortium haar prestaties ten aanzien van de overeengekomen contractu-

ele prestatie-indicatoren, zoals bijvoorbeeld beschikbaarheid, aan te tonen. De administratie en bewaking van deze prestatie-indicatoren vindt plaats in het Prestatie Meet Systeem (PMS). Het PMS wordt gedefinieerd als een combinatie van organisatie, uitvoerende personen, processen en software-applicaties. "We merken dat de Masterclass gewaardeerd wordt. Opdrachtgevers en opdrachtnemers worden op deze bijeenkomst bij elkaar gebracht met als doel om out of the box te denken", aldus Jan-Martijn Teeuw.

De verdiepende bijeenkomst werd afgesloten met een informele netwerkborrel.



Keersluis Limmel

Inspecties met drone maken spoorwerkzaamheden veiliger

Inspecties van het spoor met drones moet het werken in het spoor efficiënter én veiliger maken. Spooraanwoner ASSET Rail voerde onlangs de eerste testvluchten uit waarbij de spoorbrug over de Rijn in Arnhem, bovenleidingsportalen en een spoorwegovergang werden geïnspecteerd.

Nigel Smith nieuwe topman van DB Schenker Rail Nederland

Nigel Smith is met ingang van 1 oktober de nieuwe topman van DB Schenker Rail Nederland. Hij is benoemd door de Raad van Bestuur van DB Schenker Rail AG. Smith volgt Aart Klompe op die voor de onderneming werkzaam zal blijven.

Vervoerders schorten onderhandelingen met ProRail over gebruiksvergoeding op

De spoorgoederenvervoerders hebben onlangs besloten om hun overleg met ProRail over de gebruiksvergoeding voor 2016 op te schorten. Volgens de spoervervoerders moet er eerst duidelijkheid komen over de randvoorwaarden.

Beton HSL poreus door betonrot, verwachte levensduur wordt niet gehaald

Diverse delen van de betonconstructie van de HSL Zuid zijn van zeer slechte kwaliteit. Als er geen maatregelen worden genomen dan betekent dat zelfs dat de technische levensduur van 100 jaar wordt verkort naar 20 tot 40 jaar.

NS zoekt duizenden technische collega's

Bij NS komen duizenden banen vrij voor technisch personeel, machinisten, conducteurs, IT'ers, service- en retailmedewerkers. Het gaat om functies op alle niveaus, van mbo tot hbo of wo.

ProRail-topman: nieuwe kostenoverschrijdingen bij spoorprojecten

Er zijn meer lopende spoorprojecten naast het DoorStroomStation Utrecht (DSSU) waarbij er kostenoverschrijding aankomt. Dat zegt directeur Pier Eringa van ProRail. Volgens hem is de risicobeheersing van de spoorbeheerder zwak, waardoor er te veel optimisme is in de planning van grote projecten.

Directeur Noord/Zuidlijn vertrekt naar Arcadis

Peter Dijk vertrekt als directeur van het projectbureau Noord/Zuidlijn. Hij wordt senior programmadirecteur infrastructuur bij ingenieursbureau Arcadis. Dijk vertrekt vlak nadat het grote spoorproject een nieuwe tegenvaller te verwerken heeft.

Rechter veegt beroep over gebruikersvergoeding spoor van tafel

Het beroep van spoorgoederenvervoerders en NS tegen een ACM-besluit over de gebruikersvergoedingen voor het spoor is onlangs door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven van tafel geveegd. Doordat het beroep te laat werd ingediend, is het niet ontvankelijk verklaard.

Nieuwe werkplaats voor spoedreparaties treinen in Den Haag

NS heeft onlangs een nieuw Technisch Centrum geopend vlakbij Den Haag Centraal. Hier worden spoedreparaties aan treinen dicht bij het station uitgevoerd, waardoor treinen sneller weer het spoor op kunnen voor de reizigers.

NS zoekt techniek-professionals op hbo/wo-niveau

Werken aan onderhoud zonder oponthoud? Werken aan de treinen van de toekomst? Ontdek je kansen in treintechnologie op NSTechwerk.

'Politiek reserveert miljoenen te weinig voor spooronderhoud'

De politiek moet extra geld vrijmaken voor onderhoud en vernieuwing van het spoor. Er zijn miljoenen meer nodig om de ambities voor het spoor van de politiek te realiseren. Dat zegt vakbondbestuurder Jacqueline Lohle van FNV Spoor in reactie op de berichtgeving over de financiële tekorten bij ProRail.

Enquêtecommissie Fyra presenteert op 28 oktober eindrapport

De parlementaire enquêtecommissie Fyra brengt op woensdag 28 oktober haar eindrapport uit. Doel van het onderzoek van de parlementaire enquêtecommissie is te achterhalen waarom de plannen voor de Fyra-treindienst over de HSL-Zuid niet zijn gerealiseerd.

Ruim 9 miljoen extra voor spoorverdubbeling in Achterhoek

Er komt 9,1 miljoen euro bij voor de aanleg van een dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam in de Achterhoek. Daarmee is de financiering rond. Dat heeft staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu toegezegd.

Onderzoek naar betonrot bij HSL Zuid en Betuweroute

Er zijn op dit moment onderzoeken gaande naar betonrot bij de goederenspoorlijn Betuweroute en de HSL Zuid. Met name bij de HSL Zuid kan betonrot voor grote problemen zorgen, omdat de fundering van vrijwel het gehele traject van 147 kilometer uit beton bestaat.

Nieuwe spoorgoederenverbinding tussen Tilburg en Hongarije

In Tilburg is bij Railterminal Railport Brabant een nieuwe spoorgoederenverbinding in gebruik genomen naar Fokla in Hongarije. Het gaat om een bijzondere treindienst waarbij verschillende soorten ladingen gecombineerd worden in één goederentrein.

Rotterdam heeft beste haveninfrastructuur ter wereld

Rotterdam heeft de beste haveninfrastructuur ter wereld. Dit stelt het World Economic Forum in 'The Global Competitiveness Report 2015-2016'. Het is de vierde achtereenvolgende keer dat ons land de eerste positie inneemt.

Spoor in Nederland is tientallen procenten duurder

Het gebruik van het spoor in Nederland is tientallen procenten duurder dan in buurlanden. Dit blijkt uit een studie die onderzoeksbureaus TRAIMCO en Ecorys hebben uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In 2015 betaalden vervoerders in Nederland bijna het dubbele aan ProRail voor het rijden van een trein in vergelijking met België.

Miljoenennota: Brabantroute krijgt beveiligingssysteem ATB Vv

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu trekt 19,4 miljoen euro uit om de beveiligingssysteem op de Brabantroute en de A2-corridor uit te breiden naar ATB Vv (Automatische Treinbeïnvloeding, Verbeterde versie).

Pilot ERTMS: treindienst sneller hervat na verstoring

Als de extra functionaliteiten van het beveiligingssysteem ERTMS beter worden ingezet, dan kan al in een vroeg stadium worden ingespeeld op dreigende vertragingen en verstoringen. Daardoor kan de treindienst na een grote verstoring bijvoorbeeld sneller worden opgestart.

Treinen en schepen houden elkaar niet meer op bij Calandbrug

Treinen en schepen hoeven bij de Calandbrug in Rotterdam straks niet meer op elkaar te wachten. Er is gekozen voor een oplossing waarbij het treinverkeer en de zeescheepvaart elkaar niet meer kruisen.

ALLMOTIVE BV

Hoofddirectie Chinese autofabrikant DFSK verleent opnieuw importschap CityTransporter aan Allmotive

Allmotive BV in Goor meldt met trots, dat het importschap voor de DFSK CityTransporter opnieuw is verkregen door Allmotive BV voor de gehele Benelux. Onlangs heeft de hoofddirectie van de Dong Feng Sokon Group, kortweg DFSK, een officieel werkbezoek gebracht aan Nederland waarbij dit heugelijk feit beklonken is.



De heren David Luo en Kush Gu van DFSK en de heren Leo la Gro en Bert Jansen van Allmotive beklinden de verlenging van het importschap voor de Benelux met een handdruk.

In Nederland is de Dong Feng Sokon Group nog een relatief nieuwe naam. En dat is opmerkelijk. Deze autofabrikant is namelijk de op één na grootste autoproducent van China met 13.500 medewerkers en een jaarproductie van maar liefst 3 miljoen nieuwe voertuigen per jaar. Vele bekende merken zoals Kia, Nissan, Peugeot en Citroën worden in de Chinese DFSK-fabrieken gebouwd. Ook de CityTransporter wordt in deze hypermoderne mega-fabrieken geproduceerd.

De hoofddirectie van deze 'Reus' bracht begin september een bezoek aan Allmotive, importeur van de CityTransporter voor de Benelux. Gedurende een meerdaags werkbezoek werd een aantal van de dealervestigingen bezocht. De DFSK top uit China kon zo nader kennis maken met en een indruk verkrijgen van de opzet van het dealernetwerk. Er werd onder meer een bezoek gebracht aan een aantal onlangs aangestelde dealers, waaronder Deba Bedrijfswagens, Roordink Bedrijfswagens, ROSIERVANDENBOSCH, De Burgh en Van Leeuwen Trucks.

Tijdens het bezoek van de Chinese directie heeft Allmotive BV het contract voor de formele verlenging van 5 jaren van het importschap van de DFSK CityTransporter getekend.



CityTransporter



De CityTransporter is; de meest duurzame, compacte en prijsbewuste lichte bestelwagen in de Benelux.

Allmotive wil voorop lopen in milieuvriendelijke ondernemen. Binnen de Benelux gaan steeds meer bedrijven inzien, dat duurzame transportoplossingen de toekomst zijn. De CityTransporter biedt hiervoor een uniek concept. Niet eerder was er een lichte bedrijfswagen die duurzaamheid wist te combineren met een compacte uitvoering én met een groot laadvermogen tegen een zeer concurrerende prijs. De CityTransporter is zeer veelzijdig en wordt volledig op maat gemaakt. Daarnaast is de CityTransporter leverbaar in zowel een 100% elektrische uitvoering als rijdend op CNG: dé ideale lichte bedrijfswagen voor binnenstedelijk vervoer! Allmotive BV bouwt de voertuigen in Nederland zelf op en is zeer nauw betrokken bij de ontwikkeling van de vormgeving en

de constructie van de in China geproduceerde lichte bedrijfswagens. In het Experience Center te Goor kan kennis gemaakt worden met alle leverbare types.

Buiten Europa is de DFSK CityTransporter al een zeer grote speler op het gebied van milieuvriendelijke transportoplossingen en ook binnen Europa wordt hard aan de weg getimmerd. Allmotive speelt hierop in door haar dealernetwerk de komende periode nog verder te optimaliseren. Er is een sterk stijgende vraag naar 'groene' transportmiddelen door onder meer de aanscherping van voorschriften en het groeiende milieubewustzijn bij eindgebruikers. En niet alleen bij overheden: "Wij merken, dat in steeds hogere mate ook binnen het MKB het belang van duurzaamheid, onder andere op het gebied van binnenstedelijk vervoer, onderkend wordt. Een dergelijke sterke groei vraagt ook om een sterk dealernetwerk," aldus Leo la Gro, Directeur Network & Sales bij Allmotive.



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

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze
tarievenkaart 2016.
Met info over de **thema's**,
diverse mogelijkheden
en zeer aantrekkelijke
combinatietarieven!
Voor een goed mediaplan.



seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

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



SAMEN
VEILIG
WERKEN

ALL

**SAFETY
SUPPLY**

Voor service, kwaliteit & veiligheid



Korte Berichten

Investeren in de autobranche

GOES - Op de Mosselparty bij Bruijs Jachtbouw in Bergen op Zoom werden op vrijdag 23 oktober de nieuwe BMW 7-serie, X1 en MINI Clubman geïntroduceerd. "De nieuwe BMW 7 kent de nieuwste technieken, is lichter in gewicht en daardoor goedkoper in wegenbelasting. Ook de CO2 uitstoot is gunstiger", aldus Zwartepoorte, die sinds 1 oktober 2015 nu ook officieel BMW M-dealer is geworden. De overheid zet in op drastische vermindering van CO2 uitstoot, met onder andere stimulering van elektrisch rijden en herinvoering van wegenbelasting voor oldtimers tot gevolg. De vorig jaar geïntroduceerde plannen van staatssecretaris Wiebes om leaserijders fiscaal extra te belasten, zijn inmiddels bijgeschaafd. Wiebes presenteerde onlangs een nieuwe Autobrief. John Zwartepoorte uit Goes is al zo'n 35 jaar ondernemer in de automotive, een grillige branche, maar hij blijft ook in roerige tijden investeren met het oog op de weer aantrekkende economie. De BMW vestiging en de MINI showroom in Goes

zijn onlangs geheel vernieuwd, terwijl in 2012 in het pand van Land Rover een nieuw bandenhotel is gerealiseerd. Sinds de aanvang van de crisis in 2008 hebben diverse autobedrijven hun deuren noodgedwongen moeten sluiten. Het concern

van directeur-eigenaar John Zwartepoorte, met 123 medewerkers, is echter gestaag doorgegroeid. Wat is het recept? "Ik denk dat het een combinatie is van mooie producten en hoe je met mensen omgaat. Ons streven is om de klanten

volledig te ontzorgen op het gebied van mobiliteit", aldus John Zwartepoorte. In zijn bedrijf te Goes wordt op vrijdag 8 januari 2016 weer de traditionele netwerkbijeenkomst 'Zeeland op Niveau' gehouden.



De vestiging van de Zwartepoorte Groep in Goes.

Competent Safety & Security

VLISSINGEN - Beveiliging is een manier om risico's te verminderen en beheersbaar te maken. De ervaren en deskundige beveiligers van het nieuwe bedrijf Competent Safety & Security worden ingezet op locatie van de opdrachtgever. De specialisten in beveiliging en brandwering, worden met name ingeschakeld ten behoeve van Havenbeveiliging, Objectbeveiliging, Gangwaywacht en Portiers- en receptiediensten. Brandwachten kunnen worden ingezet bij het preventief toezicht houden op risicovolle objecten, brandgevaarlijke werkzaamheden, uitval of onderhoud aan een brandmeldcentrale, of een tekort aan vluchtwegen. Zowel incidenteel als op projectbasis. Daarnaast zijn brandwachten in

te zetten bij een (bedrijfs)brandweerkorps dat te maken heeft met onderbezetting. "Wij beschikken over een groot aantal direct inzetbare specialisten. Het veiligheidsdenken is diep verankerd in ons team. Het is verweven in het DNA van onze organisatie. Wij begeleiden onze klanten bij het samenstellen van een maatwerkoplossing. Onze specialisten kunnen ook op grotere projecten worden ingezet als brandwacht coördinator of Safety Officer. Ze kunnen direct handelend optreden bij calamiteiten en levensreddende handelingen uitvoeren", aldus Bram van Stel van Competent Safety & Security.

www.prioradvies.nl



Geluk aan de Zeeuwse Kust



RENESE - Zeeuws Geluk is een nieuw initiatief van Marc en Denise Ruijtenberg, met als doel om mensen met een figuurlijke afstand tot de toeristische markt een gratis gezinsuitletje aan te bieden in hun Hotel de Zeeuwse Kust te Renesse. Het fraaie hotel is de nieuwste loot aan de stam van het strandpark, bekend om zijn luxe camping. „We willen mensen ook eens laten genieten van een weekendje of een midweek aan de Zeeuwse kust, voor wie dat om persoonlijke redenen niet zo vanzelfsprekend is. Het mooie is

dat ook recreatieondernemers uit de omgeving met hun accommodaties participeren in het initiatief. Bij de officiële opening van ons hotel in mei doneerden ze gezinsuitletjes voor de Stichting. We hebben Zeeuws Geluk in het leven geroepen in navolging van Happy Hotel van René en Natasja Froger, om kinderen letterlijk en figuurlijk in het zonnetje te zetten", aldus het ondernemersechtpaar Marc en Denise Ruijtenberg. Aanmeldingen: info@zeeuwsgeeluk.nl

www.zeeuwsgeeluk.nl

EXMAR Ship Management gebruikt Toughpads voor onderdelenlogistiek aan boord

Het Belgische EXMAR Ship Management, dat in opdracht van reders het technisch management en onderhoud aan boord van schepen uitvoert, digitaliseert de onderdelenlogistiek aan boord met behulp van Panasonic Toughpads en een integratie met de software van Shipping Software Services Ltd. Met behulp van barcodescanners in de tablets worden alle reserveonderdelen op de centrale server van het schip geregistreerd, zodat de technici altijd exact weten waar de onderdelen zich bevinden en wat de voorraad is. Ook de administratieve processen voor inkoop worden zo aanzienlijk versneld.



EXMAR biedt zijn ship management services vooral aan op schepen, die LPG, LNG en chemische stoffen vervoeren en op off-shore-installaties. EXMAR Ship Management beschikte al over een online proces voor voorraadbeheer en logistiek van onderdelen op de schepen, maar het systeem was te ingewikkeld en niet gebruiksvriendelijk. Om het voorraadbeheer en de logistiek te optimaliseren, zocht EXMAR Ship Management contact met de mobiele IT solutions provider Mobile Acces. Het doel was een gebruiksvriendelijke applicatie, die naadloos aansluit op de bedrijfsprocessen, en state-of-the-art mobiele devices, die bestand zijn tegen de zware werkomstandigheden aan boord van schepen. Ook de integratie van de applicatie met het centrale backofficesysteem voor planning, inkoop en administratie van EXMAR was een belangrijke eis.

“Dankzij de implementatie van de FZ-G1 Toughpads zijn de procedures veel eenvoudiger geworden”, licht Ivan Renette, applications portfolio manager bij EXMAR Ship Management toe. “De bemanning neemt de onderdelen in ontvangst, zodat ze in de applicatie geregistreerd staan. Vervolgens worden speciale hitte- en oliebestendige barcodelabels op alle producten geplaatst

en worden ze door het systeem automatisch aan een locatie toegewezen. Vanaf dat moment kan een bemanningslid het item scannen om de specificaties van de onderdelen en hun locatie te bekijken. Via de barcode van een locatie kan de bemanning zien wat de voorraad is en via het systeem eventueel meteen onderdelen bijbestellen. Op die manier is de voorraad altijd op peil en neemt het zoeken veel minder tijd in beslag.”

EXMAR Ship Management stelde hoge eisen aan de hardware. “Elektronische devices op schepen moeten voldoen aan verschillende wettelijke eisen en veiligheidsstandaards”, legt Kjell Wouters, technical superintendent bij EXMAR Ship Management uit. “We moesten een veilige tablet hebben, aangezien we op schepen werken, die licht ontvlambare en explosieve lading vervoeren. Ze mogen geen enkele vorm van elektrostatische ontlasting veroorzaken.” Mobile Access kwam met meerdere alternatieven, maar EXMAR Ship Management koos voor de robuuste Panasonic Toughpad FZ-G1 10 inch tablet

met ATEX-certificatie. “De Toughpad FZ-G1 kan zonder enig risico in alle ruimtes van een schip gebruikt worden. Daarnaast is de FZ-G1 bestand tegen zware schokken, water en olie. Het scherm is ook leesbaar in fel zonlicht en kan zelfs met werkhandschoenen aan bediend worden.”

De implementatie van het nieuwe voorraadbeheersysteem en de tablet verliep soepel. EXMAR begon in november 2013 met een pilot aan boord van de LNG-carrier Experience. Op het schip waren twee tablets beschikbaar; een voor de Chief Officer en een voor de Chief Engineer. Na een zeer positieve evaluatie werd het project verder uitgerold. Dat proces zal naar verwachting eind 2015 afgerond zijn. Omdat de applicatie zeer gebruiksvriendelijk is en werkt met een Windows-omgeving, is training haast niet nodig. Een leuke bijkomstigheid is dat de camera van de FZ-G1 ook in ruimtes gebruikt kan worden, waar eerdere speciale ATEX-toestellen vereist waren. Die zijn nu overbodig.

Nieuw Business Event in Brasserie/Restaurant De Vierbannen

Oesterpartij in Ouwerkerk smaakt naar meer

Gastvrouw Kim Heijboer van Brasserie/Restaurant De Vierbannen in Ouwerkerk op Schouwen-Duiveland blikte tevreden naar de sfeervolle menigte ondernemers en bestuurders. Onder het genot van zilte Zeeuwse zaligheden waren de mensen op informele wijze gezellig aan het napraten over de interessante presentaties die zojuist werden gegeven op het eerste Business Event Oester Partij in De Vierbannen.

De grote zaal was tot de laatste stoel bezet. De bevrogen Hugo Dittmar was dagvoorzitter. Er werd ademloos geluisterd naar architect Mathijs Zeelenberg en oud-burgemeester Cees van Liere. "De Oesterpartij in Ouwerkerk is een nieuw zakelijk evenement met een culinair tintje. We gaan er een jaarlijks terugkerende traditie van maken, met gastsprekers van formaat", aldus Kim Heijboer. De Vierbannen is naast het Watersnood Museum gelegen, waar jaarlijks tienduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland een kijkje komen nemen.



De zichtlocatie is centraal gelegen tussen Nationaal Park de Oosterschelde en de Ouwerkerkse Kreek. Zeelenberg gaf in De Vierbannen een inleiding over Brouwerseiland. Dit megaproject op de Brouwersdam is een enorme stimulans voor de wooneconomie, de sector recreatie & toerisme en 'culinair Schouwen-Duiveland'.



Gastvrouw Kim Heijboer (rechts): 'jaarlijks terugkerende traditie'.



Brouwerseiland voorziet in 375 recreatiewoningen en een jachthaven met 450 ligplaatsen. "Ik ben hier niet gekomen om een verkoopverhaal te houden, maar kansen voor Zeeland te belichten. Het project Brouwerseiland zorgt tegelijkertijd voor een enorme stimulans van de wooneconomie in Zeeland. Overal in de wereld wordt langs het water gewoond, waarom dan niet in de hoofijzer van Gent tot Den Haag? Waarom niet de natuurlijke eigenschappen van de Delta regio benutten? In de Delta kun je

voor 2,5 ton een mooie woning aan het water bouwen, met het strand aan de voordeur en het bos in de achtertuin. Florida was vijftig jaar geleden de armste staat van Amerika, tegenwoordig de rijkste staat. Onderscheidend woonklimaat is belangrijk. Goes was eerst een verpauperde stad. Via het project Goese Meer is deze stad nummer 1 van Zeeland geworden", aldus Mathijs Zeelenberg.

Hoogwaardige recreatie

Hij onderschrijft de visie van de gemeente Schouwen-Duiveland om watergerelateerde recreatie op hoog niveau te bewerkstelligen. "Nederland is een ontwikkelingsland op het gebied van recreatie. Als er niet wordt ingezet op hoogwaardige recreatie gaan de investeerders naar het buitenland." De architect pleit voor evenwicht tussen 'rood en groen'. "Mijn boodschap is om de wooneconomie op te zoeken, om de beste plekken op te zoeken. Met uitbreiding van natuur in plaats van afpakken van natuur. Meer diversiteit in woonsegmenten zorgt voor meer vitaliteit van het hele gebied."

Cees van Liere, voorzitter van onder andere de Stichting Lekker Regionaal Product en de Nederlandse Oestervereniging, brak een lans voor de gezonde streekproducten van eigen Zeeuwse bodem. "Landbouw en visserij zijn belangrijke pijlers van de Zeeuwse economie. Wij pleiten voor meer Zeeuwse streekproducten in restaurants en supermarkten, voor meer Zeeuwse zilte zaligheden bij de consument op het bord. Proef en beleef Zeeland!"

www.devierbannen.nl



BOEKBESPREKINGEN

Fishers and Plunderer

Recent verscheen bij het Britse Pluto Press een buitengewoon interessant boek onder de titel 'Fishers and Plunderers. Theft, Slavery and Violence at Sea'. Alastair Couper, Hance D. Smith en Bruno Ciceri tekenden als auteurs. De uitgave kreeg de volle steun van twee belangrijke organisaties, Seafarers' Rights en het ITF (International Transport Workers' Federation). Het boek schetst een grondig en overtuigend beeld van een zeer complexe industrie en het meest gevaarlijke beroep ter wereld, de visserij. Die visserij blijft een centrale rol spelen in de wereldwijde voedselvoorziening. De door die industrie betaalde kost blijkt echter niet louter economisch of milieutechnisch, maar vooral ook menselijk en sociaal. 'Fishers and Plunderers' legt dan ook de verborgen wereld bloot van uitbuiting binnen de globale visserij-industrie. De zeeën worden sterk overbevist, met te veel vissersvaartuigen voor een toenemend tekort aan vis. Rederijen, gedreven door winstbejag, drukken de lonen en trekken bemanningen aan uit de armste landen ter wereld om hen 'als virtuele slaven' in te zetten aan boord. Het gebrek aan een degelijke vergoeding drijven die bemanningen vaak tot piraterij of drugssmokkel. Heel vaak worden schepen uitgebaat binnen een crimineel kader. Het boek brengt hiervan bewijs en pleit voor reglementering om de rechten van de vissers te beschermen en om de werkomstandigheden in de visserij te verbeteren. Zeer interessante lectuur!

'Fishers and Punderers' (ISBN 978-0-7453-3591-9) telt 256 pagina's en werd op handig formaat als paperback uitgegeven en kost £19,99. Het kan worden besteld bij de betere boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Pluto Press (www.plutobooks.com).

Binnenvaart 2015

Ook dit jaar pakt Uitgeverij De Alk uit met een nieuwe editie van het standaardwerk 'Binnenvaart 2015'. Het jaarboek werd samengesteld door W. Van Heck en A.M. Van Zanten. In 520 pagina's brengt de publicatie een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de binnenvaart van de lage landen. Rederijen, scheepswerven, overheidsdiensten, noem maar op, alles wat er op het vlak van binnenvaart in het werkgebied te bespreken valt, komt aan bod. De laatste technische evoluties, de meest recente verschuivingen binnen maritieme groepen, de

nieuwbouw binnen de sector, het is moeilijk iets aan te duiden dat niet in dit buitengewoon interessant en volledige boek aan bod komt. Een dikke aanrader dus voor iedereen die in het vakgebied actief is of voor wie van schepen houdt. Bovendien is het boek rijk geïllustreerd met tientallen prachtige (meestal nooit eerder geziene) kleurenfoto's.

"Binnenvaart 2015" (ISBN 978-90-6013-395-8) telt 520 pagina's. Het boek werd als softback uitgegeven en kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/ Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Vis- en zeevruchtengids voor professionals

Recent verscheen de 'Vis- en zeevruchtengids voor professionals'. Aan de gids is ook een website (www.zeevruchtengids.org) gekoppeld. De publicatie is een initiatief van SeaWeb Europe, het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO). Met de publicatie van de 'Vis- en zeevruchtengids voor professionals' is een unieke informatiebron ontsloten. Voor het eerst beschikken onze (chef)koks en andere afnemers van vis en zeevruchten over betrouwbare, op maat gesneden en wetenschappelijk onderbouwde informatie van de zeventig meest gegeten vissen, schaal- en schelpdieren. Met behulp van deze kennis kunnen ze een duurzamer aankoopbeleid voeren en beter communiceren naar hun klanten toe. NorthSeaChef en GaultMillau-chef van het jaar 2015 Filip Claeys (De Jonkman, Brugge) drukt het zo uit: "Ik kies bewust voor minder gekende soorten uit het assortiment lokaal aangevoerde vis. Met deze gids heb ik nu alle nodige informatie bij de hand over soorten, de vistechieken en de toestand van de beviste stocks." De vis, schaal- en schelpdieren die we uit zee oogsten zijn niet onuitputtelijk, dat is geen nieuws. Dat wereldwijd bijna 90% van de geëvalueerde vispopulaties overbevist of ten volle benut zijn (FAO 2104) heeft veel te maken met de grote technologische vooruitgang in de visserij. Mede hierdoor is het globale totale jaarlijkse vangstvolume sinds de jaren 50 verviervoudigd. Dichterbij, in de Noordoost Atlantische Oceaan, is 40% van de visbestanden over-geëxploiteerd. En ook al zijn er lokaal af en toe wat lichtpuntjes en presenteert de aquacul-

tuur (nu op wereldschaal goed voor bijna 50% van het aanbod) zich als alternatief, toch blijft het streven naar een verstandig en duurzaam gebruik van vis, schelp- en schaaldieren essentieel. Immers, Belgen verbruiken vandaag zo'n 25 kg vis, schaal en schelpdieren per jaar (wereldgemiddelde: 17 kg per persoon per jaar). En de consumptie ervan blijft groeien, mee ingegeven door de promotie van de gezond makende aspecten hiervan. Om aan de stijgende vraag te kunnen blijven voldoen, dienen niet enkel de visserij- en aquacultuursector en de individuele consument meer aandacht te besteden aan duurzaamheid en hierover geïnformeerd te worden. Ook de professionele afnemers van vis en zeevruchten staan hierin centraal. Welke soorten gebruiken? Welke vangst- en productiepraktijken zijn te verkiezen? Hoe groot moet een vis zijn om de bestanden voldoende kans te bieden zich te hernieuwen? Op deze vragen biedt de 'Vis- en zeevruchtengids' nu concrete antwoorden, op maat gesneden van chef-koks en andere restaurateurs, groothandelaars, zelfstandige vishandelaars en voedingsindustriëlen.

De gids is vrij beschikbaar in het Nederlands en het Frans via de website www.zeevruchtengids.org. Per soort en informatieonderdeel is er een specifieke URL waar verder naar kan verwezen worden vanuit diverse andere initiatieven: vb. <http://www.zeevruchtengids.org/nl/kabeljauw>. Deze gids zal jaarlijks een update kennen met de nieuwste informatie. Het boek kan ook op papier besteld worden via het online bestelformulier: <http://www.zeevruchtengids.org/nl/bestelformulier>. Dit kost 20,00 euro (inclusief BTW en portkosten binnen België), wat gezien de kwaliteit van de publicatie heel weinig is. Men kan de gids ook als pdf (gratis) downloaden: http://www.zeevruchtengids.org/sites/zeevruchtengids.org/files/Vis-en_Zeevruchtengids2014_web.pdf. Voor al wie met vis te maken heeft (als liefhebber, culinair, producent of commercieel), een echte aanrader!

Sleep en duwbotten 2015

Ook dit jaar pakt Uitgeverij De Alk uit met een nieuwe editie van het standaardwerk 'Sleep en duwbotten 2015'. Het boek werd samengesteld door W. Van Heck en A.M. Van Zanten. In 336 pagina's brengt de publicatie een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de sleep- en duwvaart van de lage landen. Rederijen, scheepswerven, sleepbootrederijen, overheidsdiensten, noem maar op, alles wat er op het vlak van sleep- en duwvaart in het werkgebied te bespreken valt komt aan bod. De laatste techni-

sche evoluties, de meest recente verschuivingen binnen maritieme groepen, de nieuwbouw binnen de sector, het is moeilijk iets aan te duiden dat niet in het buitengewoon interessante en volledige boek aan bod komt. Een dikke aanrader dus voor iedereen die het vakgebied actief is of voor wie van schepen houdt. Bovendien is het werk geïllustreerd met tientallen prachtige (meestal nooit eerder geziene) kleurenfoto's.

"Sleep en duwbotten 2015" (ISBN 978-90-6013-396-5) telt 336 pagina's werd als softback uitgegeven en kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/ Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Jaarboek Binnenvaart 2014

Bij De Alk verscheen naar jaarlijkse traditie 'Jaarboek Binnenvaart 2014'. Het Drogelading Comité (DLC) presenteert een plan voor structuurverandering in de drogelandingvaart. Poolvorming lijkt de redding. Maar niet alleen de drogelanding zit in de problemen, ook de tankvaart komt in de knel. Ondertussen gaat het sluispersoneel in Duitsland staken. Pas na twee maanden van flinke vertragingen voor de binnenvaart, bereikt ambtenarenvakbond Verdi een akkoord met de Duitse ministers. Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) tekent de statuten. De inkt is echter amper droog, of voorzitter Piet IJssels trekt zich terug. Bij Koninklijke Schuttevaer stappen voorzitter Annemie Jorritsma en vicevoorzitter Ype Dijkstra op. In Nederland zorgen de CCR-eisen nog steeds voor onrust. Het beleid van minister Schultz voor het betaald afgeven van huishoudelijk afval, stuit op verzet. De binnenvaart probeert de minister op andere gedachten te brengen, maar deze houdt voet bij stuk. Het Jaarboek Binnenvaart geeft in foto's, korte nieuwslijnen, nieuwsverhalen en menselijke verhalen een overzicht van het jaar, dat zich uitstrekt van juli 2013 tot en met juni 2014.

"Jaarboek Binnenvaart 2014" (ISBN 978-90-6013-500-6) werd als hardback op A4-formaat uitgegeven en telt 136 pagina's. Het boek kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/ Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

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



stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

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

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons