

The background of the cover is a photograph of a large container ship docked at a port. Several yellow gantry cranes are visible, with one in the foreground being particularly prominent. The ship is white with a green hull and is loaded with many white and grey containers. The sky is clear and blue.

# *seaport*

## **MAGAZINE**

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

**25e JAARGANG**  
NUMMER 2 - 2016

 **25 jaar**  
de juiste koers  
[WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL](http://WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL)



# WELCOME TO GERLACH'S WORLD

EUROPEAN CUSTOMS SERVICES ► CUSTOMS CONSULTANCY ► SECONDMENT



SINCE 1881 ► 11 COUNTRIES ► 65 OFFICES ► 450 EMPLOYEES



Gerlach Benelux ► Van Heemskerckweg 6 ► Venlo (NL)  
+31(0)77 324 65 10 ► [info@nl.gerlachcs.com](mailto:info@nl.gerlachcs.com) ► [www.gerlachcs.com](http://www.gerlachcs.com)

Verschijnt 8 x per jaar  
Abonnement m.i.v. 01-01-2016  
€ 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

JVD Productions

#### FOTO'S / REDACTIE

Deelnemende bedrijven  
Adverteerders

#### REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille  
A. Oosting  
H. van de Voorde

#### ADVERTENTIE-ACQUISITIE



JVD Productions  
Jos van Dooren  
Dahliastraat 85  
6002 WX Weert  
T +31 (0)6 497 066 37  
E info@seaport-magazine.nl  
I www.seaport-magazine.nl

#### LAY-OUT & DRUKWERK



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

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Voor informatie die onvolledig of onjuist is opgenomen aanvaarden redactie en uitgever geen aansprakelijkheid.

ISSN: 1387-5671

# seaport

## MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

## Voorwoord

De tweede editie van Seaport Magazine Transport & Logistiek staat in het teken van Antwerpen. De hectische staking van de loodsen in de eerste week van maart was een smet op het blazoen van de Haven van Antwerpen, die in 2015 een record overslag boekte van boven de 200 miljoen ton. Ondertussen is er een akkoord bereikt tussen de Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts en de stakende loodsen. De Beroepsvereniging van Loodsen (BvL) krijgt een extra prestatiepremie voor het beloofden van schepen langer dan 360 meter en breder dan 48 meter. Op vrijdag 4 maart voer iets na de middag het eerste schip van rederij MSC de haven van Antwerpen weer binnen.

Het Havenbedrijf Antwerpen concentreert zich inmiddels, als grootste banenmotor van België, weer volledig op haar groeiambities. In een exclusief interview met Marc Van Peel, havenschepen en voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen, wordt nader ingegaan op alsmaar groeiende segmenten als de containeroverslag en de liquid bulk, miljoeneninvesteringen bij de bedrijven en grote infrastructurele projecten zoals de Kieldrechtsluis, waarvan de officiële opening is uitgesteld van medio april naar juni.

Seaport Magazine, dat heel 2016 een zilveren randje heeft vanwege het 25-jarig bestaan, legt de link met de bourgondische mentaliteit in Vlaanderen via een interview met Kees Kik van HappyGlass®. De Zeeuw gaat vanaf april kunststof drinkglazen produceren die honderd procent 'look a likes' zijn van echt glas. Een capaciteit van 50.000 glazen per week is een wereldprimeur. Het is een vervolg op de mondiale tender van Duvel Moortgat 'Wie kan een kopie maken van onze echte glazen?' België is vooralsnog de belangrijkste afzetmarkt van HappyGlass®.

In de nieuwe rubriek *Havenberoepen* is de kick-off voor Hans van Loenen, warehousemanager BU Ocean Freight bij Schenker Logistics Nederland B.V. in Rotterdam-Botlek.

Verder is er een sfeerverslag over de Antwerpse Havenlunch en zijn er nieuwsartikelen over onder andere het innovatieve biologische waterzuiveringssysteem van PureBlue Water uit de gemeente Hulst (vlakbij Antwerpen), de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) en Zeeland Bunkering.

Henk van de Voorde  
Hoofdredactie

## Inhoud nummer 2-2016

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| Haven van Antwerpen floreert als nooit tevoren .....              | 2  |
| Antwerpse containeroverslag groeit ten koste van rivalen .....    | 7  |
| Havenberoepen: Hans van Loenen.....                               | 10 |
| Return on investment in haven van Antwerpen.....                  | 12 |
| Port of Zwolle van start .....                                    | 15 |
| Belgische minister zet in op verbetering railgoederenvervoer..... | 17 |
| Nieuws op het spoor .....                                         | 28 |
| Wereldprimeur met kunststof drinkglazen.....                      | 33 |
| Boekbesprekingen.....                                             | 36 |





# Haven van Antwerpen floreert als nooit tevoren

Door: Henk van de Voorde

In de maand juni is de officiële opening van de Kieldrechtsluis in de Haven van Antwerpen. De oplevering van deze grootste sluis ter wereld is enkele maanden uitgesteld vanwege onherstelbare waterschade aan een bedieningspaneel, waardoor er een nieuw paneel besteld moest worden. De positieve groei cijfers van de Haven van Antwerpen onderstrepen de ambities op het gebied van infrastructurele projecten, investeringen, op- en overslag en ladingbehandeling. Kernwaarden voor de haven zijn service en kwaliteit, nautische toegankelijkheid, veiligheid en duurzaamheid. Antwerpen heeft de ambitie om zich als haven te positioneren als dé koploper op het vlak van duurzaamheid in de Hamburg-Le Havre range. Antwerpen is tachtig kilometer meer landinwaarts gelegen dan de andere havens in deze range. Door te kiezen voor Antwerpen gaan rederijen niet alleen voor een toegankelijke, maar ook voor een duurzame haven.

"De grootste containerrederijen van de wereld (Maersk/MSK en CMA CGM) zijn overtuigd van de sterke troeven waarover onze haven beschikt. Ze doen graag zaken met ons omdat we commercieel aantrekkelijk zijn voor veel ladingstromen en vanwege onze goede nautische toegankelijkheid. De Scheldeverdieping kwam in 2010 juist op tijd. De Scheldehaven heeft met haar landinwaartse ligging een onmiskenbare troef in handen. De kosten van vervoer worden op die manier beperkt en transport gerelateerde milieueffecten geminimaliseerd" aldus Marc Van Peel, havenschepen en voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen. Op vijf van de zes vaargebieden is Antwerpen marktleider. Ook de trafiek op het Verre Oosten is flink gestegen.

## Jaarcijfers

De jaarcijfers liegen niet. "Uiteraard zijn we zeer tevreden met onze record overslag van meer dan 200 miljoen ton. De cijfers zijn niet alleen in absolute zin interessant. Op het gebied van de containers (55 procent van onze global business) hebben we zelfs een groei van 7,5 procent kunnen realiseren, terwijl Rotterdam een kleine daling moest toestaan en Hamburg zelfs met 9 procent is gezakt. Ook de containeroverslag in Zeebrugge is fors gedaald. Dat vinden wij zeker niet prettig, maar Antwerpen heeft veel meer gewonnen dan dat Zeebrugge heeft verloren", verklaart de havenschepen.

## Knooppunt

Antwerpen beschikt over de unieke combinatie van een inlandhaven met de nautische toegankelijkheid van een diepzeehaven voor de grootste containerschepen. Goederen en producten worden quadri modaal naar het achterland gedistribueerd: over de weg, het water, per spoor en via pijpleidingen. De haven is het belangrijkste knooppunt van

het West-Europese pijpleidingennetwerk en dankzij haar strategische ligging, in het hart van de Europese productie- en afzetmarkt, biedt ze bedrijven een uitstekend georganiseerd logistiek platform met tal van transportmogelijkheden naar het achterland. Daarnaast is de haven van Antwerpen, die beschikt over een uitstekend netwerk van logistieke en maintenance partners, ook een centrale hub voor het aanvoeren van grondstoffen en het beleveren van overzeese markten. Belangrijk is de goede connectiviteit van Antwerpen naar zowel het voorland als het achterland. De mate van die verbondenheid, de overslagfunctie, is samen met het goede arbeidsethos de kern van het succes van de haven.



Marc Van Peel, havenschepen en voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen.

### Optimale bevaarbaarheid

Het Havenbedrijf Antwerpen staat immer open voor 'verdere, doordachte verbeteringen aan de maritieme toegankelijkheid' van de Antwerpse haven, om de steeds groter wordende schepen te kunnen faciliteren. Maatregelen voor een optimale bevaarbaarheid van de Westerschelde blijven een actueel issue. Met de realisering van de derde verdieping van de Westerschelde, die eind 2010 is afgerond, kunnen ook de allergrootste containerschepen vlotter de haven van Antwerpen aan- en afmeren. Afgelopen zomer was de MSC Zoe zelfs goed voor 19.000 TEU. Tot dusverre staat er geen limiet op de nominale capaciteit van de containerschepen die de Antwerpse haven kunnen aanlopen. Bepalend is de beladingsgraad van de schepen en dus de diepgang waarmee ze de Schelde kunnen opvaren. Recentelijk kon zelfs een diepgang van 15,65 meter worden opgetekend: de Eleonora Maersk draagt het record van diepst gelegen schip op weg naar Antwerpen. Wekelijks lopen gemiddeld zeven containerreuzen de Antwerpse haven aan.

### Chemiecluster

De haven van Antwerpen beschikt over het grootste chemiecluster van Europa. Zeven van de tien belangrijkste chemiebedrijven ter wereld hebben er een productiesite. De

haven zet zich continu in om bedrijven die willen investeren van a tot z te faciliteren. De petrochemie is van oudsher verankerd in de haven van Antwerpen, met een sterke stijging van de natte bulk in de afgelopen jaren. Grote raffinaderijen als Total en ExxonMobil blijven grote bedragen investeren in het vernieuwen van hun installaties in de haven van Antwerpen. Hetzelfde geldt voor chemische bedrijven als BASF en Bayer. "Er is voor honderden miljoenen geïnvesteerd in de toekomst. Dat betekent dat we met enige zekerheid kunnen zeggen dat de petrochemie ook voor volgende generaties verankerd blijft in de Antwerpse haven", aldus Marc Van Peel.

### Arbeidsmarkt

Het is wel zaak dat er ook op termijn voldoende technische vakmensen beschikbaar zijn. Schepen Van Peel heeft haven, industrie en werk in zijn portefeuille. Posten die complementair zijn aan elkaar. In de Antwerpse haven staan permanent honderden vacatures open, onder andere voor procesoperators en onderhoudstechnici. "Als je kijkt naar het relatief hoge aantal werkzoekenden in Antwerpen, is dat zeer opmerkelijk. We willen er dan ook alles aan doen om die mensen naar een baan, als het even kan in de haven, te leiden. Helaas kampen havens met een imago probleem. Havenwerk wordt

vaak ten onrechte geassocieerd met vuil, zwaar en slecht betaald werk. Er zijn juist mooie doorgroeimogelijkheden. De werkgelegenheid is onze achilleshiel. Als de vacatures niet adequaat worden ingevuld, zal de haven aan dienstverlening inboeten."

### Opslagruimte

De sterkte van een haven wordt afgemeten aan de integratie van industriële -, overslag- en logistieke activiteiten. Naast het chemische cluster heeft Antwerpen een enorm complex aan magazijnen en opslagmogelijkheden. Er is meer dan zes miljoen vierkante meter overdekte opslagruimte. "Antwerpen is veel meer dan een transit-haven. Naast doorvoerhaven, wordt er veel toegevoegde waarde gecreëerd via de industriële en logistieke centra. Bijvoorbeeld bij een concern als Katoennatie is er veel slimme logistiek. Niet alleen opslaan, maar er wordt ook allerlei toegevoegde waarde gecreëerd; labeling, herverpakking, dat soort activiteiten. Met de producten die in bulk binnen komen, gebeurt er ook verder in de supply chain daadwerkelijk iets. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor roro activiteiten."

### Supply chain

"Als Havenbedrijf proberen we de hele supply chain te faciliteren. We beogen met een gunstig klimaat alle schakels zo sterk moge-







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

## LIFTAL HIJSTECHNIEK

*Specialisten op het gebied van:*

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

[info@lifal.com](mailto:info@lifal.com)

[www.lifal.com](http://www.lifal.com)

# LIFTAL

### Vestiging Vlissingen-Oost

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

### Vestiging Temse

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



## KOCH Consultancy Group

[www.kochadviesgroep.nl](http://www.kochadviesgroep.nl) Engineers & Architects



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

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

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

**NGICT**  
New concept for container terminals see:

[www.ngict.eu](http://www.ngict.eu)

Thursday May 26th, 2016  
LantarenVenster Rotterdam

# OFF SHORE INDUSTRY2016

[www.offshoreconference.eu](http://www.offshoreconference.eu)

More than 200 senior executives from the industry

### How to make a difference

- Future of the industry
- Iran & Mexico
- Offshore renewables
- Decommissioning
- Walk-to-Work

### Main speakers:



Dedicated network meeting for the offshore industry!

MANAGEMENT PRIORITIES





© Zaha Hadid Architects

**Artist impression Havenhuis Antwerpen**

lijk te laten functioneren. Of het nu producenten of logistieke dienstverleners betreft: we hebben er allemaal belang bij dat er zo weinig mogelijk bottlenecks zijn." Van Peel wijst ook op een bedrijf als Tabaknatie, dat in de afgelopen jaren voor miljoenen euro's heeft geïnvesteerd in de bouw van een nieuw opslagmagazijn op Linkeroever. Het is het grootste opslag- en overslagbedrijf van tabak in de wereld. Ook met betrekking tot bijvoorbeeld opslag van koffie zijn er grote plannen.

### Liefkenshoekspoortunnel

Op Linkeroever zijn met grote infrastructurele werken als de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel en de Kieldrechtsluis barrières weggenomen met het oog op gestroomlijnd goederenvervoer. De nieuwe spoorverbinding van ruim 16 kilometer verbindt de Waaslandhaven rechtstreeks met het Antwerpse havengebied op de rechteroever en het rangeerstation Antwerpen-Noord, het op één na grootste rangeerstation in Europa. Zodoende moeten de treinen niet meer omrijden via de Kennedytunnel, wat al snel een tijdswinst van drie kwartier oplevert.

### Hinterland

"Er is steeds meer handling op Linkeroever. De nieuwe spoortunnel is een economisch belangrijke verbinding. Het is een logistieke gate naar het Europese hinterland. Met deze tunnel is de capaciteit voor goederenverkeer in de Antwerpse haven aanzienlijk verhoogd. Met een tunnel onder de Schelde is er een nieuwe verbinding voor goederenvervoer tussen beide oevers, zodat er meer vervoerscapaciteit is en de Kennedytunnel ontlast kan worden. Zo is er veel capaciteit vrijgekomen voor

reizigersverkeer. Mede in het licht van het groeiende reizigersverkeer, is de tunnel een belangrijke bijdrage aan de mobiliteit in en rond Antwerpen", vertelt Van Peel. Doelstelling is om in 2030 vijftien procent van het containertrafiek in de Antwerpse haven via het spoor te laten verlopen, in plaats van de huidige 7 procent. Treinen met gevaarlijke goederen moeten sinds kort verplicht langs de nieuwe spoorverbinding.

### Kieldrechtsluis

In de haven van Antwerpen is de grootste sluis ter wereld aangelegd: de Kieldrechtsluis (in plaats van Deurganckdoksluis). De nieuwe sluis, aan het einde van het Deurganckdok, vormt de maritieme verbinding tussen de Schelde en het Waaslandkanaal. "Via de sluis, 500 meter lang en 68 meter breed wordt de bereikbaarheid van de haven geoptimali-

seerd. Het scheepvaartverkeer heeft via de nieuwe sluis snel toegang tot alle andere dokken op de Linkeroever."

### Nieuw Havenhuis

Marc Van Peel neemt ook alvast een voor-schot op een andere feestelijke gebeurtenis. "Op donderdag 22 september wordt het fantastische nieuwe Havenhuis officieel geopend. Het is ontworpen door de wereldberoemde architect Zaha Hadid." Het nieuwe Havenhuis, een architecturale mix van oud en nieuw, wordt de nieuwe hoofdzetel van het Havenbedrijf Antwerpen aan Kaai 63. Een werkplek voor 500 medewerkers en een ontmoetingsplaats voor de vele internationale contacten van de Antwerpse haven-gemeenschap. Het nieuwe gebouw symboliseert het dynamische en innovatieve karakter van de haven van Antwerpen.

**Liefkenshoekspoortunnel**

# Tracébesluit vastgesteld Nieuwe Sluis Terneuzen

**Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu heeft het Tracébesluit vastgesteld voor de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Met de bouw van de Nieuwe Sluis verbetert de toegang naar de havens van Terneuzen en Gent. De capaciteit van het sluisencomplex wordt aanzienlijk groter, waardoor de wachttijden verbeteren. Het gaat om een cruciale schakel op de toekomstige as Rotterdam-Parijs, via de Seine-Scheldeverbinding.**

Minister Schultz is blij met de nieuwe mijlpaal. "Zoals het er nu voor staat, kan in het derde kwartaal van 2017 de schop in de grond. Deze nieuwe sluis betekent een vlottere doorvaart tussen Nederland, België en Frankrijk. Hiermee verstevigen we de concurrentiepositie van de maritieme sector in Noordwest-Europa voor zowel binnenvaart, zeevaart als de havens. Het is een impuls voor een duurzame groei van de Nederlandse economie."

## Nederlands-Vlaams project

De Nieuwe Sluis bij Terneuzen is een Nederlands-Vlaams project, uitgevoerd door de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie. In februari vorig jaar tekenden minister Schultz en haar Vlaamse collega minister Weyts van Mobiliteit en Openbare Werken het Verdrag voor de aanleg van de nieuwe sluis met daarin politieke, juridische en financiële afspraken. Het Verdrag is inmiddels door beide parlementen goedgekeurd en gaat in op 1 maart 2016.

Ben Weyts, de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, deelt het enthousiasme van minister Schultz: "Vlaanderen en Nederland werken samen aan een Nieuwe Sluis die schepen tot 120.000 ton vrije doorvaart geeft naar de Haven van Gent. Terneuzen staat voor een metamorfose: de Nieuwe Sluis wordt 2,5 meter dieper, 15 meter breder en 137 meter langer. Een ambitieus investeringsproject met veel lef en nog meer toekomst."

## Belangrijke schakel

Het kanaal Gent-Terneuzen is een belangrijke schakel in de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. De Nieuwe Sluis wordt gerealiseerd binnen het huidige sluisencomplex van Terneuzen. In het Tracébesluit staat een gedetailleerde uitwerking van de gekozen ligging van de sluis. Het Tracébesluit ligt tussen 15 maart en 25 april ter inzage. De aanbesteding vindt plaats als de minister het uitvoeringsbesluit heeft genomen.



*Minister Schultz van Haegen*

## Kosten

Nederland levert volgens het Verdrag een vaste bijdrage van 188 miljoen euro voor de realisatie. Vlaanderen betaalt de rest van de werkelijke kosten. De totale kosten voor aanleg en 30 jaar beheer en onderhoud worden geraamd op 1,14 miljard euro. Voor het project is 48 miljoen euro Europese subsidie (Connecting Europe Facility) toegezegd.

## Gedeeltelijke ontruiming migrantenkamp Calais nadert Franse autoriteiten komen in beweging, positief voor vervoer van en naar UK

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is tevreden over de beslissing van de rechter om een deel van het vluchtelingen-kamp in de haven van Calais te ontruimen. TLN verwacht dat deze ontwikkeling positief is voor de doorstroming van transport van en naar Engeland en de veiligheid van chauffeurs.

### Betere beveiliging transport en chauffeurs

De situatie bij Calais heeft de Nederlandse transportsector het afgelopen jaar zo'n 150

miljoen euro gekost, door de forse overlast van migranten die via een vrachtauto de oversteek van het Kanaal willen maken. TLN maakt zich sinds eind 2014 sterk voor de aanpak van deze overlast. De inzet was een betere beveiliging van het transport en chauffeurs en de verwijdering van het kamp bij Calais. Deze intensieve lobby heeft ervoor gezorgd dat Franse en Engelse autoriteiten in beweging zijn gekomen. De beveiliging van routes is de afgelopen tijd fors opgeschroefd en het migrantenkamp wordt nu gedeeltelijk ontmanteld.

### Mogelijk verschuiving

Als gevolg van de ontruiming van het kamp in Calais verwacht TLN een verschuiving van migrantenstromen naar noordelijker gelegen havens. Een deel van de huidige populatie in Calais zal alsnog naar Engeland willen. TLN onderhoudt dan ook goede contacten met de autoriteiten in Nederland en via zusterorganisaties in België om verschuiving van stromen tijdig te signaleren en roept de betrokken autoriteiten op om alles in het werk te stellen om situaties zoals in Calais te voorkomen.





# Antwerpse containeroverslag groeit ten koste van rivalen

Door: Antoon A. Oosting

**Om de haven van Rotterdam (2015-12,2 miljoen TEU) als grootste in de Europese containeroverslag te verslaan, zou Antwerpen (2015-9,7 miljoen TEU) nog een paar miljoen laadkisten extra moeten overslaan. Maar dat Antwerpen hierin vorig jaar met maar liefst 7,9 procent groeide waar Rotterdam een 0,5 procent verlies boekte, doet aan de Maas toch pijn.**

"Mij steekt het enorm," zei Allard Castelein, CEO van het Havenbedrijf Rotterdam op 15 januari tijdens de presentatie van de jaarcijfers van de overslag in de Rotterdamse haven. Belangrijkste oorzaak voor het achterblijven van de groei in Rotterdam is dat Antwerpen vooral meer diensten met de grote Azië-Noordwest-Europa-megacarriers (18.000-20.000 TEU) van de rederijalliantie 2M van MSC en Maersk wist binnen te halen. Die kunnen dus kennelijk wel probleemloos bij de containerterminals in Antwerpen laden en lossen waar de twee nieuwe terminals op Maasvlakte 2 in Rotterdam nog steeds opstartproblemen hebben. Volgens de oorspronkelijke planning hadden die al in 2014 open moeten gaan wat uiteindelijk pas medio 2015 is gebeurd. Tegelijkertijd draaien de beide grote terminals van MSC-PSA European Terminal en Antwerp Gateway

(DP World) aan het Deurganckdok wel al goed. Voor Maersk en MSC was dat reden om een aantal 2M-diensten naar Antwerpen af te geleiden. Bij Antwerp Gateway meren vooral CMA CGM en een aantal Aziatische rederijen aan. Daar komt nog bij dat vorig jaar in Rotterdam het al langer slepende conflict tussen werkgevers en vakbonden over de mogelijke toekomstige afvloeiing van overtollig personeel op de terminals steeds dreigender proporties aannam. Uiteindelijk is na een 24-uursstaking begin januari besloten opnieuw met elkaar om tafel te gaan. Het wachten is nog steeds op een voor alle partijen aanvaardbare oplossing. Zolang dit conflict niet wordt opgelost, zullen rederijen voor het minste of geringste signaal van sociale onrust blijven uitwijken naar Antwerpen. Het conflict in de haven van Rotterdam heeft alles te maken met de zeer ver doorgevoerde automatisering op de nieuwe containerterminals van APMT (Maersk) en Rotterdam World Gateway (DP World en de rederijen MOL, Hyundai Marine Merchants, Neptune Orient Lines/APL en CMA CGM). Door de grootte en hoogte van de voor het laden en lossen van de megacarriers benodigde kranen is het niet meer mogelijk een kraanmachinist naar boven te sturen. Het werken op zo'n grote hoogte boven een schip is fysiek onwenselijk. Dus moet dat gebeuren vanachter beeldschermen en computerterminals. Bij de terminal van APMT op Maasvlakte 2, worden de kranen nog steeds vanachter het scherm bediend door een kraanmachinist. Bij die van Rotterdam World Gateway daarentegen is de kraanmachinist volledig weg geauto-

matiseerd. Maar voor die automatische processen wordt gebruik gemaakt van volledig nieuwe softwareprogramma's die nog volledig in de praktijk moet worden uitgetest en waar alle bugs nog moeten worden uitgehaald. En dit proces gaat langzamer dan veel betrokkenen waarschijnlijk hadden gehoopt en waardoor dus de nieuwe terminals in Rotterdam nog steeds niet volledig draaien. Zouden ze dat wel doen dan zouden ze elk meer dan 2 miljoen TEU aan overslagcapaciteit aan de bestaande containeroverslag in de haven van Rotterdam toevoegen. De Rotterdamse havendirecteur wacht met smart op het moment dat de nieuwe terminals hun opstartproblemen oplossen. Als dat gebeurt dan moet de haven van Rotterdam ook weer marktaandeel in de containeroverslag in het gebied tussen Le Havre en Hamburg kunnen winnen. "Daar ben ik van overtuigd," aldus Castelein. Overigens heeft de haven van Rotterdam ondanks de terugval van 12,3 naar 12,2 miljoen TEU toch nog zijn marktaandeel in de containeroverslag in de Le Havre-Hamburg-range kunnen uitbouwen tot 30,3 procent. Maar dat komt vooral door de sterke terugval van Hamburg waar vorig jaar maar liefst 9 procent minder containers over de kade gingen wat resulteerde in een marktaandeel van 21,9 procent. Ook Bremerhaven viel terug naar 13,7 procent. En ook Zeebrugge moest inleveren en zag zijn marktaandeel slinken tot 3,9 procent, nog achter Le Havre dat licht won en 6,3 procent aandeel scoorde. En de grote winnaar is dus Antwerpen dat flink uitliep op Hamburg en zijn marktaandeel tot 23,9 procent zag groeien.

MANAGEMENT  
PRODUCTIES



# HAVEN CONGRES ROTTERDAM2016

34<sup>e</sup> editie  
donderdag  
14 april

[www.havencongres.nl](http://www.havencongres.nl)

## Haven in transitie: Creating business

Verdienmodellen van  
de toekomst

Versteviging van de  
waardeketen

Oprichter Coolblue over  
zijn succesformule

Waarde van big data

Afsluitend gesprek met  
Allard Castelein, Steven Lak  
en Adriaan Visser

### Met topsprekers als:



Pieter Zwart  
Coolblue



Leo Brand  
Vopak



Fulco van Lede  
SHV Energy



Bart Leenders  
Neste Netherlands



Allard Castelein  
Port of Rotterdam



Gerlön Niemeier  
Kuehne + Nagel



Steven Lak  
Deltalinqs

Hét ontmoetingsplatform voor ruim  
200 Rotterdamse havenondernemers

Donderdag 14 april 2016  
LantarenVenster Rotterdam



TLN: 2015 beter jaar voor sector transport en logistiek

# Investerings nodig voor toekomst logistiek Nederland

Ondernemers in de transportsector zijn overwegend positief over het afgelopen jaar. Het herstel dat in 2014 werd ingezet zet zich voorzichtig door. Dit concludeert Transport en Logistiek Nederland (TLN) op basis van haar conjunctuurenquête. Negatief zijn de ontwikkelingen in de prijzen. Dit is zorgelijk omdat ontwikkelingen rond duurzaamheid, digitalisering en de arbeidsmarkt flinke investeringen vergen om de sterke positie van Nederland als logistiekland te handhaven.

## Toenemende bedrijvigheid

Ondernemers in de sector transport en logistiek zijn in toenemende mate tevreden over de economische situatie waarin de sector zich bevindt. Dit wordt onderbouwd door een toegenomen bedrijvigheid in 2015. Die staat nu op het hoogste punt sinds 2008. Ook het aantal bedrijven dat winst maakt neemt toe. Het aantal faillissementen van bedrijven in het goederenvervoer over de weg is in 2015 met 30 procent sterk afgenomen ten opzichte van 2014.

## Behoud sterke positie

Nederland heeft een sterke positie in transport en logistiek. Om die positie te behouden moeten bedrijven kunnen innoveren en investeren in digitalisering. Arthur van Dijk, voorzitter TLN: "Vervoerders worden steeds meer ketenregisseurs, die hun opdrachtgevers ontzorgen en het hele logistieke proces overnemen. Voor een succesvolle transitie zijn investeringen in materieel, mensen en in de digitale snelweg noodzakelijk". Door de aanhoudende prijsdruk vreest TLN dat bedrijven niet voldoende financiële ruimte hebben om daadwerkelijk te kunnen investeren in de toekomst.

## COLUMN

## Heeft vordering crewing agency voorrang bij verkoop van een schip?

De Rechtbank Rotterdam heeft onlangs een oordeel gegeven over de vraag of een crew agency haar vordering op de eigenaar van een schip met voorrang kan verhalen op een binnenvaartschip. Op de meeste schepen is een hypotheek gevestigd. In het geval van een faillissement of gedwongen verkoop van het schip, zal de vordering van de bank voorgaan op de meeste andere vorderingen van schuldeisers. Eén van de uitzonderingen is een loonvordering van een bemanningslid. Deze vordering kan met voorrang worden verhaald op de opbrengst van de verkoop van het schip. De loonvordering gaat dus vóór op de vordering van de bank.

In de procedure voor de Rechtbank Rotterdam had de bank aangekondigd een binnenvaartschip te gaan verkopen omdat de eigenaar van het schip niet aan haar verplichtingen jegens de bank had voldaan. De scheepseigenaar had tevens de crewing agency niet betaald. De crewing agency had verschillende bemanningsleden geleverd die werkzaamheden voor het schip hadden uitgevoerd. De crewing agency stelde dat haar vordering op de scheepseigenaar met voorrang kon worden verhaald op het schip omdat deze vordering in feite een loonvordering betreft van verschillende bemanningsleden van het schip.

De rechtbank overwoog dat het voorrecht ter bescherming van de belangen van het bemanningslid is. Hierdoor worden de verhaalsmogelijkheden voor de loonvordering van het bemanningslid zo veel als mogelijk gewaarborgd. De rechtbank oordeelde dat in dit geval het loon aan het betrokken personeel was betaald. Het belang dat deze regeling beoogt te beschermen is dus gewaarborgd. De vordering van de crewing agency op de scheepseigenaar kan niet met de loonvordering worden gelijk gesteld, nu het bij de vordering van de crewing agency niet gaat om loon, maar om een vergoeding voor de verleende diensten als uitzendbureau, aldus de rechtbank.

Een vordering van de crewing agency is dus niet met voorrang verhaalbaar op het schip. Dit betekent dat indien de scheepseigenaar in financiële problemen verkeert, het heel lastig is voor de crewing agency om haar vordering te verhalen. Een mogelijke oplossing voor dit probleem is om in de overeenkomst met het bemanningslid af te spreken dat alle vorderingen van het bemanningslid op de scheepseigenaar worden gecedeerd (verkocht) aan de crewing agency.

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



smallegange  
Smallegange - law firm with a view

"Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs"

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

OPLEIDING, TRAINING, SIMULATIE EN ADVIES



**Vaktrainingen Duits**

- Duits voor de expediteur I & II
- Duits voor de binnenvaart I & II
- Resolutie 35 - Radioverkeer in de binnenvaart

**schrijf nu in!**

Kijk op de website voor startdata en de cursusinformatie.

ONDERDEEL VAN DE STC-GROEP | 020 22 35 622 | WWW.AMSTERDAM.STC-BV.NL

# Havenberoepen

Door: Lydia Gille

Dit jaar is het precies 50 jaar geleden dat in Rotterdam de eerste container werd gelost. De Amerikaan Malcolm McLean deed zijn uitvinding van de toen nog 35ft-container in de jaren dertig van de vorige eeuw. Het duurde nog tot 23 april 1966 voordat Sea-Land startte met de trans-Atlantische containerdienst. Op 3 mei 1966 lag SS Fairland voor de kant in Rotterdam en loste daar de eerste container. Het begin van een revolutie, die globalisering mogelijk maakte, de werkgelegenheid bevorderde en de Nederlandse economie een enorme impuls gaf. Dankzij standaardisering is het maritieme transport efficiënt en goedkoop. Het werk in de haven is er schoner, lichter en veiliger door geworden en de logistieke ontwikkelingen genereren hoogwaardige dienstverlening, direct en indirect. Toch is het imago van de haven er een van zakken sjouwen en vuil werk in een mannenbolwerk. Klopt dat beeld wel? Seaport Magazine start een serie over werken in de haven, waarbij functies aan bod komen die wel gemoderniseerd doch in essentie weinig anders zijn en functies die spectaculair vernieuwd zijn, zoals de remote operator, de kraanmachinist die in een kantoor op beeldscherm drie schepen tegelijk lost. In deze aflevering bijt de warehousemanager het spits af.

**Naam:** Hans van Loenen

**Leeftijd:** 61 jaar

**Functie:**  
Warehousemanager  
BU Ocean Freight

**Bedrijf:**  
Schenker Logistics Nederland B.V.,  
locatie Rotterdam-Botlek

**Werkzaam in de haven sinds:**  
1976



## Hoe bent u in de haven terechtgekomen?

'Ik ben erin gerold dankzij een kennis die secretaresse was van de HR-manager van Schenker. Vanwege privéomstandigheden wilde ik mijn baan als nachchauffeur graag verruilen voor een dagfunctie. Schenker zocht een reservechauffeur om de vrije dagen en het ziekteverzuim op te vangen. Op dagen dat iedereen er was, hielp ik dan in de loods. Dus ik ben eigenlijk van onderaf aan begonnen en de laatste twintig jaar geef ik leiding.



'Die praktijkervaring is heel belangrijk bij het leidinggeven. Ik weet wat sjouwen is en wat het betekent om vies thuis te komen. 'Maar oh wat moest ik wennen. De taal die eruit geslagen werd! Ik kwam uit Rotterdam-Kralingen en kende de haven niet. Toen leerde ik echt de Rotterdamse mentaliteit van niet-lullen-maar-poetsen kennen. En van gewoon eerlijk zijn tegen elkaar, niet eromheen draaien en zeggen hoe het ervoor staat. Die eerste weken heb ik mijn ogen uitgekeken. Het bruipte van leven in die haven. Al die stukgoedschepen en havenwerkers. Als je nou naar de Maasvlakte gaat, ECT ofzo, kom je de portier tegen en nog eens iemand en dan heb je het gehad. Om nog maar niet te spreken over de Tweede Maasvlakte. Daar kom je helemaal niemand meer tegen. Dat is wel een verschil.'

## Is er veel veranderd?

'Mijn functie als warehousemanager is vooral veranderd in een kantoorbaan. Het loodswerk is schoner en lichter geworden. Vroeger liep ik met balen van 60 kilo te sjouwen, nu mag je niet meer dan 23 kg tillen en verplaatsen we alle goederen met heftrucks en reachtrucks. Ooit liepen we van de stukgoedschepen buiten naar de loods binnen en werden we vuil van de lading. Nu staan de containers aan de hal gekoppeld en is de vloer gecoat. Veel is geautomatiseerd, maar de administratie is niet minder geworden, alleen papierlozer.



‘Wat niet snel zal veranderen is de handenarbeid bij stukgoederen. Door de standaardafmetingen van de meeste pallets heb je voor een lading al snel twee containers nodig. Als je dit handmatig in een stukgoedcontainer laadt, volstaat één container. Ga maar na, een high cube container is 76 kuub. Als je daar losse doosjes in stuwt, krijg je er ongeveer 68 kuub in. Op pallets ontstaat er loze ruimte en past er nog maar 55 kuub in; een verlies van 21 kuub op een volle container. Dan wordt het te duur en verhuizen de inkopen naar een ander land. Toen ik bij Schenker kwam, hadden we stukgoedschepen met goederen uit Hongarije, Bulgarije, Tsjechoslowakije. De eerste containers kwamen met lading uit Japan. Nu komen de goederen uit China en over tien jaar zal dat India, Pakistan of Bangladesh zijn. ‘De grootste verandering die ik in die 40 jaar heb meegemaakt is de instelling van regels en procedures voor de veiligheid. Als ik een lamp wilde vervangen, klom ik op een pallet 6 meter hoog en als je collega toevallig gas gaf of zijn voet van de rem haalde, dan liep je een groot risico op de vloer te belanden. Dat kan niet meer. Er zit een veiligheidskooitje op de reachtruck en die is zo ingesteld dat hij dan niet meer kan rijden. Ik moet wel zeggen, al die regeltjes, je weet waar je aan toe bent en het is duidelijk voor iedereen. Een stuk veiliger, want vroeger gebeurden er regelmatig ongelukken.’

### Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?

‘De kern van mijn werk is de planning in het warehouse. We weten wanneer een boot binnenkomt en gelost en geladen wordt. Ik maak een weekplanning voor inkomende en voor uitgaande containers. Daar zit nog geen truck bij of iets anders. Dan heb ik nog een digitaal programma waarin ik

de aanvullende werkzaamheden vermeld, zoals de vervoerders die komen afhalen of leveren en de overslagorders die de interne afdelingen plaatsen. De wijzigingen op de planning houd ik van uur tot uur bij. Op dit moment stormt het en liggen de terminals op de Maasvlakte stil. Dat betekent 24 uur achterstand. Dat verdeel ik dan over de dagen in de week. ‘Verder onderhoud ik veel contact met de mensen via werkoverleg en vergaderingen met de drie teamleiders. De mensen in het warehouse zie ik drie, vier keer op een dag. Veel gaat hier via de mail, maar ik ben van het ouderwetse en bel of loop er even heen.’

### Welke kwaliteiten moet je hebben voor dit vak?

‘Je moet je aan procedures houden voor de veiligheid en structuur aanbrengen in de aanpak van het werk. Je moet kunnen organiseren en analyseren, want als er iets fout is gegaan moet je weten waar en waarom. Verder is goed kunnen communiceren en goede relaties opbouwen met mensen heel belangrijk. En, geen leuk woord, maar delegeren hoort er ook bij. Eerst was je maatjes en dan sta je erboven. Nou, dat heeft wel een paar jaar geduurd. Uiteindelijk is dat gelukt, ook met training, maar ik kwam er vanzelf achter. Dan zaten de mensen te kijken en te lachen en ik zat met het zweet op mijn voorhoofd en toen dacht ik, dat ga ik eens anders doen. Wat je altijd zelf deed moet je afleren. En je moet altijd zorgen dat het menselijke erbij blijft. Dat is heel belangrijk. Het is ook een stukje mensenkennis wat je leert. ‘Van nature ben ik een teamspeler. In dit werk ben ik wel afhankelijk van mijn collega's, maar niet heel erg. Binnen de opdracht heb ik een grote vrijheid. Dat is toch wel zo bij Schenker: als je het goed doet ben je eigenlijk vrij.’



### Is het mannenwerk of vrouwenwerk?

Mijn functie zou heel goed door een vrouw gedaan kunnen worden. De dame moet zorgen dat ze de opleiding heeft en solliciteert. Kraanwerk kan een vrouw toch ook? Maar onder de sollicitanten zit bijna nooit een vrouw. In het warehouse hebben we een dame gehad op de reachtruck en die ging na verloop van tijd toch weer weg. Ik denk dat dat kwam doordat ze de hele dag tussen de mannen zat. Je komt wel in een mannenwereld. Je moet een goeie mix hebben. Bijna alle werk kan door vrouwen gedaan worden, maar ik denk niet dat ik dat nog meemaak. Dat is toch wel zonde. Ik geef rondleidingen aan groepen van het Educatief Informatie Centrum Mainport en dan zeg ik dat er in de haven heel veel werk is en dat je met de juiste inzet een goed salaris kan verdienen.’





# Return on investment in haven van Antwerpen

Door: Henk van de Voorde

De afgelopen decennia is er veel geïnvesteerd in de Antwerpse haven. Zowel door nationale en internationale private bedrijven als publieke instanties. En wie investeert, krijgt graag waar voor zijn geld. Dat geldt ook voor de overheid die de beste keuze wil maken met de publieke middelen die ze ter beschikking heeft. De cijfers liegen niet. Met een toegevoegde waarde van bijna 10 miljard euro en directe en indirecte arbeidsplaatsen voor ruim 150.000 mensen biedt Antwerpen een hoge return on investment. De haven van Antwerpen heeft in 2015 zelfs de historische mijlpaal overschreden van 200 miljoen ton behandelde goederen en 9 miljoen behandelde TEU (standaardcontainers). Alle goederensegmenten vertonen een plus met de trafieken van containers en vloeibaar massagoed als belangrijkste pijlers van de Antwerpse groei.

Om ook op terrein concurrerend te blijven moet de haven van Antwerpen vooruit kijken en investeren in de toekomst. Alleen op die manier kan de haven blijven groeien en zal de motor van de Belgische economie niet gaan haperen. Conform de prognoses zal Antwerpen vanaf 2020-2021 behoefte hebben aan nieuwe capaciteit voor containerbehandeling. Vandaar dat het Antwerpse havenbestuur de dringende voorbereidingen treft voor de eerste fase van een nieuw getijdendok, met bijhorende terminalcapaciteit op de Linkerscheldeoever.

De Ontwikkelingszone Saeftinghe, een ruimte van meer dan 1.000 hectare, wordt gereserveerd voor dit dok met daar omheen terreinen voor logistiek, overslag en industrie. De aanleg van de Ontwikkelingszone Saeftinghe zal in fases gebeuren.

## Churchill Industrial Zone

Naast de uitbreiding op de Linkeroever wordt ook volop gezocht naar een nieuwe, waardevolle bestemming voor vrije en nieuwe terreinen op de Rechterscheldeoever. Het Havenbedrijf is eigenaar van de voormalige fabrieksterreinen van Opel en lanceerde voor de invulling van deze terreinen een internationale aanbesteding. De 'Churchill Industrial Zone' telt 96 hectare en biedt potentiële investeerders een unieke toplocatie voor de ontwikkeling van industriële activiteiten in het hart van de haven van Antwerpen. Het Havenbedrijf koestert de ambitie om van deze zone opnieuw een centrum te maken van werkgelegenheid met allerlei toegevoegde waarde activiteiten voor Antwerpen en haar omgeving. Met het vertrek van MSC naar het Deurganckdok kan het Delwaidedok een nieuwe bestemming krijgen.





### Absoluut record

De haven van Antwerpen heeft in 2015, voor het eerst in haar geschiedenis, de grens van 200 miljoen ton goederenoverslag overschreden. En wel met ruime cijfers. Op 31 december eindigde de teller op 208.423.920 ton behandelde goederen. Dat is 4,7 procent meer dan een jaar eerder, toen het jaar werd afgesloten met een goederenoverslag van 199 miljoen ton. Ook in de containeroverslag werd er een miljoenenrecord gevestigd, met de behandeling van ruim 9,6 miljoen TEU. Een stijging van 7,5 procent in vergelijking met het afgelopen jaar.

Met deze groeicijfers presteert Antwerpen opmerkelijk sterker dan Rotterdam en Hamburg, de nummers 1 en 3 in Noordwest-Europa. De Antwerpse haven ziet sinds begin 2015 het volume containergoederen uit onder meer Azië sterk toenemen.

ruim vier procent tot 4.653.351 ton. Het conventioneel stukgoed steeg met ruim een procent een eindbalans van 10.007.679 ton.

### Vloeibaar massagoed

Het vloeibaar massagoed sloot ook in 2015 af met mooie groeicijfers. Een stijging van ruim zes procent was goed voor 66.668.371 ton. De overslag van aardoliederivaten steeg met vier procent tot 47.904.167 ton. Ook de overslag van chemicaliën zat met +18,2% (tot 13.442.950 ton) stevig in de lift. Ruwe aardolie kende vorig jaar een lichte terugval en eindigde 2015 met een overslag van 4.814.047 ton (-3,4%).

### Investerings petrochemie

De stijgende groeicijfers in de liquid bulk bevestigen de positie van Antwerpen als het belangrijkste geïntegreerde petrochemische

liepen er 14.417 zeeschepen de haven van Antwerpen aan. Een stijging van bijna drie procent. De bruto tonnenmaat van de schepen groeide in het afgelopen jaar met bijna tien procent tot 367.709.003 BRT.

### Duurzaamheid

Duurzame economische en industriële ontwikkeling is een belangrijk speerpunt voor de haven van Antwerpen. De haven-gemeenschap hanteert het evenwicht tussen People, Planet, Prosperity (de 3 p's) als richtlijn voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het bewijst dat economie en ecologie in harmonie met elkaar kunnen bestaan. Als motor van de Vlaamse economie is de haven met bijna 150.000 werknemers een belangrijke werkgever. Meer dan 900 bedrijven in de haven creëren duurzame toegevoegde waarde voor hun klanten en stakeholders.

### Dialoog Antwerpen en Rotterdam

De werelddhavens Antwerpen en Rotterdam gingen tijdens het lanceringsevenement van het derde duurzaamheidsverslag de dialoog met elkaar aan. Ze geven hun visie op duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen in het kader van de nieuwe UN Sustainable Development Goals. CEO Eddy Bruyninckx van de haven van Antwerpen ging met Erik van der Schans, Director Environmental Management van Rotterdam, in debat over de rol van de havens op het vlak van duurzame ontwikkeling. 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.



### Containersegment

Antwerpen is de enige haven in Noordwest-Europa die 2015 met bijzondere groeicijfers in het containersegment heeft afgesloten. Het Deurganckdok zal de verdere groei in de behandeling van containers de komende jaren moeten opvangen, maar vanaf 2020-2021 heeft Antwerpen bij gestage groei behoefte aan nieuwe behandelingscapaciteit voor containers. Als het Havenbedrijf haar klanten eind 2021 de voor hen noodzakelijke nieuwe capaciteit wil kunnen aanbieden, dan moet er in hoog tempo gewerkt worden aan de eerste fase van het Saefinghedok. Als hier echter te veel tijd mee verloren gaat, dreigt Antwerpen letterlijk en figuurlijk de boot te missen.

### Groei

Het containersegment vertoont zowel in tonnen als in aantallen een mooie groei. Het aantal behandelde containers in TEU steeg vorig jaar met maar liefst 7,5 procent tot 9.653.511 TEU. In tonnage bedroeg de groei 4,6 procent, wat 113.294.675 ton opleverde na 12 maanden. Het roro-verkeer steeg met

cluster van Europa. In 2015 is invulling gegeven aan de realisatie of de opstart van eerder aangekondigde investeringen, zoals bij Total (Optara), ExxonMobil (Anwerup EPC2) of Evonik (uitbreiding installaties butadien en MTBE). Bovendien werden ook nieuwe investeringen bekend gemaakt. Inovyn gaat investeren in een grootschalige kaliumhydroxide productie die in 2017 moet opstarten en ook het Japanse Nippon Shokubai startte onlangs een investering waardoor de Antwerpse vestiging vanaf 2018 over meer capaciteit zal beschikken voor de productie van superabsorberende polymeren en ajiijnzuur.

### Droog massagoed

Het droog massagoed ging er ook in het afgelopen jaar op vooruit en realiseerde een groei van 2,2 procent, goed voor een overslag van 13.799.844 ton. De overslag van kolen steeg met bijna twaalf procent tot 1.585.083 ton. Ook zand en grind werden in 2015 weer meer overgeslagen. De stijging van bijna 15 procent vertaalde zich in een totaal van 1.554.290 ton. In 2015





## 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](mailto:info@bek-verburg.nl)  
Internet [www.bek-verburg.nl](http://www.bek-verburg.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: [cwv@vletterlieden.nl](mailto:cwv@vletterlieden.nl)  
Tel 24/7: +31 (0)255 515354  
Tel office: +31 (0)255 521796  
[www.vletterlieden.nl](http://www.vletterlieden.nl)



## Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

Ons kantoor bestaat uit advocaten die zich hebben gespecialiseerd in het maritiem-, vervoer- en transportverzekeringsrecht.

Wij zijn met name 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](http://smallegange-lawyers.com)



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

## ALCONET Reefer depot offers;

- 40000m<sup>2</sup> 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](http://www.alconet-containers.com), [info@alconet.nl](mailto:info@alconet.nl)





# Port of Zwolle van start

Port of Zwolle, het gezamenlijke havenbedrijf van Zwolle, Kampen en Meppel is eind 2015 officieel in bedrijf. Door de bundeling van de havenactiviteiten van de drie gemeenten wordt de concurrentiepositie ten opzichte van andere binnenhavens versterkt. Een gezamenlijk havenbedrijf zorgt op termijn voor een toename van de aanvoer, doorvoer en overslag van goederen via de havens van Zwolle, Kampen en Meppel. Uiteindelijk moet Port of Zwolle het logistieke knooppunt van Noordoost Nederland worden. Dat is ook te herleiden uit het logo van Port of Zwolle. De drie punten symboliseren de drie gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle. De punt wijst daarbij naar Duitsland en verder richting het noordoosten.

Port of Zwolle is het resultaat van een bijzondere grensoverschrijdende samenwerking tussen twee provincies, drie gemeenten en het regionale bedrijfsleven. Door de krachten op het gebied van havenontwik-

keling en logistiek te bundelen, wordt de economisch groei, werkgelegenheid, gezamenlijke profilering en lobby van de regio Zwolle gestimuleerd.

## Strategisch partner

Port of Zwolle is het logistieke knooppunt van het Noordoosten. Als strategisch partner ligt het bijzonder gunstig op de lijn tussen de grote zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen richting het noorden. Door de gunstige ligging in het noorden en de goede ontsluiting via weg- en water is het havengebied erg in trek bij (watergebonden) bedrijven. Het havengebied kent veel mogelijkheden voor het afhandelen van verschillende soorten ladingen. Ongeveer 200 bedrijven doen dagelijks zaken vanuit dit havengebied. Met vier vervoersmodaliteiten tot hun beschikking bereiken zij de hele wereld.

Mede door de groeiende overslagcapaciteiten van containers en de investeringen in de havens en ontsluitende infrastructuur heeft Port of Zwolle mogelijkheden om te groeien. De havens vullen elkaar goed aan. De haven in Meppel is de grootste containerbinnenhaven van Noord-Nederland. In de havens van Kampen en Zwolle staat de overslag van bulkgoederen centraal. De haven van Kampen is voor shortsea-schepen bereikbaar en in de toekomst kunnen kustvaarschepen tot 4000 ton in deze haven komen.

Het bedrijfsleven in de regio Zwolle heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de

ontwikkeling van Port of Zwolle. De gemeenten hebben dankbaar gebruik gemaakt van de kennis en expertise van de bedrijven in de regio om op een effectieve wijze te kunnen samenwerken. Het havenbedrijf gaat verder als zelfstandige organisatie met een eigen directie. Managing director Jeroen van den Ende en general manager Marco Swenne vormen gezamenlijk de directie van Port of Zwolle.

In deze beginperiode is de branding, marketing en acquisitie van Port of Zwolle het belangrijkste aandachtspunt. Port of Zwolle probeert aansluiting te zoeken met de netwerken van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Daarnaast richten zij zich ook op Duitsland en verder richting het noordoosten. Uiteindelijk moet Port of Zwolle het logistieke knooppunt van Noordoost Nederland worden.

## Toekomst

Optimale bereikbaarheid van de regio en goede bediening van de klanten zijn belangrijke punten. Daarmee wordt de economische kracht van de regio behouden en versterkt. Als een bedrijf zich wil vestigen in het havengebied van Port of Zwolle, moet dat kunnen op de, voor hem, meest geschikte locatie. De directie van Port of Zwolle is ook druk bezig om Europese bekendheid te werven. Er zijn al goede handelsrelaties ontstaan door samenwerking met Europese havens. Port of Zwolle is een havengebied met ambitie, potentie en groeimogelijkheden en is klaar voor de toekomst.



Foto: Fotografe Gwendelyn Luijk

# 397 meter lang schip aangekomen in Amsterdamse haven

***In de 400 meter lange Noordersluis is dat passen en meten***



De MV Solitaire is met zijn 397 meter het grootste schip ooit dat de grote zeesluis van IJmuiden passeert en in de Amsterdamse haven afmeert. Deze pijpenlegger komt voor groot onderhoud en aanpassing naar Amsterdam. Het schip, dat ingezet wordt voor de aanleg van onderzeese aardgas- en olieleidingen, is sinds 1998 eigendom van het Zwitsers/Nederlandse offshore bedrijf Allseas. Het schip is 29 februari aangekomen en ligt bij de USATerminal/ Dutch Offshore Base in de Amerika Haven.

Met de keuze van Conquest Offshore BV eind vorig jaar voor de Amsterdamse haven als thuishaven voor het 1400 ton sterke Kraanschip Conquest MB1 komt de gewenste aansluiting met de offshore industrie op gang. De centrale en strategische ligging van Amsterdam, onder meer bij Schiphol, de getij loze haven van Amsterdam en de wens om de offshore industrie vanuit Amsterdam te bedienen is bepalend geweest voor de oprichting van Dutch Offshore Base, gevestigd op de grote terminal van Ter Haak Group.

Michiel Zwagerman, directeur eigenaar van Dutch Offshore Base: "Door de aanwezigheid van het kraanschip de MB1 was het voor ons een hele natuurlijke keus om Allseas aan te bieden de aanpassingen en het onderbouw van de Solitaire hier te laten doen. De kennis en de ervaring is aanwezig en misschien nog wel het allerbelangrijkste: de 'yes we can' mentaliteit om de Solitaire met 397 meter te schutten in een 400 meter lange sluis getuigt van groot vertrouwen."

Richard ter Haak, CEO Ter Haak Group: "De komst van de Solitaire is goed voor de Amsterdamse haven en een mijlpaal voor de Amsterdamse offshore activiteiten.

Hiermee laten we zowel nationaal en internationaal zien wat we op dit gebied kunnen accommoderen. Voor ons betekent dit een aanzienlijke uitbreiding van onze dienstverlening. Hierdoor zullen meer offshore bedrijven de Amsterdamse haven als een optie zien."

Koen Overtoom, operationeel directeur Havenbedrijf Amsterdam: "Wij zijn heel trots op de komst van de Solitaire omdat de offshore activiteiten in onze haven hiermee een geweldige impuls krijgen. Dit is goed voor de werkgelegenheid. Mede door de durf, visie en handelsgeest van de bedrijven in de regio levert de komst van de Solitaire grote toegevoegde waarde aan de Amsterdamse haven, de stad en de regio".

Aan boord van het schip worden de pijpen ontbraamd, opgelijnd en aan elkaar gelast. Via een stinger wordt de pijpleiding naar de zeebodem geleid. Het schip kan ca 22.000 ton aan pijpdelen meenemen en legt per etmaal tot 9 kilometer aan pijpleiding op waterdiepten tot 3 kilometer, en herbergt 420 bemanningsleden.

Het schip zal naar verwachting in de zomer van 2016 naar zee terugkeren.



Door: Antoon A. Oosting

# Belgische minister zet in op verbetering railgoederenvervoer

Het transport van lading van en naar de haven van Antwerpen moet veel meer via het spoor worden afgewikkeld. Dat vindt de Belgische federale minister van mobiliteit, Jacqueline Galant. In haar speech ter gelegenheid van de opening van de op donderdag 3 maart gehouden Vlaamse Havenlunch in de zaal van Grand Cafe Horta in Antwerpen deed zij een dringend beroep op alle partijen, zowel overheden als private partijen om de handen in een te slaan voor het versterken van het spoorgoederenvervoer.

Op deze door het bureau Management Producties uit Vlaardingen georganiseerde netwerkconferentie beloofde de minister te blijven investeren in de verbetering van de railinfrastructuur van en naar de havens. In samenwerking met de gewesten werkt zij aan een nieuwe investeringsplan. Maar dat moet tegelijkertijd gepaard gaan met een beter gebruik van het spoor voor het vervoer van lading van en naar met name de haven van Antwerpen.



Want zonder een flinke verschuiving van lading van de weg naar het spoor loopt de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen maar ook op een groot deel van het Belgische wegensysteem groot gevaar. "De files zijn nu al een zware last," aldus Galant in haar speech. Zij wees nog maar eens op de prognoses dat het goederenvervoer van en naar de haven van Antwerpen tussen 2008 en 2030 met maar liefst 52 procent blijft stijgen. "Een enorme stijging," die volgens Galant niet meer over de weg kan worden afgewikkeld.

Galant: "Stimulering van goederenvervoer per spoor is essentieel." De afgelopen jaren is er al veel geïnvesteerd in verbetering van de ontsluiting van de haven via het spoor. Desondanks blijft het aandeel van het spoor in het totale vervoer van en naar de haven van Antwerpen bescheiden. Nieuwe investeringen moeten ook geld opleveren. De Belgische spoorwegen kampen nu met een schuld van € 4 miljard en dat mag wat de minister betreft niet langer blijven oplopen. "Deze spiraal moet gestopt worden," aldus Jacqueline Galant.

De productiviteit van het goederenvervoer moet wat haar betreft beslist omhoog. Infrabel en de vervoerders op het spoor moeten hun plannen beter op de klanten afstemmen. Maar zij benadrukte dat een modal-shift niet alleen wordt bereikt door investeringen in infrastructuur. Vervoerders en verladers moeten ook zelf beter kijken naar hoe zij hun vervoer kunnen verschuiven van de weg naar het spoor. De minister is bereid de komende jaren de subsidies voor stimulering van het spoorgoederenvervoer voort te zetten.

Tot nog toe heeft het spoor slechts een bescheiden aandeel in het vervoer van en naar de haven van Antwerpen. In totaal ging het in 2014, het laatste jaar waarover dit cijfer bekend is, om 8 procent maar naar containers gekeken is het slechts 7 procent. De binnenvaart doet het wat dat betreft nog stukken beter met 41 procent in totaal en 36 procent aandeel in het vervoer van containers. Maar met 57 procent gaan de meeste containers nog steeds per truck over de weg.

Het streven van de haven van Antwerpen is er op gericht tot 2030 het aandeel van het spoor te vergroten naar respectievelijk 20 (in het totaal van alle lading) en 15 procent (sec de containers). Ook de binnenvaart moet zijn aandeel vergroten naar 42 procent van de containers (36 procent totaal). En het aandeel van de truck moet terug van 57 naar 43 procent.

Maar bereikbaarheid van een haven is niet alleen een kwestie van goede infrastructuur maar ook met connectiviteit, aldus prof. Dr. Theo Notteboom, moderator van de Havenlunch en professor aan de maritieme universiteit van Dalian en hoogleraar aan de universiteiten van Antwerpen en Gent. "Connectiviteit heeft veel te maken met netwerken en de toegankelijkheid hiervan," aldus Notteboom. Er is een nood aan connectiviteit in Europa en de concurrentie tussen de drie grote hubs van Noordwest-Europa, Rotterdam, Antwerpen en Hamburg, zal zich volgens Notteboom in de toekomst vooral ook afspelen op het vlak van het beheersen van de informatie over ladingstromen via het gebruik van Big Data.



# Deze transportbedrijven weten de weg...

## Transport met Zwitserse precisie

Voor dagelijks transport van al uw goederen van en naar Zwitserland

LTT BV. Een Nederlands transportbedrijf dat al vele jaren kwalitatief transport waarborgt. Snel en flexibel. Met een zeer hoge klantwaardering. Transport als een Zwitsers uurwerk: betrouwbaar en punctueel!



[www.lttbv.nl](http://www.lttbv.nl)



meer dan een Scandinavië specialist

Finding New Ways



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

### Bring – Finding New Ways

Griendwerkersstraat 10 | 3334 KB | Zwijndrecht | Nederland  
Strijbroek 6 | 2860 | Sint-Katelijne-Waver | België

[Bringcargo.sales.nl@bring.com](mailto:Bringcargo.sales.nl@bring.com)

[www.bring.nl](http://www.bring.nl)

**THIJS**  
LOGISTIEK

Havenweg 10  
6006 SM Weert  
Nederland  
T. +31(0)495 457245  
F. +31(0)495 457244  
[info@thijs.nl](mailto:info@thijs.nl)



**THIJS**  
bezorgt  
het plezier





# Schippers bij sluizen Zeeland geattendeerd op regels

Sinds 18 januari komen schippers bij drie sluizen in Zeeland digitale borden tegen waarop zij worden geattendeerd op het naleven van een tweetal regels: 'rood licht betekent invaart en uitvaart verboden' en 'trossen vast, schroeven uit.'

## Wachten bij rood en rood/groen licht

Net als op de weg betekent een rood licht ook op het water dat je moet wachten. Maar ook op het water houdt niet iedereen zich aan deze regel. Regelmatig varen schippers al als de sluisdeuren opengaan, terwijl het licht dan nog op rood of rood/groen staat. In beide gevallen mag een schipper dan nog niet de sluis in- of uitvaren. Wanneer de lichten rood/groen branden, is dit het teken dat de sluis spoedig opengaat. Schippers kunnen zich dan startklaar maken om de sluis in te varen.

## Trossen vast, schroeven uit

Vaarweggebruikers komen bij het schutten letterlijk en figuurlijk in elkaars vaarwater. Dat kan hinder en irritatie geven. Bijvoorbeeld wanneer een groot schip zijn schroef laat draaien om het schip in de sluis



op zijn plaats te houden. Doordat een schipper zijn schroef laat draaien, veroorzaakt hij golven achteruit. Kleinere schepen die vervolgens de sluis invaren komen hierdoor in een stroming waardoor ze niet veilig kunnen afmeren of zelfs tegen een schip of sluiswand botsen. Om dit te voorkomen geldt de regel: trossen vast, schroeven uit. Bij de Krammersluizen, waar zoet en zout water van elkaar gescheiden worden, is het uitzetten van de schroeven ook om een andere reden van belang: werveling van het water hindert het scheiden van zoet

en zout water en vertraagt daarmee het schutproces.

## Handhaving

De digitale borden staan bij de Kreekrak-, Hansweert- en Volkeraksluizen. Er wordt in eerste instantie waarschuwend opgetreden. Als een schipper niet meewerkt of veelvuldig de regels blijft overtreden, kan Rijkswaterstaat met inzet van mobiele verkeersleiders handhavend optreden. Zodra er meer recreatievaart op het water is, wordt de actie herhaald.

## Akkoord over systematische controles Europese buitengrenzen

De Europese migratieministers hebben onlangs besloten dat iedereen, ook EU burgers, systematisch gecontroleerd moeten worden aan de Europese buitengrenzen. Alle lidstaten worden verplicht om van iedereen die de EU binnentreedt of verlaat te controleren of ze geen bij bedreiging vormen voor de openbare orde of veiligheid. Dit besloten de ministers vandaag in Brussel tijdens een bijeenkomst onder leiding van het Nederlandse voorzitterschap.

Staatssecretaris Dijkhoff: "Het systematisch controleren van iedereen die de grens passeert draagt bij aan de versteviging van onze gemeenschappelijke buitengrenzen. Het is een belangrijke maatregel in de bestrijding van terrorisme en de bescherming van alle Europese burgers".

De ministers spraken ook over het voorstel om een Europese Grens- en Kustwacht op te richten. Ook dit voorstel heeft tot doel om de gemeenschappelijke Europese buitengrenzen te versterken. Deze kustwacht moet migratiestromen in kaart brengen, zwakke plekken in de Europese buitengrenzen identificeren en snel reageren als de bewaking van de buitengrenzen ergens in het geding is.

Staatssecretaris Dijkhoff benadrukte tijdens de bijeenkomst ook dat de Europese migratiecrisis alleen gezamenlijk, met alle EU lidstaten, met alle landen langs de Westelijke Balkanroute en met Turkije worden opgelost. Daarom sprak hij niet alleen met de EU lidstaten maar ook met zijn collega's uit de Balkanlanden en met Turkije.

Sommige landen op de Westelijke Balkan hebben nationale grensmaatregelen genomen. Staatssecretaris Dijkhoff: "Door de ongekend hoge instroom van asielzoekers en illegale migranten staan landen onder grote druk. Ik begrijp daarom dat landen maatregelen nemen. Deze maatregelen hebben mogelijk humanitaire gevolgen in andere landen, in Griekenland in het bijzonder. In dat geval moeten we allemaal klaarstaan om te helpen".

Meer informatie: Janet Takens, woordvoerder ministerie Veiligheid en Justitie: 06-46806233

# Boot Holland 2016 tot volle tevredenheid verlopen

De 26e editie van Boot Holland die plaatsvond van 12 t/m 17 februari jongstleden is tot volle tevredenheid verlopen. Vrijwel alle standhouders zijn enthousiast over Boot Holland. Dat leert een rondje langs de velden waar het gevoel van saamhorigheid overheerst en de kwaliteit van het bezoek wordt geroemd.

Voor Vedette Jachtbouw was de eerste klap een daalder waard, want er werden vrijdag meteen zaken gedaan. Hans van Veen van de werf: "Ik had een meneer een tijd geleden een indelingstekening gestuurd en daar later als reminder nog een paar toegangskaarten achteraan gestuurd. Niets meer van gehoord, totdat hij vrijdag opeens voor mijn neus stond. Met het geven van een hand zei hij 'ik wil mei volgend jaar varen.' Het is een open deur om met dit succes te vragen hoe Boot Holland is verlopen, maar we doen het toch even. "Dit is de showroom waarin wij figureren", maakt Van Veen een wijds gebaar. "We komen hier graag en onze klanten ook. Die voelen zich hier welkom."

Wie de stand van Tornado Sailing bezoekt, krijgt absoluut het waddegevoel door de aankleding compleet met strand, vuurtoren en droogvallende zeiljachten. Etaleren doet tenslotte begeren. En dat heeft zijn vruchten afgeworpen want wanneer je er ook komt, druk is het er altijd. "Het is voor ons een leuke beurs geweest", zegt Jurre Jan



Muurling van Tornado Sailing met pretoogjes. Want ook hier werd een boot verkocht. "Een Delphia 40. Maar ik heb het gevoel dat er nog meer uit gaat komen."

Joop ten Cate van Brandsma Jachten heeft een glimlach van oor tot oor als we hem op de steiger tegenkomen. Over Boot Holland raakt Ten Cate niet uitgesproken: "De sfeer is hier super, met veel buitenlanders, vooral Duitsers." Ook hier was het meteen de eerste dag raak. "Ik kreeg een man op de steiger die verkocht ik in nog geen half uur een Luna 30. Hij had die boot nog nooit gezien, pas hier op de beurs voor het eerst. Geweldig. Dit kan alleen op Boot Holland, wat trouwens ook nog de enige beurs is die telt in Nederland. Dat merken we ook aan onze Duitse klanten. Die zeggen dat je dit aanbod nergens anders vindt. Schrijf maar op dat we er volgend jaar zeker weer zijn. En dat

we graag meewerken aan de uitbreiding. We nemen graag het voortouw om collega bedrijven hier naartoe te krijgen."

A28 Watersport is dealer van Corsivo, Primeursloep en Florijnsloep en presenteert dit laatste merk voor het eerste op een beurs. Robert Klinge: "We zijn dik tevreden. Er was veel aandacht voor de Florijnsloep. Er is een Duits stel dat er steeds omheen draait, maar ik verwacht dat die er binnenkort een klap op geeft en een tweede hangt in de lucht. En we hebben er twee verkocht, Nee, geen Florijnsloepen maar twee Primeurs 610 Tender. We zijn hartstikke tevreden."

"Met ons allen representeren we hier de watersport", zegt Hendrik de Boer van Nauticshop. "Geen eilandjes maar een eenheid. Dat wordt elk jaar sterker. Moet je eens kijken hoe mooi alles er hier bij staat. Trots dat we dit gezamenlijk voor elkaar krijgen. En de kwaliteit van het publiek, geweldig. Ze voelen zich hier welkom, dat zeggen ze, en voel je ook aan ze. Mensen hebben er zin in. Het is een gastvrije open beurs. Het is dit jaar weer een niveau hoger dan vorig jaar. Een pluim voor de organisatie."

Naar aanleiding van de succesvol verlopen beurs heeft het projectmanagement van Boot Holland al veel inschrijvingen en toezeggingen voor Boot Holland 2017 mogen ontvangen. Boot Holland 2016 werd bezocht door 37.622 bezoekers. Dit is een kleine stijging ten opzichte van 2015 toen 37.254 een bezoek brachten. Wat verder opviel was dat de verblijfsduur van de bezoekers op de beurs flink is toegenomen, wat samenvalt met de geboekte resultaten van de deelnemers. Tot slot wil de organisatie alle deelnemers en bezoekers bedanken voor het gezamenlijk bereikte succes van de beurs. De beurs wordt volgend jaar gehouden van 10 t/m 15 februari 2017.





# Productiviteit van Antwerpse containerterminals kan veel hoger, tegen lagere kosten en dus hogere marge

Dat zegt Frans Koch van de Koch Adviesgroep, Ingenieurs & Architecten uit Goes / Terneuzen. Het enige dat de operators nu nog moeten doen is de yard op een innovatieve manier inrichten. Immers de STS (ship-to-shore) kranen zijn in de afgelopen jaren al aangepast en afgestemd op de schaalvergroting van de containerschepen en wellicht al uitgevoerd met remote control, zodat snelheden van 40 à 50 moves per uur bereikt kunnen worden.

## Snelheidseisen nopen tot klantgedreven transformatie

Om je als terminal operator te onderscheiden, moet je aan de eis kunnen voldoen van 10.000 TEU (= 6.000 moves) in 24 uur, die de rederijen heden ten dage stellen. Er is geen terminal in de wereld die dit presteert. Antwerpen zou de eerste kunnen zijn die de afmeertijd voor de megaschepen met 40 à 50% reduceert en daarmee haar aantrekkingskracht op de rederijen nog vergroot. Een bijkomend voordeel voor Antwerpse terminals die nu nog werken met straddle carriers is dat de upgrading naar AGV's (automated guided vehicles) en RMG's (rail mounted gantry cranes), zoals die nu in bedrijf komen op Maasvlakte II kunnen overslaan. In feite heeft Rotterdam hiermee een remmende voorsprong die pas in een volgende fase kan worden opgelost. Dit geldt ook voor andere Noord-Europese havens die de stack operations uitvoeren met RMG's. Met AGV's en RMG's in de huidige vorm, is het namelijk zeer onwaarschijnlijk dat ooit aan de 6.000 moves in 24 uur voldaan zal worden. De AGV's en RMG's kunnen de hoge snelheden van een groter aantal STS-kranen, die tegelijkertijd op één schip worden ingezet, niet volgen zonder dat congestie ontstaat direct achter de kadekranen. Om 250 moves per uur op één schip ( $x 24 = 6.000$ ) te kunnen bereiken, dienen bijvoorbeeld 6 STS-kranen te worden ingezet met elk een gemiddelde productie van 41,7 moves per uur. Deze grote aantallen kunnen evenmin door een vloot van straddle carriers verwerkt worden zonder dat congestie onder de STS-kranen zal ontstaan.



Figuur 1

## Strategisch gedreven innovatie

De game changer van Koch bestaat erin dat de stack area wordt ingericht volgens het NGICT-systeem (New Generation Integrated Container Terminals) met OHBC's (overhead bridge cranes) die elkaar in een en dezelfde stacklane kunnen passeren (zie figuur 1).

Daarenboven sluit de stack area direct aan tegen de STS-area, tot zelfs onder de back reach van de STS-kranen. Daardoor ontstaat de mogelijkheid van directe transfer tussen STS-kraan en OHBC in ongeveer 30 à 40% van de operations (zie figuur 2).

Het transport van de containers vanaf de STS-kranen tot de OHBC gebeurt naar zijn mening het best met zogenaamde shuttle carriers, zodat een ontkoppeld proces plaatsvindt.

Aan de landzijde van de stack lanes worden de trucks en treinen zonder tussenkomst van andere transportmiddelen direct geladen / gelost door de OHBC's.

## De voordelen

Kort samengevat zijn de voordelen van de NGICT stack inrichting:

- Maximale flexibiliteit om de continue veranderingen in capaciteitsvraag te kunnen volgen.
- De stack density kan tot 1.400 TEU per hectare worden vergroot, in plaats van 750 TEU bij straddle carriers en  $\pm 1.000$  TEU bij RMG's hetgeen een enorme ruimtewinst oplevert.
- Er kan 25% tot 50% energie worden bespaard.
- De productiviteit kan met 35% tot 90% omhoog.
- Tot wel 50% reductie van housekeeping moves in vergelijking met RMG's.
- Transitie naar "groene" terminal kan daadwerkelijk worden gerealiseerd.
- Door hogere snelheden aan de kade zijn de afmeerplaatsen korter bezet hetgeen gunstig is voor de planning van de "berth windows".
- De stack lanes zijn c-t-c 30 meter breed, dus als er met 6 STS-kranen op één schip van 400 meter lang gewerkt wordt, kunnen ten minste 12 stack lanes = 24 OHBC's benut worden om de 250 moves per uur te realiseren, hetgeen voldoende ruimte laat om gelijktijdig de truckhandling aan de landzijde te verzorgen.
- Lagere operationele kosten, dus hogere marges.
- Zeer hoog automatiseringsniveau mogelijk.

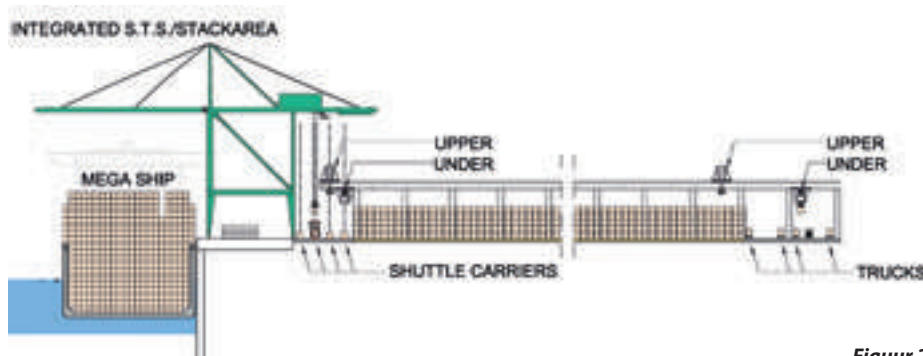
## Tot slot

Koch en zijn team biedt aan voor iedere concrete locatie in samenwerking met de terminaloperator een quickscan uit te voeren, vergezeld van de nodige tekeningen van het NGICT-systeem alsmede een berekening van de investerings- en exploitatiekosten.

Voor uitgebreide info over NGICT, zie:

[www.ngict.eu](http://www.ngict.eu)

[www.kochadviesgroep.nl](http://www.kochadviesgroep.nl)



Figuur 2



# Are you connected?

## Samenwerking en efficiency door automatisering in de haven

Het jaarcongres Ports in the Cloud geeft een update van de nieuwste stand van automatiseringsprojecten voor transportsystemen en de distributieketen.

### PROGRAMMA:

- 09.45 uur Ontvangst RDM
- 10.00 uur Welkom en introductie
- 10.20 uur Global Hub Rotterdam, het nieuwe vijfjarenplan
- 10.40 uur Smart ports in the future
- 11.00 uur Ports in the Cloud, are you connected?
- 11.20 uur Koffiepauze
- 11.50 uur Portbase, Port Community Systems, are you connected?
- 12.10 uur Hoe werkt dat in de praktijk
- 12.30 uur Lunch en excursie naar APM Terminals en Maasvlakte 2
- 17.30 uur Terugkomst RDM

### Inschrijving

Schrijf u nu in middels het online inschrijfformulier op  
[www.informaxx.eu/ports-cloud](http://www.informaxx.eu/ports-cloud)

of stuur een email naar  
[wolter@informaxx.eu](mailto:wolter@informaxx.eu)

## Met EXCLUSIEVE EXCURSIE naar APM Terminals en Maasvlakte 1 en 2

### Datum & Locatie

Dinsdag 19 april 2016 - RDM Rotterdam

### Wie ontmoet u

Het congres is bestemd voor managers in de gehele havendistributieketen zoals terminals, vervoerders, verladers, expediteurs en dienstverleners, En voor studenten van EUR, TU Delft en STC Rotterdam

### De kosten en voorwaarden

De deelnemerskosten voor het congres Ports in the Cloud Smart bedragen € 425,- ex BTW. Na inschrijving ontvangt u een bevestiging, routebeschrijving en factuur. Vrije annulering tot twee weken voor het congres. U kunt zich altijd kosteloos laten vervangen door een collega.

### Uw Exposure

U kunt de aanwezigheid van uw bedrijf versterken door diverse exposure mogelijkheden. Neem hiervoor contact op met Wolter Brinks; [wolter@informaxx.eu](mailto:wolter@informaxx.eu) of 06-513 46 510

### Organisatie & Programma

Wolter Brinks, Informaxx  
 Linda Moesman, Informaxx  
 Bart van Riessen, Erasmus universiteit Rotterdam,

### Partner

Voor het congres Ports in the Cloud werkt Informaxx samen met Seaport Magazine Transport & Logistiek

**BEZOEK DIT JAARCONGRES EN SCHRIJF NU IN!**

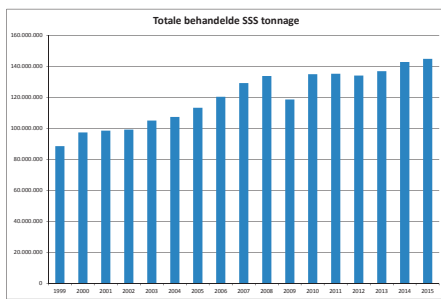


# Shortsea Shipping: bijna 145 miljoen ton (+ 1,4%)

## Nieuw record behandelde tonnage in Vlaamse havens

Shortsea Shipping blijft groeien. De tonnage van het vorige recordjaar 2014 werd in 2015 van de tabellen geveegd met 2 miljoen ton meer behandelde cargo. Dit blijkt uit cijfers die zijn vrijgegeven door het Promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen.

- De shortsea trafiek in de 4 Vlaamse havens steeg in 2015 met 144.888.087 ton of 1,4% t.o.v. 2014 (142.860.448 ton).
- Het aandeel van het shortsea transport tegenover de globale trafiek in de Vlaamse havens bedroeg 52,80%.



Met 98.810.471 ton shortsea lading (import en export) is **Antwerpen** de absolute motor van de groei van SSS. Er was een sterke stijging t.o.v. 2014 met 4.693.025 ton (+ 4,99%) en dit in alle goederensoorten. De haven van **Gent** kende met 16.125.186 ton shortsea lading een daling van 1.350.467 ton (- 7,73%) t.o.v. 2014. **Zeebrugge** had met 28.679.484 ton een daling van 3,93% of 1.172.596 ton minder behandelde cargo. De haven van **Oostende** viel terug op een shortsea trafiek van 1.272.946 ton (-10%)

De globale trafiek bestaat voor 56% uit import lading (+2,7% t.o.v. 2014) en 44% export lading (ongeveer stabiel). Enkel in Zeebrugge is de export sterker dan de import. Het % shortsea t.o.v. de totaal behandelde lading (shortsea én deepsea) verschilt uiteraard van haven tot haven. Oostende scoort bijna 100%. Antwerpen heeft als meer in het hinterland gelezen



haven 47,41% shortsea lading. Gent en Zeebrugge halen respectievelijk 61,17% en 74,85%. Het groot belang van shortsea shipping voor de vier Vlaamse havens samen wordt ook geïllustreerd door het globale aandeel van liefst 52,80% in alle behandelde maritieme tonnage samen. In tonnage en % uitgedrukt dus belangrijker dan het deepsea verkeer. In het vorige recordjaar 2014 was dit exact 53,13%. Shortsea verankert zich steeds sterker in onze havens. Het recordtonnage van bijna 145 miljoen ton in 2015 en liefst 63,7% groei sinds 1999 bevestigen ook de duurzame verankering van shortsea shipping in de Europese transportketen.

Voor de 4 havens samen en verdeeld naar de goederensoort (in tonnen uitgedrukt) zijn de containers de grootste groep: 39,9%. Gevolgd door vloeibare bulk 31,5%, droge bulk 13%, ro-ro 11,2% en stukgoed 4,4%. Globaal en bekeken t.o.v. 2014 stegen de

tonnages van de vloeibare bulk met 7,4%, ro-ro met 3,6% (in 2014 nog licht verlies t.o.v. 2013) en stukgoed met 3,2% (in 2014 - 5% t.o.v. 2013). De containertrafiek in tonnen verloor 2,4%, te verklaren door de gevolgen van gewijzigde aanlopen in Zeebrugge en de verschuiving van een rederij in Gent (Antwerpen groeide). Droge bulk verloor 2,5%.

De zee-riviertrafiek blijft het moeilijk hebben. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde werden 1.022.102 ton shortsea goederen vervoerd (een daling van - 41.127 ton of - 3,87% t.o.v. 2014). Voor het Albertkanaal werden 217.564 tonnen genoteerd (een daling van 59.893 ton of - 21,59% t.o.v. 2014). De zeerivier schepen hebben desondanks een zeer belangrijke troef: ze brengen de lading ver landinwaarts, vaak tot op een laad/losplaats dichtbij de klant.

[www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)

| Haven     | SSS 1999   | SSS 2006    | SSS 2007    | SSS 2008    | SSS 2009    | SSS 2010    | SSS 2011    | SSS 2012    | SSS 2013    | SSS 2014    | SSS 2015    |
|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Antwerpen | 49.487.501 | 73.100.641  | 81.413.034  | 85.179.660  | 75.113.989  | 84.134.393  | 85.482.380  | 86.009.125  | 89.013.336  | 94.117.446  | 98.810.471  |
| Gent      | 9.127.900  | 11.576.126  | 12.381.326  | 13.962.591  | 12.470.196  | 15.762.893  | 17.105.160  | 17.071.888  | 17.261.437  | 17.475.653  | 16.125.186  |
| Oostende  | 3.108.127  | 7.769.456   | 7.952.533   | 8.442.997   | 5.370.375   | 4.906.231   | 3.829.421   | 3.179.434   | 1.803.330   | 1.415.269   | 1.272.946   |
| Zeebrugge | 26.798.148 | 27.993.871  | 27.512.722  | 26.180.450  | 25.713.894  | 30.183.772  | 28.842.963  | 27.855.096  | 28.812.600  | 29.852.080  | 28.679.484  |
| Totaal    | 88.521.676 | 120.440.094 | 129.259.615 | 133.765.738 | 118.668.454 | 134.857.289 | 135.259.824 | 134.115.483 | 136.950.712 | 142.860.448 | 144.888.087 |

| Haven     | Totaal behandelde tonnage 2015 | % SSS  |
|-----------|--------------------------------|--------|
| Antwerpen | 208.425.203                    | 47,41% |
| Gent      | 26.362.330                     | 61,17% |
| Oostende  | 1.294.970                      | 98,30% |
| Zeebrugge | 38.318.000                     | 74,85% |
| Totaal    | 274.400.503                    | 52,80% |

cijfers in tonnen  
Bron: Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen - [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be)





# MKB Innovatie Top 100

De grootste innovatieprijs!

**In 2016 presenteren we voor de 11<sup>e</sup> keer de allermooiste innovatie-etalage van Nederland: de MKB Innovatie Top 100!**

De MKB Innovatie Top 100 is een unieke gelegenheid om de zichtbaarheid van uw innovatie én bedrijf te vergroten en biedt vernieuwers in het mkb de springplank naar kennis en nieuwe netwerken! Wij roepen alle innovatieve ondernemers met groeiambitie op om mee te dingen naar een plaats in de MKB Innovatie Top 100. Bent u die innovatieve ondernemer uit het midden-en kleinbedrijf die verder wil groeien? Heeft u met succes een innovatief product of dienst op de markt gebracht? Dan mag u dit evenement niet missen.

## **Wat levert deelname op?**

- U krijgt toegang tot nieuwe netwerken die nog niet bekend zijn of onbereikbaar lijken. Denk bijvoorbeeld aan ministeries, provincies, kennisinstellingen, maar ook andere ondernemers.
- U krijgt veel aandacht in landelijke, lokale en regionale media en van de vakpers.
- U krijgt toegang tot mogelijke vernieuwingen en nieuwe product- en marktcombinaties: ondernemers uit de MKB Innovatie Top 100 worden namelijk gestimuleerd samen te werken.

Schrijf u vandaag nog in op [www.mkbinnovatietop100.nl](http://www.mkbinnovatietop100.nl)

Inschrijven kan tot **30 april 2016**.





# DFDS verscheept recordvolume vracht naar het VK

2015 was een recordjaar voor DFDS. De omzet van de DFDS Group steeg met 5% naar 13,5 miljard DKK en het operationeel resultaat voor afschrijving (EBITDA) steeg met 42% naar 2.041 miljoen DKK. De historische resultaten zijn mede te danken aan de sterke stijging van vrachtvolumes en passagiersaantallen tussen het Continent en het VK.



Foto: Tom D'Haenens / Ghent Port Company

De DFDS-vrachtdiensten op de Noordzee vertegenwoordigen met 34% nog altijd de grootste markt voor DFDS. De volumes stegen in 2015 met 10%, mede dankzij de aantrekkelijke Britse economie. Tussen Rotterdam (Vlaardingen) en Felixstowe verscheepte DFDS 12,2% meer en tussen Rotterdam en Immingham was de groei 12,9%.

“Dit is een sterke stijging ten opzichte van 2014. Door het jaar heen heeft DFDS daarom op verschillende momenten haar schepen laten rouleren om tegemoet te komen aan de vraag naar capaciteit op de verschillende routes in de Noordzee en Baltische Zee,” zegt Mikael Mortensen, Route Directeur voor Rotterdam – VK. Omwille hiervan heeft DFDS in december onder meer twee van haar grootste schepen met capaciteit voor 307 trailers verplaatst naar de dagelijkse vrachtroute tussen Gent en Göteborg.

## Rosyth-Zeebrugge route maakt winst

Tussen Zeebrugge en het Schotse Rosyth zijn de vrachtvolumes ook gestegen en wel met 10%. De route is nu voor het eerst winst-

gevend. “De strengere EU zwavelwetgeving die in 2015 werd geïntroduceerd en de daarbij komende kosten brachten de toekomst van de route in het geding. In samenspraak met de Schotse overheid, besloten DFDS en de haven van Rosyth daarom om 6 miljoen euro te investeren in de route. Er wordt geïnvesteerd in een scrubberinstallatie aan boord van het schip, brandstofoptimalisatie en een verbeterde infrastructuur in de Schotse terminal.

De eerste stappen zijn nu gezet en sinds afgelopen najaar is de terminal aangepast zodat we gestapelde containers kunnen lossen in Rosyth. Hierdoor is er meer capaciteit op het schip gekomen, en daar hebben we in 2015 al de vruchten van kunnen plukken. We verwachten dat deze trend zich in 2016 zal voortzetten,” aldus Stein van Est, Route Directeur.

## Recordjaar voor IJmuiden ferry

2015 was ook een zeer goed jaar voor de passagiersferry tussen IJmuiden en Newcastle met een record van 587.000 passagiers en 121.500 auto's.

Meer over DFDS' 2015 resultaten is te vinden op [www.dfds.com/annual-review-2015](http://www.dfds.com/annual-review-2015).

## Over DFDS

DFDS biedt scheepvaart, terminal services, transport en logistieke oplossingen aan meer dan 8.000 vrachtklanten. Dit wordt ondersteund door een Europees netwerk van weg-, spoor- en containerroutes en DFDS' ferry routes waar we zo'n 6 miljoen passagiers per jaar verwelkomen. DFDS heeft een jaaromzet van EUR 1,7 miljard. De 6.600 medewerkers werken verspreid over 20 landen.

DFDS biedt in Nederland een dagelijkse ferry cruise tussen IJmuiden en Newcastle. Vanuit Rotterdam zijn er wekelijks zo'n 25 afvaarten naar Felixstowe en Immingham. Op de vrachtterminal biedt DFDS overslag voor vracht en een workshop voor trailers en trucks. In België biedt DFDS terminal services, een dagelijkse vrachtroute naar Zweden en drie wekelijkse afvaarten naar Schotland. [www.dfds.com](http://www.dfds.com)



Mikael Mortensen, Route directeur Rotterdam



Stein van Est, Route directeur Rosyth-Zeebrugge

# Maritieme cluster aan boord van Internationale Waterambitie; Nu doorpakken in de uitvoering



Op 3 februari jl. stuurden de ministers Ploumen (Buitenlandse Zaken), Kamp (Economische Zaken) en Schultz van Haegen (Infrastructuur & Milieu) de Internationale Waterambitie (IWA) naar de Tweede Kamer. Hierin staat dat de drie ministeries intensief gaan samenwerken om waterproblemen in minimaal acht stedelijke delta's voor 2019 meetbaar te verminderen. Verder wordt verdubbeling van de toegevoegde waarde van Topsector Water in 2020 beoogd. Nederland Maritiem Land (NML) ondersteunt de internationale ambities en vindt het positief dat de maritieme sector bij de IWA aan boord is gekomen. De concrete maritieme bijdrage moet echter nog wel vorm krijgen.

Met de gebundelde aanpak willen de ministeries partnerlanden met een totaalpakket helpen om de waterzekerheid en waterveiligheid te verbeteren. Juist doordat het Nederlandse maritieme cluster goed in staat is om 'one-stop-shop' oplossingen te bieden

voor uitdagingen op- en om het water bij stedelijke delta's, sluit deze aanpak goed aan bij het maritieme cluster.

De totale exportwaarde van het maritieme cluster is € 22,5 miljard, ruim 4% van de totale Nederlandse export aan goederen en diensten (bron: Maritieme Monitor 2015). Dat maakt het een speler van formaat. Om de beoogde verdubbeling van de toegevoegde waarde in 2020 te behalen, is het daarom belangrijk om de maritieme rol en bijdrage binnen de ambitie te verduidelijken en te concretiseren. Het maritieme bedrijfsleven gaat hierover graag in gesprek met de betrokken departementen.

Recentelijk heeft de NML Trade Council het 'Maritime Hotspots 2016-2018' programma gelanceerd. Dit programma streeft intensieve maritieme samenwerking met opkomende regio's in Zuid-Oost Azië, het Midden Oosten en de Golf van Mexico na. Dit maakt dat het programma goed binnen de IWA aanpak past en het logisch is om dit programma een plek te geven in de uitvoeringssagenda onder de IWA. NML zal de ontwikkeling van het uitvoeringsagenda onder de IWA constructief kritisch blijven volgen om te zorgen dat rol en erkenning van het maritieme cluster gewaarborgd wordt.

**WE BUILD LIGHT  
OFFSHORE BRIDGES FOR YOU !  
& WE RENT OUT TO... EVERYWHERE...  
CALL US ON +31(0) 10 820 17 70  
or +31(0) 653 66 114 8**

[www.BRIDGES2000.com](http://www.BRIDGES2000.com)  
[solutions@BRIDGES2000.com](mailto:solutions@BRIDGES2000.com)

**IF NEEDED FAST AND GOOD ...  
BRIDGES2000  
FOR SAFE ACCESSIBILITY**

*Bridges  
Gangways  
Fenders  
Pontoons*

**BRIDGES2000**  
ALL KINDS OF SOLUTIONS



# "Nederlandse economie sterk in onzekere wereld"

De Nederlandse Economie groeide het afgelopen jaar met 1,9 procent. Dit is het hoogste groeicijfer sinds het begin van de crisis in 2008 en een bijna verdubbeling van de groei ten opzichte van 2014. Ten opzichte van het 3e kwartaal van 2015, groeide de economie in het afgelopen kwartaal met 0,3%. Daarmee wordt voor de zevende kwartaal op rij economische groei verwezenlijkt. De groei is ook terug te zien op de arbeidsmarkt. Ten opzichte van het 3e kwartaal van 2015, nam het aantal banen in het 4e kwartaal toe met 48 duizend. Dat is de sterkste banengroei in ruim vier jaar tijd. Voor het eerst is het aantal banen opgelopen tot meer dan 10 miljoen.

Minister Kamp van Economische Zaken (EZ): "Deze cijfers laten zien dat onze economie sterk is. De onzekere internationale situatie heeft effect op onze economie, maar heeft haar groeivermogen in 2015 niet wezenlijk aangetast. Door hard te werken, innovatief te ondernemen en slim te investeren, laat Nederland zien bestand te zijn tegen tegenvallers. Dat geeft vertrouwen in de toekomst", aldus de bewindsman in reactie op de jaarcijfers over 2015. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) presenteerde deze cijfers vandaag tijdens de Staat van de Economie, een jaarlijks door EZ en het CBS georganiseerde bijeenkomst. In zijn toespraak ging Kamp nader in op uitdagingen voor de Nederlandse economie.

## Breed gedragen groei, gaswinning heeft drukkend effect

De vandaag door het CBS gepresenteerde cijfers tonen aan dat de economische groei doorzet en breed wordt gedragen. Bedrijven investeren fors meer (10% tov 2014), de export blijft toenemen (een groei 3,7% tov 2014) en ook de consumptie nam het afge-



*Minister Kamp heeft vertrouwen in de toekomst*

lopen kwartaal toe (1,1%). De industriële productie lag in december bovendien op het hoogste niveau in bijna vier jaar tijd. Opvallend is verder de krachtige groei van de uitzendbranche; traditioneel een teken dat het bedrijfsleven vertrouwen heeft in de toekomst.

Uit de cijfers kwam verder naar voren dat een belangrijk drukkend effect op de economie wordt veroorzaakt door de verminderde gaswinning in Groningen. Het CBS berekende dat in 2015, de groei hierdoor 0,4 procentpunt lager uitviel.

## Internationale onzekerheden

Naast een reactie op de nieuwste cijfers, ging Kamp in zijn toespraak ook in op de factoren die onze economische groei in de toekomst kunnen belemmeren. Zo stelde hij dat de groeivertraging van de opkomende economieën, de daling van de olieprijs en de zorgen over de afkoeling van de Amerikaanse economie en Duitse industrie leiden tot waakzaamheid.

Ook ging de bewindsman nader in op de uitdaging die grootschalige asiylimigratie vormt voor ons economische groei. "Het is nodig de economische risico's hiervan op langere termijn onder ogen te zien. Het effect op de welvaart is negatief doordat de arbeidsparticipatie van statushouders laag

is", benadrukte Kamp. Zo wees hij erop dat van de volwassen Eritreeërs, de helft een bijstandsuitkering ontvangt, dit voor de Syriërs ruim 60 procent is en voor de Somaliërs zelfs bijna 70 procent.

## Kansen voor de Nederlandse economie

Kamp stelde in zijn toespraak dat er alle reden is flink aan de slag te gaan om de economische groei en onze welvaart veilig te stellen. Hij benadrukte daarbij dat door de demografische ontwikkelingen in ons land, de groei vooral moeten komen uit de toename van de arbeidsproductiviteit. "Dat betekent dingen slimmer doen; meer doen met relatief minder mensen. Door innovatie, nieuwe kennis, nieuwe technologieën en nieuwe verdienmodellen. Ik verwacht daarbij bijvoorbeeld veel van robotisering, waarin sommigen vooral risico's zien", zo hield hij zijn gehoor voor.

Kamp betoogde tenslotte dat voor nieuwe verdienmodellen, de kansen vooral liggen bij het oplossen van mondiale maatschappelijke uitdagingen, zoals klimaatverandering en voedselschaarste. "Doen we dit goed, dan zijn we in staat het mes aan twee kanten te laten snijden: enerzijds maatschappelijke problemen in de wereld helpen oplossen en anderzijds ons verdienvermogen versterken," aldus Kamp.

#### 'Lancering SpoorData gebeurt niet met één big bang'

ProRail heeft onlangs het informatieportaal voor het spoor SpoorData gelanceerd. Dat deed de spoorbeheerder op de SpoorData Marktdag in Utrecht. Via de website van het portaal krijgen betrokken bedrijven toegang tot actuele en correcte gegevens over onderdelen in het spoor

#### Dijksma: nieuwe planning ERTMS in de zomer

De nieuwe planning voor de uitrol van het Europese systeem ERTMS wordt in de zomer vastgesteld. Dat maakte staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu woensdag bekend tijdens een debat in de Tweede Kamer.

#### 'Europese stimuleringsmaatregel nodig voor verbeterde goederentreinen'

Er zou een Europese financieringsregeling moeten komen voor goederentreinen die minder slijtage aan de spoorinfrastructuur veroorzaken. Dit levert niet alleen een besparing op voor het spooronderhoud, maar zal ook de overlast van geluid en trillingen voor omwonenden terugbrengen.

#### 'Transitie naar 3kV op spoor bespaart energie en is financieel haalbaar'

Het Nederlandse spoor moet overschakelen van 1,5 naar 3kV bovenleidingsspanning. Deze omschakeling heeft vele voordelen, die vooral ten gunste komen van het milieu.

#### Nieuw samenwerkingsverband spoorgoederenvervoerders

Enkele spoorgoederenvervoerders hebben de handen ineengeslagen met de oprichting van RailGood, een ondernemersorganisatie die de relatie met spoorbeheerder ProRail gaat coördineren. RailGood verzorgt ook de betrekkingen met overheid, havenbedrijven en ketenpartners.

#### Spoorconstructie op asfalt voor verbinding Roodeschool-Eemshaven

De combinatie Railinfra Solutions/Verebus heeft vorige week het ontwerp van de nieuwe spoorverbinding Roodeschool – Eemshaven definitief aan ProRail opgeleverd.

#### Siemens test nieuwe ICE 4 in klimaattunnel

Siemens test op dit moment of de nieuwe passagierstrein ICE 4 voor Deutsche Bahn bestand is tegen extreme hitte en kou. Dit doet de treinfabrikant in de de klimaat- en windtunnel van Rail Tec Arsenal

#### Studenten TU Delft door naar finale Hyperloop-wedstrijd

Het studententeam van de TU Delft is door naar de finale van de designwedstrijd voor de Hyperloop-competitie van Elon Musk in de Verenigde Staten. Het Nederlandse team eindigde afgelopen week-end in Texas op de tweede plaats.

#### Interactief geluidsscherm komt omhoog bij passerende trein

Een interactief geluidsscherm dat omhoog komt zodra treinen passeren en weer wegzakt zodra ze voorbij zijn. Dit is een nieuwe benadering voor het reduceren van geluidsoverlast door treinen die door de TU Delft is doorontwikkeld.

#### Camera's op meettreinen maken 'digitaal schouwen' mogelijk

ProRail heeft verleden maand de applicatie Digitaal Schouwen in gebruik genomen die het mogelijk maakt om de tekeningen van het spoor geautomatiseerd te vergelijken met videobeelden van een meettrein.

#### ProRail verlengt aanbestedingstermijn onderhoudscontracten

De aanbestedingstermijn voor drie onderhoudscontracten is met vier weken verlengd door ProRail. Daarmee komt de spoorbeheerder tegemoet aan de vraag om meer informatie over de actuele staat van de onderdelen in het spoor

#### Strukton Rail neemt belang van 50 procent in Dual Inventive

Strukton Rail heeft vijftig procent van de aandelen van Dual Inventive Holding overgenomen. Directeur Lex van der Poel van Dual Inventive en directeur Jacob Zeeman van Strukton Rail ondertekenden vorige week de overeenkomst.

#### Raad van State zet streep door tramlijn Hasselt-Maastricht

De Raad van State heeft het bestemmingsplan vernietigd voor het Nederlandse deel van de tramlijn Hasselt en het treinstation van Maastricht. Volgens de Raad had het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden.

#### NS doet uitvraag voor nieuw communicatienetwerk

NS heeft een aanbesteding op de markt gezet voor de realisatie van een privaat mobiel netwerk voor al zijn mobiele communicatietoepassingen. De onderneming heeft bedrijven gevraagd om aan te geven wat over enkele jaren de technische mogelijkheden zijn.

#### Treindienstleiders werken mee aan impactstudie ERTMS

Zes treindienstleiders nemen medio maart deel aan een onderzoek van het ERTMS-programmabureau naar de impact van de ingebruikname van dit beveiligingssysteem voor het spoor. Dat meldt het programmabureau ERTMS.

#### 146 miljoen euro voor hoogfrequent spoor in Geldermalsen

Er wordt 146 miljoen euro uitgetrokken om het spoor bij station Geldermalsen klaar te maken voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In Tricht komt een derde spoor dat speciaal voor de spoorverbinding tussen Geldermalsen en Dordrecht (Merwedelingelijn) is bedoeld.

#### Hoge uitval Intercity Direct door windvlagen

Harde wind heeft ervoor gezorgd dat de Intercity Direct in 2015 ruim 236 keer is vertraagd of uitgevallen. De spoorbrug die speciaal is gebouwd voor de HSL Zuid bij Moerdijk is daarbij het grootste knelpunt.

#### Financieel tekort bij spoorproject PHS neemt toe

Het financieel tekort bij Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dreigt nog hoger op te lopen dan eerder was berekend. Het tekort van 84 miljoen euro kan mogelijk uitkomen op 323 miljoen euro.

#### Panteia: spoorgoederenvervoer groeit in 2016

Het volume van het spoorgoederenvervoer zal in 2016 met 1,7 procent groeien. Dat is ongeveer 800.000 ton. Dat blijkt uit de Korte Termijn Voorspeller van onderzoeks- en adviesbureau Panteia.

#### NS verlengt contract voor internetplatform treinen

Spoorvervoerder NS heeft het contract met het Britse Nomad Digital verlengd voor WiFi en digitale reizigersinformatie in de trein. Het contract is met vijf jaar verlengd.



# 10 miljoen euro extra tegen agressie in het openbaar vervoer

Staatssecretaris Dijksma (Infrastructuur en Milieu) trekt eenmalig 10 miljoen euro extra uit om agressie in het openbaar vervoer te verminderen. Een groot deel hiervan zit in het pakket aan maatregelen dat NS met bonden is overeengekomen om agressie tegen conducteurs en machinisten tegen te gaan. Onder meer door de inzet van flexibele veiligheidsteams mede mogelijk te maken. De vakbond voor rijdend personeel (VVMC) legt het akkoord nog voor aan de leden. Dijksma wil met het eenmalige bedrag de maatregelen voor meer sociale veiligheid versnellen. Dat bedrag komt bovenop de eerder afgesproken maatregelen voor sociale veiligheid die nu in gang zijn gezet.



*Staatssecretaris Dijksma wil agressie in openbaar vervoer aanpakken*

Dijksma: "Ik ben blij dat de NS met de bonden tot overeenstemming is gekomen om agressie op het spoor aan te pakken. Machinisten, conducteurs en andere mensen werkzaam in het ov doen maatschappelijk belangrijk en moeilijk werk. Dan is er maar één devies: voor die mensen hebben we allemaal respect en je blijft met je handen van ze af. Daarom trek ik 10 miljoen euro uit voor extra maatregelen in het openbaar vervoer die versneld moeten zorgen voor minder geweld en een veilige reis voor personeel en reiziger."

## Pakket aan maatregelen

Een groot deel van het geld gaat naar de inzet van flexibele veiligheidsteams. Deze teams zijn gedurende de avond in te zetten op verschillende trajecten voor de veiligheid van het gehele openbaar vervoer. Dijksma wil zo bijdragen aan de veiligheid van alle medewerkers in het openbaar vervoer en van de reizigers. Verder wordt gedacht aan een SMS-alert app zoals eerder door de Tweede Kamer is voorgesteld en aan extra bemensing bij poortjes die nog niet in gebruik genomen zijn. Omdat bij deze laatste maatregel juist veel stations zitten waar ook andere vervoerders rijden, heeft dit ook een positief effect op de veiligheid van medewerkers van andere spoorbedrijven. De extra maatregelen komen bovenop de acht maatregelen die in maart 2015 zijn afgesproken, zoals cameratoezicht en intensivering van de samenwerking tussen NS en politie.

## Veiligheidsdoelstelling in het ov

Tegelijkertijd moet de sociale veiligheid met alle spelers in het openbaar vervoer verder worden aangepakt. Daarom gaat de staatssecretaris binnenkort in gesprek met zowel NS, stad- en streekvervoerders, vakbonden en decentrale overheden om te komen tot een veiligheidsaanpak waarin concrete, ambitieuze, maar ook realistische doelstellingen worden afgesproken.

## Daderaanpak

In samenhang met het al afgesproken maatregelenpakket staat voor het vervolg een intensieve daderaanpak centraal, waarbij het ministerie van Veiligheid en Justitie nauw betrokken wordt. Centraal doel is om de acties van iedereen die met deze groep van (potentiële) daders te maken heeft op elkaar te laten aansluiten. Zo wordt voorkomen dat het probleem van het ene gebied op het andere wordt afgewenteld. Ook wordt de relatie met het dossier verwarde personen sterker gelegd. Het budget dat het ministerie ter beschikking heeft voor alle beleidswensen tot 2028 is zeer gering. De keuze om deze eenmalige bijdrage te doen, maakt de ruimte voor andere wensen kleiner. De staatssecretaris geeft prioriteit aan het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid, omdat zij het onacceptabel vindt dat de veiligheid van medewerkers en reizigers in het geding is.

# Nieuwsberichten

## Oliehandel Dekker ook actief op het water!

Oliehandel Dekker uit Grijskerke en Axel, al ruim veertig jaar een begrip in zuidwest Nederland, heeft haar focus verbreed met Zeeland Bunkering BV.

Zo groeit Oliehandel Dekker, naast haar handelsactiviteiten op het land, ook op het water gestaag door. Zeeland Bunkering levert sinds ruim een jaar brandstoffen, smeermiddelen, gassen en (drink-)water aan zowel de binnenvaart als de zeevaart. Uitvalsbasis is het kanaal van Gent naar Terneuzen. Naast de activiteiten in Terneuzen en omstreken, opereren de schepen ook regelmatig in Vlissingen-Oost (Sloehavens). Onder het merk Total, bevoorraadt Zeeland Bunkering haar afnemers met brandstoffen van hoge kwaliteit, geheel volgens de VOS-specificaties. Met de bunkerboten 'Artemis', 'Janny' en 'Avontuur' worden zeeschepen en binnenvaartschepen met deze brandstoffen en smeermiddelen beleverd.

### Bunkerschepen

"We hebben onze activiteiten uitgebreid omdat we ook op het water snel kunnen schakelen. We werken met de kwaliteitsproducten van Total, zowel op het land als op het water. Met eigen tankwagens kunnen we gasolie direct van Zeeland Refinery in Vlissingen betrekken.

Daarmee bevoorraden we onze bunkerschepen. Zo voorzien wij schepen in de havens van Terneuzen, Vlissingen en Gent van onze producten", aldus Huib Bimmel, die samen met vader Jaap Bimmel en neef Robert Dekker de directie van Oliehandel Dekker vormt. Zeeland Bunkering beleeft een vliegende start, mede dankzij het uitgebreide netwerk van Oliehandel Dekker, dat ruim een jaar geleden Bondewel Oliën en Gassen heeft overgenomen. "Belangrijke sectoren van Zeeland Bunkering zijn binnenvaart, offshore, droge bulk en sleepboten. Speerpunten van beleid zijn service, kwaliteit en flexibiliteit. We zijn altijd bereikbaar, opereren slagvaardig en passen moeiteloos het vaarschema aan", verklaart bedrijfsleider Arjan van Garderen. Door de nieuw aan te leggen zeesluis in Terneuzen, zullen de mogelijkheden in deze waterrijke regio alleen maar toenemen. Het afzetgebied richting de Westerschelde en de groeiende haven van Vlissingen-Oost bieden overduidelijk kansen. De zeevaart, die in toenemende mate overstapt naar gasolie in plaats van stookolie als brandstof, betekent dan ook ongetwijfeld een groeiemarkt voor Zeeland Bunkering.

[www.zeelandbunkering.nl](http://www.zeelandbunkering.nl)



*Bunkerschip 'Artemis'*

## KWS investeert in circulaire economie



*Foto: Mark Neelemans*

*Granofalt: van afval naar grondstof.*

KWS Roosendaal/Sas van Gent heeft samen met Heros Sluiskil het innovatieve asfaltproduct Granofalt ontwikkeld, met toepassing van 25 procent granova®, 50 procent oud asfalt en slechts 25 procent nieuwe grondstof. Het is eind vorig jaar aangebracht in de vernieuwde toegangsweg naar het bedrijventerrein van Yara Sluiskil. KWS, marktleider in Nederland op het gebied van wegenbouw, werkt al jaren aan duurzame producten. Uitstoot bij asfaltproductie wordt nauwlettend in de gaten gehouden en oud asfalt, licht verontreinigde grond en andere materialen worden maximaal hergebruikt.

"Onze kracht is het verbinden van mensen, via infrastructuur over land en water, boven en onder de grond. KWS staat altijd open voor nieuwe uitdagingen, zoals met het innovatieve product

Granofalt. Hoogwaardige asfaltlagen worden op duurzame wijze via een hoog percentage van 75 procent hergebruikte toeslagstof kostenneutraal aangebracht", aldus Martin Dees, KWS vestigingsdirecteur Roosendaal/Sas van Gent. KWS maakt deel uit van VolkerWessels Stevin, een internationaal breed opererend concern dat actief is in alle vormen van bouwnijverheid. Er werken in totaal 1500 mensen waarvan 120 bij KWS Infra Roosendaal/Sas van Gent. "Wij voeren grote, complexe projecten uit, maar ook veel kleinere projecten voor bedrijfsleven, lokale overheden en particulieren. We opereren op landelijke schaal, maar zijn decentraal georganiseerd waardoor we altijd dichtbij de klant zitten", aldus Martin Dees.

[www.kws.nl](http://www.kws.nl)



*Foto: Image4Life*

*Vlnr Huib Bimmel, Arjan van Garderen en Robert Dekker*



## NYK Line reikt milieuprijs 'Captain Eco Award 2015' uit Contargo is eco-kapitein

Containeroperator Contargo heeft van NYK Line GmbH de Captain Eco Award 2015 ontvangen. Rederij NYK schenkt dit houten beeldje in de vorm van een wereldbol met een kapiteinsuniform ieder jaar aan logistieke dienstverleners die helpen bij de verduurzaming van haar transportketen.

"De Captain Eco Award is al de tweede onderscheiding voor onze activiteiten op het vlak van duurzaamheid in de laatste twaalf maanden", zei Heinrich Kerstgens, co-directeur van Contargo GmbH & Co. KG tijdens de prijsuitreiking. "Dit bewijst dat we op de goede weg zijn met ons concept om de ecologische, economische en sociale aspecten van het containervervoer in evenwicht te brengen."

NYK prees het overtuigende duurzaamheidsconcept van Contargo, waarin aandacht voor het milieu zit ingebakken door de trimodaliteit van de vervoersactiviteiten. "Wij waarderen met name IMTIS, de rekenmodule van Contargo, die wij benutten voor de calculatie, het berekenen van routen en de CO2-uitstoot van onze transporten", zei



*v.l.n.r.: Heinrich Kerstgens, co-directeur Contargo, Sandra Hollweg, Sustainable Solutions Contargo en Torben Stecher, milieuverantwoordelijke NYK (© Contargo)*

Thorsten Kröger, general manager van NYK Line in Hamburg.

Contargo traint en sensibiliseert medewerkers voortdurend voor duurzaamheidsvraagstukken. Op iedere vestiging is een contactpersoon voor duurzaamheid aanwezig. Voor de bundeling en coördinatie van de activiteiten heeft het bedrijf een afdeling "duurzame oplossingen", die ook ideeën van medewerkers omzet.

Om de medewerkers te betrekken bij het duurzaamheidsbeleid heeft Contargo onder meer een mousepad van gerecycleerd papier met daarop milieutips laten maken. Door gebruik van LED-verlichting in de gebouwen of het terugwinnen van energie op de terminals wordt het stroomverbruik gereduceerd. Rijlessen en het gebruik van hybride reachstackers dringen het brandstofverbruik terug.

## Schengen-hulplijn voor ondernemers

Verladersorganisatie EVO en exportvereniging Fenedex starten een hulplijn voor ondernemers die door controles aan de Europese binnengrenzen vertragingen oplopen. Handels- en productiebedrijven tasten vaak in het duister over de precieze aard van de grenscontroles die EU-lidstaten invoeren. Als er sprake is van vertragingen door grenscontroles, is het vervolgens onduidelijk wie er voor de schade aansprakelijk is.

Volgens EVO en Fenedex, die samen opkomen voor de internationale logistieke en handelsbelangen van het bedrijfsleven, zorgen de vertragingen voor strubbelingen in de relaties tussen leveranciers en afnemers en leggen zij productieprocessen in fabrieken elders in Europa stil. Nederland exporteert jaarlijks voor meer dan 300 miljard euro naar andere Europese lidstaten – van bijvoorbeeld één miljard euro aan chemische producten naar Italië tot een half miljard euro aan groente en fruit naar Zweden.

### Vragen

Ondernemers die zich afvragen welke landen er grenscontroles hebben en wat de

precieze aard van deze controles is, kunnen de zogenoemde Schengen-hulplijn bellen via 079-3467346. Door deze informatie, die ook op een speciale website staat, kunnen handelaren en producenten hun goederenvervoer beter plannen. Ook geven EVO en Fenedex ondernemers antwoorden op juridische vragen en bieden zij een overzicht van de files die er ontstaan zijn door grenscontroles.

EVO en Fenedex vroegen het kabinet eerder vandaag om zich in Europa hard te maken voor het vrije verkeer van goederen, bijvoorbeeld door aparte rijstroken voor het vrachtverkeer of een vrije doorgang voor bedrijven die aantoonbaar zelf voorzorgsmaatregelen nemen.

# Nieuwsberichten

## Unieke certificering voor PureBlue Water



*Het innovatieve biologische waterzuiveringssysteem van PureBlue Water wordt inmiddels met succes toegepast op een aantal schepen, waaronder de MSC Charles Dickens.*

PureBlue Water (de handelsnaam van Advanced Waste Water Solutions BV) ontwikkelt unieke duurzame systemen voor waterbehandeling, met als doelstelling kostenbesparing voor de klant en een bijdrage aan een schoner milieu. Het bedrijf uit grensgemeente Hulst is in Europa als eerste volledig gecertificeerd voor een biologisch waterzuiveringssysteem aan boord van riviercruiseschepen. In de Innopack ++ Marine zorgen de bacteriën voor de volledige zuivering van alle afvalwaterstromen aan boord. De installatie is uniek door zijn compactheid, bedieningsgemak en hoge rendement. Er wordt steeds schoon water van zeer hoge kwaliteit terug de rivier in gepompt. De installatie wordt volledig op afstand beheerd door PureBlue Water, zodat de machinist zich volledig kan concentreren op de cruisevaart. Met het duurzame systeem wordt volledig tegemoet gekomen aan de aangescherpte Europese wet- en regelgeving. Riviercruiseschepen moeten

vandaag de dag hun afvalwaterzuivering goed op orde hebben. "De boten varen langs mooie steden, maar afvalwater is jarenlang geloosd in de rivieren zonder te zuiveren. De lage landen zitten dus met de gebakken peren, met Nederland als afvoerputje van Europa. Met onze unieke waterbehandelingsinstallaties op riviercruiseschepen opereren we in een niche markt. Onze innovaties zijn ondertussen met succes toegepast op een aantal schepen, waaronder de MPS Charles Dickens. We bieden een totaalconcept, waarbij we rekening houden met al het waterverbruik aan boord van het schip: keuken, wasserij, douches, toiletten. Daarbij kijken we over onze corebusiness heen door ook rekening te houden met eventuele complicaties, ten gevolge van bijvoorbeeld overtollige vetten in de keuken", aldus CEO Angelo de Mul van PureBlue Water.

[www.pureblue.nl](http://www.pureblue.nl)

## Netwerken met MBC in Middelburg

De MBC organiseert op maandag 21 maart een themabijeenkomst in het historische PTK Business Center te Middelburg. Er wordt ingezoomd op de onderwijsontwikkelingen in de Zeeuwse hoofdstad. Onlangs werd de gezamenlijke bijeenkomst van de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) en de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) bij Van der Peijl Techniek werd met ruim 250 ondernemers uitstekend bezocht. Er werd voor deze speciale gelegenheid koers gezet naar het nieuwe geautomatiseerde distributiecentrum van de technische groothandel op bedrijventerrein Arnestein in Middelburg. Van daaruit worden de elf filialen in zuidwest Nederland met technische producten bevoorrad. Bij de realisatie van het nieuwe pand is zoveel mogelijk van lokale



FOTO: ATELIER CPD

*Rondleiding in het nieuwe distributiecentrum bij Van der Peijl Techniek.*

Bram van Stel, in het dagelijks leven directeur-eigenaar van Prior Advies, blikte alvast vooruit naar de Contacta. Deze grootste bedrijvenbeurs voor de zakelijke markt van zuidwest Nederland, wordt gehouden van dinsdag 1 tot en met donderdag 3 november. Hij refereerde uiteraard ook aan de eerstvolgende bijeenkomst van de MBC, in het PTK Business Center. Het historische Post- en Telegraaf Kantoor (PTK) in het centrum van Middelburg, waar men vroeger aan het loket postzegels kon kopen, heeft een nieuw leven gekregen. Er zijn nog een aantal kantoorunits en flexplekken in het PTK beschikbaar.

[www.mbcmiddelburg.nl](http://www.mbcmiddelburg.nl)  
[www.ptkbusinesscenter.nl](http://www.ptkbusinesscenter.nl)



ondernemingen gebruik gemaakt, zoals bouwbedrijf Fraanje, De Bart Elektro, Wisse Techniek, Wielemaker Transport- en Containerbedrijf en schoonmaakbedrijf Jansma & Dick. De BMG Groep van Andries Borggeld heeft aan haar veertigtal ondernemingen, waaronder Bo-Rent en Bo-Mij, begin 2014 technische groothandel Van der Peijl toegevoegd. De miljoeneninvestering van BMG in Middelburg is goed voor Arnestein en de regionale economie.

Het nieuwe DC van ruim 20.000 vierkante meter vloeroppervlakte is binnenkort operationeel. Het beschikt over meer dan een kilometer transport-

band voor opslag en distributie, 1.500 europallet plaatsen en 55.000 meter legplanken voor in totaal 300.000 locatietypes. De inkoop en bevoorradingsgeschiedenis tot dusverre vanuit de filialen in Bergen op Zoom, Goes en Terneuzen. Dat wordt teruggebracht tot één locatie. In het nieuwe pand zullen ook inhouse trainingen worden gegeven, zowel voor eigen mensen als voor derden. Van der Peijl voorziet in een totaalpakket aan technische oplossingen voor een breed scala sectoren zoals machinebouw, scheepsbouw, chemie, automotive, landbouw & visserij en weg- & waterbouw.



FOTO: ATELIER CPD

*Toespraak MBC voorzitter Bram van Stel.*



Door: Henk van de Voorde

# Wereldprimeur met kunststof drinkglazen

Kees Kik van HappyGlass® gaat binnenkort vanuit Nederland kunststof drinkglazen produceren die honderd procent 'look a likes' zijn van echt glas. Hij liet in 2014 in eigen beheer al 40.000 geblazen glazen in Taiwan produceren en een jaar later 400.000 glazen in Italië. "De verwachting is dat we dit jaar in Nederland een miljoen glazen gaan produceren. Daarvoor hebben we een machine gekocht die in Japan op de boot is gezet en begin maart in de Rotterdamse haven is gearriveerd. Samen met het specialistische Coremans Tools & Technology uit het Zeeuwse Rilland (vlakbij Antwerpen) zijn de innovatieve matrijzen ontwikkeld. In de eerste week van april gaan we starten met de productie. Een capaciteit van 50.000 glazen per week is een wereldprimeur. We zijn in staat om in korte tijd te groeien naar zes machines. Samen met productiepartner JKS gaan we via verkooporganisatie Global Glass Products in heel Europa leveren", aldus Kees Kik uit het Zeeuwse Arnemuiden die ruim een jaar geleden met zijn duurzame glazen de Innovatie Award won op de Horecava in Amsterdam.



De machine is onlangs vanuit Japan verscheept.



Foto: Lex de Meester

Kees Kik van Happy Glass: "Wij maken en leveren een 100 procent kopie van echte glazen."

Kees produceert al sinds de millenniumwisseling kunststofglazen in Nederland. Hij was jarenlang horeca ondernemer in Middelburg en verkocht in 2011 zijn Grand Café Brooklyn om zich verder te gaan specialiseren in de wereld van kunststofglazen. "In de afgelopen jaren liep de vraag naar 'plasticen bekertjes' echter steeds verder terug. We hebben daarom marktonderzoek laten doen met onder andere ondersteuning van de Kamer van Koophandel. Daaruit kwam naar voren dat afnemers wel bereid zijn om meer te betalen voor een goede kunststof vervanger voor glas of disposables, maar dat het kopieën (100 procent look a likes) van echte glazen moeten zijn. We hadden echter een probleem. Met het traditionele spuitgieten was dat niet te realiseren."

## Duvel Moortgat

Kees Kik ging zich daarom richten op nieuwe innovatieve technieken. "Het Vlaamse Duvel Moortgat schreef in 2011 een wereldwijde tender uit: 'Wie kan een kopie maken van onze echte glazen?' Daar ben ik op ingestapt. Wij hebben een presentatie gegeven bij Duvel en de tijd en mogelijkheden gekregen om de nieuwe blowmoulding techniek (geblazen kunststof glazen) te ontwikkelen. In Taiwan is die ontwikkeling verder doorgezet in samenwerking met Innovatiebedrijf Pezy en het Middelburgse Eastman Chemicals, dat de grondstof voor het nieuwe product levert. De innovatieve glazen zijn veilig, herbruikbaar, recyclebaar, vaatwasbestendig en nagenoeg onbreekbaar. Ideaal en perfect inzetbaar voor plaat-

sen waar het gebruik van echt glas niet wenselijk of verboden is; bijvoorbeeld in de horeca, watersport, in de tuin en voor grote evenementen zoals de Gentse Feesten."

## Discotheken

Ook in Antwerpen levert hij een groot assortiment kunststof glazen aan diverse afnemers. Bijvoorbeeld aan zomerbar Bocadero, het Saint Tropez aan De Schelde. Met de voeten in het zand kun je er genieten van een cocktail onder de palmbomen. Antwerpse discotheken als Ikon en The Villa zijn eveneens trouwe klanten van de niet van echt te onderscheiden kunststof glazen. "België is momenteel onze belangrijkste afzetmarkt", aldus Kees Kik.

[www.globalglassproducts.nl](http://www.globalglassproducts.nl)



De matrijzen zijn samen met Coremans Tools & Technology ontwikkeld.

# Nieuwsberichten

## Anderz Advocaten spreekt klare taal



Katelijne Baas (links) en Linda Prop

Anderz Advocaten uit Bergen op Zoom is een jong dynamisch kantoor dat opereert vanuit het monumentale pand Blokstallen 2b. De advocaten mr. Katelijne Baas en mr. Linda Prop zijn gespecialiseerd in contractenrecht, arbeidsrecht, ondernemersrecht, personen- en familierecht en strafrecht. Beide dames beschikken over een rijke ervaring in de advocatuur en zijn gedreven door de passie voor het vak. Voor Katelijne en Linda strekt kwaliteit veel verder dan enkel juridische kennis en ervaring. Toegankelijkheid, laagdrempeligheid, snelheid en het spreken van de taal van de cliënt staat voorop. In principe dus geen archaïsch juridisch vakjargon. "Als vanzelfsprekend houden we ons bezig met complexe juridische zaken, maar we willen tegelijkertijd de kloof tussen advocatuur en samenleving verkleinen. Wij staan voor gelijkwaardigheid tussen advocaat en cliënt en proberen in normale taal zaken helder te krijgen. Daarbij maken we veel gebruik van social media zoals Facebook, Instagram, Twitter en LinkedIn. Bovendien hebben we onze eigen App 'Raad en Daad' ontwikkeld, waarmee we iedereen pro-actief informeren over juridische thema's. Verder delen we onze kennis ook via blogs op onze website", aldus Katelijne en Linda. Ze zijn lid van de Vereniging Arbeidsrecht Advocaten Breda/s-Hertogenbosch (VAR), de Vereniging van Familierecht Advocaten en Scheidingsmediators (VFAS) en de Vereniging van Strafrechtadvocaten (NVSA).

[www.anderzadvocaten.nl](http://www.anderzadvocaten.nl)

## Goede Engelse communicatie is een must!

In Nederland en België is er een toenemend aantal bedrijven dat letterlijk de grenzen verlegt. "De globalisering vraagt om een goede beheersing van het Engels als voertaal. Zeker in de sectoren haven, industrie en logistiek. Bedrijven kunnen echter belangrijke orders mislopen door gebrekkige communicatie in het Engels. Dat is doodzonde. Goede Engelse vaardigheden stimuleren het zaken doen over de grens en bevorderen de klandizie", aldus Julia Ross BSc die afstudeerde aan de Oxford Brookes University. Met haar bedrijf BEST English - BEST staat voor Business English Services and Training - heeft ze een op maat gemaakt aanbod voor bedrijfsleven, overheid en particulieren. Julia geeft cursussen 'technical English' in Zeeland, West-Brabant en Vlaanderen. Voor vertalingen en screening van Engelstalige brieven, e-mails en websites is haar werkgebied universeel. Julia Ross is geboren en getogen in een streek in het zuidoosten van het Verenigd Koninkrijk, waar accentloos Engels wordt gesproken. Ondertussen is ze ruim 25 jaar in Nederland woonachtig. Daardoor spreekt ze ook perfect Nederlands. "Vooral bij internationale bedrijfspre-



sentaties zijn goede mondelinge vaardigheden in het Engels essentieel. Bij 1 op 1 gesprekken, zowel telefonisch als in persoon, is een goede beheersing van de Engelse taal eveneens een groot voordeel. Hetzelfde geldt voor e-mails of officiële contracten. De impact van goed Engels wordt soms onderschat. Vaak denken mensen dat hun Engels al prima is, terwijl nog de meest elementaire fouten worden gemaakt. Ook gaan ze er vanuit dat ze al een keurig in het Engels vertaalde website hebben. Als ik er vervolgens een blik op werp, stemt me dat niet vrolijk. Ik haal er zo diverse 'careless mistakes' uit. Voor nadere info of een (kosteloos) oriënterend gesprek: Tel: 06-12440815; e-mail: juliaross2000@gmail.com

[www.bestenglish.nl](http://www.bestenglish.nl)



FOTOSTUDIO CPD

Julia Ross van BEST English, gespecialiseerd in cursussen technisch Engels en vertalingen.

## Grensoverschrijdende meeting kernenergie



Foto: Jan Bos

Eloi Glorieux, energiedeskundige van Greenpeace: 'Kernenergie nee, groene energie ja.'

Op de grensoverschrijdende informatiebijeenkomst in Goes over kernenergie, georganiseerd door de Zeeuwse Milieufederatie, passeerden diverse doemscenario's de revue. Rampen of

incidenten door (verouderde) kernreactoren, inclusief de mogelijkheid van sabotage en terrorisme. "Risico = kans maal gevolgen. De kans op een ramp is minimaal, maar de gevolgen zijn

heel groot. Temeer daar in de directe nabijheid het petrochemische cluster van Antwerpen zich bevindt. Dus moet de kans nihil zijn", aldus Peer de Rijk van World Information Service on Energy (WISE). De strekking op de meeting in Hotel Terminus, waar zowel de nodige Nederlanders als Vlamingen op waren afgekomen, was 'Kernenergie nee, groene energie ja'.

De kernrampen in het Russische Tsjernobyl en het Japanse Fukushima hebben de wereld laten zien dat horrosenario's niet denkbeeldig zijn. "Borssele en Doel staan in de top 10 van reactoren waar de meeste incidenten plaatsvinden. In 2012 zijn duizenden scheurtjes aangetroffen in de Belgische kerncentrales van Doel en Tihange. De Nederlandse autoriteiten gingen vervolgens toch akkoord met een onderzoek waarbij slechts 40 procent van de wand van het reactorvat in Borssele werd afgespeurd. Als je een speld in een hooiberg zoekt sluit je, na 40 procent van de hooiberg afgegraven te hebben, toch ook niet uit dat er in het resterende deel nog een speld zit?", verklaarde de Belgische gastspreker Eloi Glorieux van Greenpeace België.



# BTW-vrijstelling watersportverenigingen in strijd met Europees Recht

De Europese Commissie maakt als sinds 2009 bezwaar tegen de Nederlandse regeling voor watersportverenigingen die ligplaatsen exploiteren. Verenigingsjachthavens zonder personeel in dienst zijn vrijgesteld van BTW voor de verhuur van ligplaatsen, terwijl booteigenaren in commerciële jachthavens 21% BTW moeten betalen.

De Nederlandse regeling is volgens de Commissie tegelijk te ruim en te strikt. Vandaag is zij in het gelijk gesteld door het Europese Hof van Justitie.

Enerzijds is de vrijstelling te ruim, omdat alleen BTW vrijstelling mag worden verleend aan leden van een vereniging die een ligplaats huren ten behoeve van vaartuigen die bestemd zijn voor sportbeoefening. In de ogen van de Commissie worden veel boten gebruikt voor recreatieve activiteiten en verblijf. De eigenaren van deze boten mogen dus niet worden vrijgesteld van BTW voor hun ligplaatsen. De Nederlandse regering voerde onder meer aan dat het moeilijk is een onderscheid te maken tussen sportief en recreatief gebruik van de vaartuigen.

Anderzijds is de Commissie het er niet mee eens dat, om de vrijstelling te genieten, de watersportverenigingen geen personeel in dienst mogen hebben. Op die manier voegt Nederland een voorwaarde toe die verder gaat dan de BTW-richtlijn.

De Nederlandse regering wees er op dat deze voorwaarde nodig is om een onderscheid te maken tussen watersportverenigingen die volledig functioneren dankzij vrijwilligers en andere, die in concurrentie treden met commerciële jachthavens.

In zijn arrest van vandaag verklaart het Hof het beroep van de Commissie volledig gegrond en zal Nederland de wet moeten aanpassen.

Geert Dijks, directeur van HISWA Vereniging is blij met de uitspraak: 'We hebben dit probleem al in 2005 aangekaart in Brussel. Dit naar aanleiding van een rapport van het Ministerie van Economische Zaken die de oneerlijke concurrentie beschrijft. De uitspraak geeft een gelijk spelveld in de markt van jachthavens. De prijsverschillen tussen verenigingshavens en commerciële havens lopen soms op tot wel 50%. Dit komt door de fiscale voordelen die niet legaal zijn volgens de hoogste Europese rechter.'

## Bijna 8 miljoen verkeersovertredingen in 2015

In 2015 zijn 7.968.912 verkeersovertredingen geconstateerd voor onder meer te hard rijden, door rood licht rijden, fout parkeren, het niet dragen van een gordel of helm, handheld bellen en het ontbreken van fietsverlichting. In 2014 ging het om 8.306.094 verkeersboetes. Dat blijkt uit het jaaroverzicht verkeer 2015.\*

Het merendeel van de verkeersboetes wordt opgelegd wegens het overtreden van de maximum snelheid. In 2015 ging het om 6.636.096 geconstateerde snelheidsovertredingen, tegen 6.730.443 in 2014. Daarnaast worden de meeste verkeersovertredingen geconstateerd op kenteken met behulp van elektronische handhavingsmiddelen, zoals trajectcontroles en flitspalen. Deze systemen hebben de afgelopen periode een vervangingsoperatie ondergaan en zijn in 2015 gefaseerd weer in gebruik genomen. Hierdoor is er een stijging te zien in het aantal overtredingen dat door deze elektronische middelen is geconstateerd.

### Trajectcontroles

Het aantal snelheidsovertredingen dat is geconstateerd door middel van een trajectcontrole steeg van 1.799.216 in 2014 naar 1.903.109 in 2015. Vorig jaar zijn drie trajectcontrolesystemen opnieuw in gebruik genomen na vervangingswerkzaamheden: per 16 maart op de A58 tussen Bergen op

Zoom en Roosendaal, vanaf 15 april op de A12 bij Den Haag en op 6 mei op de N62 in de Westerscheldetunnel in Zeeland. Vanaf 1 februari 2016 staat ook de trajectcontrole op de A4 bij Hoofddorp en Nieuw Vennep weer aan.

### Flitspalen

De afgelopen jaren zijn voor het plaatsen van nieuwe digitale palen de meest onveilige locaties geselecteerd. In de loop van 2015 zijn alle analoge palen gedigitaliseerd of verwijderd. Er zijn nu ongeveer 640 (nieuwe) palen over. De nieuwe digitale palen handhaven 24 uur per dag. Onder de noemer verkeerslichten (vooral rijden door rood licht) is een stijging van het aantal geconstateerde overtredingen te zien van 185.023 in 2014 naar 215.570 in 2015.

\* Het overzicht van de verkeersboetes wordt samengesteld door het ministerie van Veiligheid en Justitie, Nationale Politie, het CJIB en het Openbaar Ministerie (OM). Met ingang van 2013 wordt viermaandelijks, ofwel per tertiaal, informatie verstrekt over de ontwikkelingen in het verkeersdomein.

Dat het aantal geconstateerde verkeersovertredingen is gedaald komt voor een belangrijk deel door de cao-acties van de politiebonden. Dit is vooral terug te zien in het lagere aantal staande houdingen door de politie in de verkeershandhaving: 241.742 in 2015, tegen 487.783 in 2014.

# BOEKBESPREKINGEN

## The Raid on Zeebrugge

Pen & Sword Books recently issued a new book entitled "The Raid on Zeebrugge – 23rd of April 1918, as seen through the eyes of Captain Alfred Carpenter, VC". The book has been written by Carl Decaluwé and Tomas Termote. This book is the fruit of the chance discovery of a series of photographic plates belonging to Alfred Carpenter, who commanded the lead ship, HMS 'Vindictive', during the raid. These pictures provide us with a unique insight into this daring naval operation. The plates were used by Captain Carpenter as his illustration material during lectures he gave whilst in the United States and Canada in the post war period. Winston Churchill called the raid on Zeebrugge 'the finest feat of arms of the Great War'. This brief, but bloody, action resulted in the highest number of Victoria Crosses ever awarded for a single action. Approximately one thousand officers and men of the Royal Navy and Royal Marines stormed the most heavily defended U-boat base in Occupied Europe. German submarines based at Bruges and Zeebrugge were responsible for a third of all allied shipping losses during the First World War. During the Passchendaele offensive of 1917, the Allies attempted to capture these U-boat bases by means of a land-based attack. The failure of the Battle of Passchendaele made it clear that a naval assault was the only solution. As a result, on 23 April 1918, a small force of fighting vessels, towing three blockships, set out across the North Sea... Carl Decaluwé read Geography at the University of Ghent, graduating in 1982. He went on to work for the European Parliament, before becoming a Belgian MP and subsequently, since 1 February 2012, Governor of West Flanders. His hobbies include naval history and collecting books, photographs and ship's models. Tomas Termote holds an MA in Archeology from the University of Leuven (Belgium) and a further MA in Marine Archeology and History from the University of Bristol (UK). He has his own business and works as a freelance diver and shipwreck investigator. His hobbies include German Marinekorps, U-boats and torpedo boats.

"The Raid on Zeebrugge" (ISBN 978-1-47385-431-4) is a hardback and counts 145 pages. It can be bought at any good bookshop, or direct with the publishers, Messrs Pen & Sword Books Ltd, Freepost, 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire S70 2BR, UK. E-mail: [enquiries@pen-and-sword.co.uk](mailto:enquiries@pen-and-sword.co.uk), Tel. 0044(0)1226 734222, website: [www.pen-and-sword.co.uk](http://www.pen-and-sword.co.uk).

## The Admiralty Manual of Seamanship

The Nautical Institute recently published a twelfth edition of the book entitled "The Admiralty Manual of Seamanship – Authored by The Royal Navy".

The latest edition of "The Admiralty Manual of Seamanship" covers the seamanship requirements of today's modern navy, retaining the principles and underlying knowledge gained through years of experience; Published jointly by The Royal Navy and The Nautical Institute, the book has become a leading publication on the subject; It will be of benefit to all mariners, whether on naval ships, commercial vessels or leisure craft; All share the same need to carry out seamanship tasks safely at all times; A CD contains chapters including replenishment at sea; The book includes general sea terms, anchors, cables and buoywork, rigging and deck gear, towing, boats, water safety, ...

The Nautical Institute is the international professional body of qualified seafarers and others with an interest in nautical matters. The Institute provides a wide range of services to enhance the professional standing and knowledge of members who are drawn from all sectors of the maritime world.

"The Admiralty Manual of Seamanship" (ISBN 978-1-906915-49-0) is issued as an A4-hardback. The book costs £110. The book can be bought from the better bookshop, or one can contact The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE1 7LQ, UK. Tel. +44.(0)20.7928.1351, Fax +44.(0)20.7401.2817, [pubs.admin@nautinst.org](mailto:pubs.admin@nautinst.org), Web: [www.nautinst.org](http://www.nautinst.org).

## Chasing Conrad

Whittles Publishing recently released a new maritime title, "Chasing Conrad. A tale of the sea and a glimpse into the abyss", written by Simon J. Hall. Simon Hall's second book is set in the mid-1970s during the closing years of the golden age of British shipping, when cargo carriage at sea saw radical change and the romance of being at sea in old-style cargo ships came to an end.

This is no ordinary memoir; the prose is vividly expressed, often shocking, sometimes elegiac as evidenced by this description of a night watch in the Indian Ocean: "alone on the bridge wing in the warm tropical night, I heard the wind singing through the stays as an Aeolian harp and I

felt anointed by my good fortune." On loading rubber and timber in Sarawak he writes: "The whole pace of life slowed, it felt as torpid as the idle Rajang river itself and we all slowed with it. Everything was so still, so unmoving, as if the whole world had lain down and gone to sleep."

His descriptions of jaunts in forgotten parts of the world are strikingly expressed and there is added poignancy from the charting of Hall's struggle against decline into alcohol abuse, expressed in a way that is in turn both sad and shocking: "I ordered another cold beer and lit another cigarette, then sat with the ghost of my past dreams while the afternoon died around us and we surveyed the wreckage of all my hopes."

This is an important work that captures an age now vanished, written in a style too rarely encountered!

"Chasing Conrad" (ISBN 978-1-84995-155-5) is issued as a paperback. The book counts 198 pages and costs £16.99. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness KW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: [info@whittlespublishing.com](mailto:info@whittlespublishing.com), [www.whittlespublishing.com](http://www.whittlespublishing.com).

## Into the Danger Zone

The History Press recently published a new book entitled "Into the Danger Zone. Sea crossings of the First World War". The book has been written by Tad Fitch and Michael Poirier.

As the First World War loomed, the transatlantic trade was at its peak and, as the enormity of the conflict grew, many liners were conscripted into military service. In an attempted counter-blockade of the UK, German U-boats began sinking Allied merchant vessels, in some cases sparking international outrage. Eventually it was the declaration of unrestricted submarine warfare in 1917 that drew the previously neutral United States into the conflict. By war's end, the U-boats had managed to sink over 5,000 ships, killing 15,000 people in this process.

'Into the Danger Zone' recounts what it was like for both military personnel and civilians alike to experience a sea voyage at a time of war, when they could encounter any number of dangers, including U-boats, mines and enemy surface

vessels. Attacks were frequent and tragedy all too common. Using a wealth of unpublished, rare and fascinating first-hand accounts, illustrations and photographs, Fitch and Poirier present an engaging history of this often-neglected chapter of the twentieth century.

"Into the Danger Zone" (ISBN 978-0-7524-9711-2) is issued as a softback and counts 432 pages. The book can be bought at any good bookshop and costs £25. You can also contact the publishers, Messrs The History Press, The Mill, Brimscombe Port, Stroud, Gloucestershire GL5 2QAG, [www.thehistorypress.co.uk](http://www.thehistorypress.co.uk).

## The Nautical Institute on Command

The Nautical Institute recently published a third edition of the book entitled "The Nautical Institute on Command".

"The Nautical Institute on Command" is the Institute's flagship publication and distils the best advice available for aspiring officers, new Masters and experienced Masters. It aims to promote reflection on aspects of the job that they may not have yet experienced – not to solve every possible problem or provide a checklist for every situation.

Commanding a ship requires all the skills and knowledge, professional and technical, gained up to the point of taking up command, plus soft skills. The book's expert authors cover these in short practical articles that will guide the transition from chief officer to Master and also serve as reference for years to come.

The book has its own voyage plan that leads the readers through the basics of command, looking at legislation and how it impacts the day job and relationships with the various stakeholders. The focus on day to day management includes operations and personnel management.

"The Nautical Institute on Command" (ISBN 978-1-906915-21-6) is issued as a softback and counts 144 pages. The book costs £45. The book can be bought from the better bookshop, or one can contact The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE1 7LQ, UK. Tel. +44.(0)20.7928.1351, Fax +44.(0)20.7401.2817, [pubs.admin@nautinst.org](mailto:pubs.admin@nautinst.org), Web: [www.nautinst.org](http://www.nautinst.org).



# Instream. Bringing the sea to the heart of Europe.

The Port of Antwerp is Europe's largest integrated maritime, logistics and industrial hub, and a vital engine of the continent's growth. In close collaboration with public and private partners, the Port of Antwerp is constantly looking for innovative ways to expand inland navigation at the port and reach more than 600 million European consumers. Measures are being implemented to enhance the coordination of shipping movements, and container handling and distribution within the port, enabling shippers to serve their hinterland customers even more efficiently, reliably and sustainably. The Port of Antwerp's clear plan and strong customer focus will keep it at the forefront of inland navigation – as **the** barge port in Europe.

Everything is possible at the Port of Antwerp.

Follow us at [www.portofantwerp.com/everythingispossible](http://www.portofantwerp.com/everythingispossible)



**925**  
BARGE CALLS  
PER WEEK



**96**  
MILLION TONS OF  
FREIGHT BY BARGE



**600**  
MILLION  
CONSUMERS

[www.portofantwerp.com/en/instream](http://www.portofantwerp.com/en/instream)



# stevedoring & warehousing rotterdam

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

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE  
+31 (0)10 429 94 33

FAX  
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL  
office@rhb.nl

WEB  
www.rhb.nl



## shorecranes up to 208 tons