

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



25e JAARGANG
NUMMER 4 - 2016

 **25 jaar**
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Where larger cruise ships meet Amsterdam



Start dreaming of new possibilities. Start doing the math. And start planning now!

By 2019 Amsterdam will be ready to welcome much larger cruise ships. The new lock at IJmuiden - **bigger and better** - will give the best access to the Port of Amsterdam.

Artist impression



The new bigger sea lock will be able to accommodate today's larger ocean-going vessels. **It makes Amsterdam even more attractive for cruise passengers.** The new lock will be 500 meters long, 70 meters wide and 18 meters deep.

The new large sea lock is expected to be open to shipping in 2019. **The time to consider new possibilities is now!**

portofamsterdam.com

 **Port of Amsterdam**
Port of partnerships

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-AQUISITIE



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

FOTO OMSLAG:

Havenbedrijf Amsterdam
(Foto: Ed Seeder)

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

Het zilveren Seaport Magazine Transport & Logistiek heeft in nummer 4 speciale aandacht voor het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft de groeiambitie om te komen tot een Metropolitane haven in 2030, waarin stad, regio en haven met elkaar verbonden en verweven zijn.

Er wordt in deze editie onder andere ingezoomd op de nieuwe zeeluis bij IJmuiden. Naar verwachting zal deze sluis, groter dan die van het nieuwe Deurganckdok in Antwerpen en van de nieuwe sluisen in het Panamakanaal, eind 2019 operationeel zijn.

Er wordt tevens uitgebreid stilgestaan bij Prodock: de kraamkamer van de Haven van Amsterdam. In een professionele omgeving aan de Moezelhavenweg kunnen start-ups en/of innovatieve en snelgroeiende bedrijven hun nieuwe producten en diensten testen.

In een interview met Jan Lagasse, CEO van Zeeland Seaports, wordt vooruitgeblikt naar de Open Havendag op zaterdag 18 juni in Vlissingen en Terneuzen. De bedrijvigheid in het havengebied is de motor van de Zeeuwse economie, met een toegevoegde waarde van 5 miljard euro. Op de Open Havendag kan een breed publiek de dynamiek in Vlissingen en Terneuzen aanschouwen. Centrale locaties zijn Damen Shiprepair Vlissingen in het Sloegebied en het Portaal van Vlaanderen in de Kanaalzone.

Dutch Marine BV heeft in opdracht van Damen Shiprepair Dunkerque een drijvend droogdok sleepklaar gemaakt en uiteindelijk naar Vlissingen getransporteerd. Ondernemer Paul Verschure vertelt over deze speciale expeditie.

Paneelbouw Middelburg BV licht in een ruime reportage de verbreding van haar werkzaamheden toe. Harm Wattel van Constructiebedrijf Hillebrand gaat nader in op de succesvolle plaatsing van de nieuwe brug over de Gouwe.

In de categorie Havenberoepen is Seaport op bezoek bij de Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden in IJmuiden. Vletterman Jeffrey Schaap legt uit wat er allemaal komt kijken bij het vast- en losmaken van schepen.

Henk van de Voorde
Hoofdredactie

Inhoud nummer 4-2016

Metropool Amsterdam zet in op duurzaamheid	2
Aanleg grootste zeeluis ter wereld terwijl de winkel gewoon open blijft	6
Prodock, de kraamkamer voor Havenbedrijf Amsterdam	11
Open Havendag Zeeland in Vlissingen en Terneuzen	18
Havenberoepen: Jeffrey Schaap van Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden, IJmuiden	20
Nieuws op het spoor	24
Nieuwe brug over rivier de Gouwe	26
Nieuwe aankomsthal Rotterdam The Hague Airport	28
Paneelbouw Middelburg verbreedt de horizon	30
Nieuwsberichten	34
Boekbesprekingen	36



Metropoolregio Amsterdam zet in op duurzaamheid

Door: Henk van de Voorde

Foto: Max Dijksterhuis

De haven van Amsterdam is een belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen. Ze vormt samen met luchthaven Schiphol een logistieke hub van formaat. De havens in het hele Noordzeekanaalgebied zetten in op duurzaamheid in de ruime zin van het woord, op basis van People, Planet, Profit. Een duurzame kringloop en een op groene grondstoffen gebaseerde economie (biobased) zijn leidraad voor de havens in deze regio. "Wij richten ons op een toekomst die er fundamenteel anders uitziet dan de werkelijkheid van vandaag. Wij zijn ervan overtuigd dat de toegang die een haven moet bieden (tot de stad, de mensen en de wereld) altijd beter kan: sneller, slimmer en ook schoner. Door al onze afwegingen, keuzes en projecten hieraan te toetsen, bouwen we aan de metropoolhaven die in 2030 de haven, stad en regio aan elkaar verbindt. Zo blijven wij een belangrijke motor van de economie in de metropoolregio Amsterdam", aldus Dertje Meijer, President-directeur Havenbedrijf Amsterdam.

De omzetstijging in 2015 is grotendeels het gevolg van de licht stijgende overslag van olieproducten en de florerende cruisevaart. Het Amsterdamse havengebied ontwikkelt zich verder op bestaande en nieuwe markten. Zo heeft het havenbedrijf een terminal aangekocht en direct verhuurd als nieuwe locatie van ruim 37.000 m² voor op- en overslag van agri-producten als soja en mais. Een fashion-gerelateerd bedrijf vestigde zich met haar hoofdkantoor in de Minervahaven en de eigenaar van een 1.400 ton sterk kraanschip koos Amsterdam uit tot nieuwe thuishaven voor onderhoudswerkzaamheden.

Drive Green Highway

Het autoschip Drive Green Highway bezocht onlangs, bij VCK Terminal/Waterland, de Amsterdamse haven. Het is het vlaggenschip van de Japanse rederij Kawasaki Kisen

Kaisha ('K'-Line) die een serie van duurzame en innovatieve schepen heeft ontwikkeld. Het schip is onder meer uitgerust met 900 zonnepanelen op het dek. "Dit schip is een voorbeeld van het werk en de energie die door de branche wordt gestopt in het verduurzamen van de scheepvaart", aldus Koen Overtoom, Operationeel Directeur Havenbedrijf Amsterdam. Drive Green Highway heeft een lengte van 200 meter en een breedte van 37,5 meter. Haar bruto tonnage bedraagt 76500 ton. Er passen circa 7500 personenauto's in, maar het schip vervoert ook andere lading. De zonnepanelen op het dek wekken voldoende stroom op voor alle ledverlichting aan boord.

Höegh Tracer

Vervolgens meerde ook de Höegh Tracer aan in de Amsterdamse haven, een van 's werelds grootste autoschepen. Historisch



Foto: Max Dijksterhuis

gezien is Amsterdam een belangrijke locatie voor Høegh Autoliners. De roro schepen van het toonaangevende bedrijf vervoeren voornamelijk nieuwe auto's, trucks en grote en zware machines. Op de route van Amsterdam worden hoofdzakelijk nieuwe auto's en zware machines van Japanse fabrikanten vervoerd. De vracht wordt op de Waterland terminal geladen en gelost met als eindbestemming de Koopman Car Terminal. De Høegh Tracer doet enkele keren per jaar de Amsterdamse haven aan als onderdeel van de East Asia to Europe service van Høegh. Net als de Drive Green Highway deed ook de Horizon-class PCTC (Pure Car and Truck Carrier) voor het eerst de haven van Amsterdam aan. Het schip is de derde in een reeks die rederij Høegh Autoliners onder haar 'New Horizon'-design dit jaar zal opleveren.



Foto: Daisy Komen

Impact milieu

Het ontwerp van de Høegh Tracer en haar zusterschepen is erop gericht om schadelijke effecten op het milieu zoveel mogelijk te beperken. Tijdens het hele ontwerp-proces van het schip is gebruik gemaakt van energie-efficiënte oplossingen en zijn de nieuwste technologieën toegepast. De vorm van de romp is door het ontwerp-team geoptimaliseerd om het grote laadvermogen te combineren met een zo laag mogelijk brandstofverbruik.

Vlaggenschip

Met een dekoppervlak van 71.400 m² en een draagcapaciteit van 8.500 (vracht)auto's is de Høegh Tracer één van de grootste roro schepen voor auto's ter wereld. "We zijn als haven trots op de komst van dit nieuwe vlaggenschip van Høegh. Het is niet alleen een van de grootste in zijn soort, maar kent door het bijzondere ontwerp ook een brandstofgebruik dat lager ligt dan bij vergelijkbare schepen. Bovendien is de CO₂ uitstoot van deze serie New Horizon schepen de helft minder

dan de standaard roro schepen. Daarmee past de komst van dit schip ook goed in onze ambitie van een schonere haven", vertelde Anthony van der Hoest, Clustermanager Logistics van Havenbedrijf Amsterdam.

Scheepskenmerken

De uitstoot van CO₂ van dit schip is een kwart minder dan bij een conventioneel schip van dit type. Andere duurzame technologieën aan boord dragen bij aan de reductie van brandstofverbruik en speciale verf doet de weerstand van het schip met 20 procent verminderen. Bovendien is er een SOx scrubber geïnstalleerd die de uitlaatgassen van het schip wast. Dankzij bepaalde technieken in de motor wordt ook de uitstoot van stikstof fors gereduceerd.

Overslag

De overslag van de zeehavens in het Noordzeekanaalgebied is in 2015 licht gedaald. Dat komt volledig op conto van de haven van Amsterdam. De vierde haven van

West-Europa is onder andere groot in de overslag en verwerking van energieproducten. De havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad zagen de overslag vorig jaar met ruim een procent teruglopen tot 96,5 miljoen ton, tegen 97,8 miljoen ton in 2014.

Amsterdam

De Amsterdamse haven, verreweg de grootste in de regio, vertoont een daling van 1,8 procent tot 78,4 miljoen ton tegenover 79,8 miljoen ton in 2014. De overslag in Beverwijk en Zaanstad, de twee kleinere havens van het Noordzeekanaalgebied, verdubbelde zelfs bijna tot 340.000 respectievelijk 343.000 ton. Gronduitgifte. Vorig jaar werd ongeveer 18,5 hectare grond uitgegeven aan bedrijven. Deze stijgende acquisitie lijkt zich voort te zetten. De import in de Amsterdamse haven daalde met 4 procent tot 50,8 miljoen ton. Daar staat een stijging van de export tegenover van 3 procent tot 27,6 miljoen ton.

Vervolg op pagina 5.



Foto: Eelco Wartena

Beyond all horizons



BARKMEIJER SHIPYARDS

Barkmeijer Stroobos b.v. Hellingstraat 10 9872 PT Stroobos The Netherlands
Phone +31 (0) 512 351 201 Fax +31 (0) 512 352 495 E-mail shipyards@barkmeijer.nl www.barkmeijer.com



Foto: Dick Bleeker

Ambitie

In de Noordzeekanaalregio zijn ongeveer 68.000 mensen direct of indirect in de haven werkzaam, waarvan de helft in de hoofdstad. Havenbedrijf Amsterdam NV heeft de ambitie om op een duurzame en innovatieve manier waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. Het schept een gunstig klimaat voor zowel bestaande als nieuwe bedrijvigheid, waarbij zorgvuldig met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht wordt omgegaan.

Droge bulk

De daling in Amsterdam is met name veroorzaakt door een lagere overslag in droge bulk. De overslag van kolen liep terug met 11 procent tot 17,3 miljoen ton. De overslag van agribulk daalde eveneens, met 6 procent tot 7,4 miljoen ton. De categorie overige droge bulk, met name erts en meststoffen, vertoonde een stijging van 9 procent tot 8 miljoen ton. In de overige ladingstromen droge bulk is het resultaat stabiel.

Olieproducten

De overslag van olieproducten steeg vorig jaar met een procent van 38,9 miljoen tot 39,4 miljoen ton. De categorie overige natte bulk steeg met 11 procent tot 3,4 miljoen ton. De overslag van containers daalde licht van 633 duizend ton in 2014 naar 615 duizend ton (51.634 TEU) in 2015. Een dalende lijn van 8 procent tot 2,3 miljoen ton is te zien de sector Ro/Ro, auto's en overige stukgoed.

Cruisevaart

In totaal 182 zeecruiseschepen meerden vorig jaar in de Amsterdamse haven aan en maar liefst 1769 riviercruiseschepen.

Een toename van 13 respectievelijk 84 cruiseschepen. Het aantal zeecruisecalls in IJmuiden daalde van 56 in 2014 tot 44 in 2014.

Kolen

"In het eerste halfjaar van 2015 was er sprake van een recordoverslag, maar het tweede semester is achtergebleven bij de verwachtingen. Het is echter geen structurele daling want door het zeer milde winterweer werden er minder kolen gestookt. Dit jaar komen we naar verwachting weer uit op groei, maar we zijn als internationale haven wel afhankelijk van volatiele energiemarkten en geopolitieke ontwikkelingen", aldus Dertje Meijer, President-directeur Havenbedrijf Amsterdam NV.

Prodock

Prodock is een nieuw initiatief van Havenbedrijf Amsterdam. Veel starters hebben de laboratoriumfase achter de rug en zijn op zoek naar de fysieke ruimte om een proefopstelling te bouwen op ware grootte, in een industriële omgeving. Prodock biedt ze die ruimte, met een fysieke locatie én een platform in de Amsterdamse haven, waarbij alles om innovatie draait. In een professionele omgeving aan de Moezelhavenweg kunnen innovatieve en snelgroeiende bedrijven hun nieuwe producten en diensten testen. Via een Plug & Play Plus concept met flexibele voorwaarden en laagdrempelig gebruik ontstaan 'pioneering partnerships'; tussen bedrijven onderling en met Havenbedrijf Amsterdam.

Netwerk

Het concept is geënt op het flexibel en laagdrempelig aanbieden van contracten, zodat bedrijven snel aan de slag kunnen in

een gebouw met kantoorruimte, werkplaats en buitenruimte (Plug & Play). Door een partnership met het havenbedrijf, hebben bedrijven toegang tot een groot en divers netwerk in en om de Amsterdamse haven (Plus).

Startups

Door jonge bedrijven met innovatieve producten, diensten en ideeën te vestigen in Prodock neemt het havenbedrijf een rol in het aansluiten van de haven bij het snelgroeiende 'ecosysteem' voor startups in de Metropoolregio Amsterdam. Door kansrijke initiatieven in een vroeg stadium naar de haven te halen en ze in verbinding te brengen met het bestaand industriële en logistieke netwerk, wordt innovatie aangejaagd op terreinen als energietransitie, logistiek en biobased & circulaire economie.

Transitie

Op middellange termijn ondergaat de Amsterdamse havenregio een transitie van overslagpunt tot dynamische metropoolhaven, conform de Visie 2030 die vorig jaar door de hoofdstedelijke gemeenteraad is aangenomen. In die visie staat waardecreatie voor klanten en omgeving voorop. Essentieel is de connectie van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. Er wordt ingezet op versterking van de activiteiten op het gebied van energie, logistiek, voedsel, agribulk, minerals en recycling, maritieme dienstverlening en cruisevaart.

Aanleg grootste zeesluis ter wereld...

...terwijl de winkel gewoon open blijft

Door: Antoon A. Oosting

Foto: RWS

Een grote nieuwe zeesluis aanleggen terwijl in datzelfde gebied de scheepvaart gewoon doorgaat, het lijkt moeilijk voorstelbaar, en toch moet dat kunnen, aldus André Mulder, hoofd operatie van Port of Amsterdam en vanuit het havenbedrijf als eindverantwoordelijke direct betrokken bij de bouw. Een vertrouwen dat is gebaseerd op, zoals Mulder dat kenschetst, "een stevig regime van afspraken met de aannemer" over een zo veel mogelijk ongestoord gebruik van de bestaande Noordersluis, de huidige zeesluis in IJmuiden.

Artist Impression van hoe het sluisencomplex van IJmuiden er over drie jaar komt uit te zien.

De aanleg is dit voorjaar begonnen en moet drie jaar in beslag gaan nemen. Volgens het hoofd operatie is de planning dat de Noordersluis over die hele drie jaar als gevolg van de bouw in totaal nog geen 24 uur gestremd zal zijn. "Je kunt zo iets natuurlijk niet aanleggen zonder dat er enige hinder ontstaat. In vergelijking met wat we nu soms aan stremming ondervinden door storingen of onderhoud aan de Noordersluis is dat goed te overzien," zegt Mulder. "De Middensluis gaat er een aantal dagen uit maar dat kunnen we operationeel met de andere sluisen goed opvangen."

Verbetering toegankelijkheid

Daar staat tegenover dat de nieuw aan te leggen zeesluis, net als de Noordersluis na oplevering in 1929 heel lang was, opnieuw de grootste van de wereld wordt. Maar veel

belangrijker natuurlijk is dat deze nieuwe schutsluis de toegankelijkheid van de haven van Amsterdam aanzienlijk zal verbeteren. Mulder: "We kunnen dan significant grotere schepen schutten. We gaan van nu 400 meter in de Noordersluis naar 500 meter in de nieuwe. Dat betekent dat de grootste schepen van tegenwoordig 350 tot 400 meter makkelijk kunt schutten."

De nieuwe sluis wordt ook nog eens 20 meter breder, van 50 meter voor de Noordersluis naar 70 voor de nieuwe, wat betekent dat er ook makkelijker meerdere schepen tegelijk kunnen worden geschut. "Het breedste wat we nu kunnen schutten is 45 meter en dat gaat een stuk breder worden. Dat betekent dat je aanzienlijk grotere bulkcarriers en tankers kunt ontvangen. Je kunt straks zelfs twee panamaxen tegelijk schutten. De voor-



Foto: Robert van Breukelen

De haven van Amsterdam ontvangt veel tankers voor import van diesel en export van benzine richting de VS.



Foto: Max Dijksterhuis

Cruiseschepen doen steeds vaker Amsterdam aan en hebben veel belang bij een vlotte passage van de sluis.

delen zijn dus dat je grotere en samen meer schepen tegelijk kunt schutten. Dat vergroot de toegankelijkheid tot je haven enorm," stelt het hoofd operatie vast.

Niet meer wachten op hoog tij

Een ander belangrijk winstpunt van de grote nieuwe zeesluis zal zijn dat veel grote, diepstekende schepen, meestal bulkcarriers of tankers, niet meer hoeven te wachten op hoog tij om de sluis te kunnen binnenvaren. Dat moet nu nog vaak omdat voor de Noordersluis vanuit zee komend een drempel ligt. De nieuwe zeesluis krijgt een maximale diepgang van 18 meter en wordt daarmee getijde-neutraal. Overigens blijft het noodzakelijk om heel diepstekende bulkcarriers te lichten voordat ze het Noordzeekanaal passeren op weg naar de haven van Amsterdam. De Velsertunnel beperkt de maximaal toegestane diepgang in het Noordzeekanaal tot 13,75 meter. "Bij de aanleg van de Noordersluis in 1929 kon men zich toen niet voorstellen dat schepen zo groot en diepstekend zouden gaan worden," verklaart Mulder.

Zoals het er nu naar uitziet moet de nieuwe zeesluis, groter dan de sluis van het nieuwe Deurganckdok in Antwerpen en ook groter dan de nieuwe sluisen in het Panamakanaal, in oktober 2019 operationeel kunnen zijn. "Ik denk dat dan de bestaande vloot veel makkelijker de sluis op weg naar of vanuit de haven van Amsterdam kan passeren en dat er ook veel dubbele schuttingen zullen gaan plaatsvinden van meerdere schepen tegelijk," zegt het hoofd operatie. Het schutten van de schepen zelf vergt tussen een half uur en een uur. Mulder: "Maar wat moeilijk te voorspellen is hoe snel een schip naar binnen vaart en hoeveel tijd het nodig heeft om vast te leggen. De totale schuttijd hangt vooral af van de grootte en de manoeu-

veerbaarheid van een schip." Want pas als het schip vastligt kan gelijk water worden gemaakt. Dat nivelleren van de waterstand in de sluis met die daarbuiten gebeurt straks sneller want via de sluisdeuren zelf en niet meer via leidingen in de kades.

Stochastisch proces

Maar hoe mooi die nieuwe sluis ook wordt, het voorkomt niet dat ook in de toekomst schepen soms zullen moeten wachten. Want afgezien van lijndiensten blijft een groot deel van de scheepvaart onvoorspelbaar in haar dienstregeling. Mulder. "Het blijft een stochastisch proces. Schepen komen in kuddes. Op een drukke dag hebben we 26 schuttingen en op een rustige maar vijf in de Noordersluis." In 2014 was de sluis in

verband met het verhelpen van storingen een aantal weken slechts 12 uur per dag beschikbaar. "Dan moet je er een planning op loslaten welk schip wanneer de sluis mag passeren. Dan kunnen wachttijden al snel een dag oplopen. Wij hebben in die periode met alle nautische dienstverleners een heel gedisciplineerde regime gevoerd en door optimale samenwerking konden we verasingen voorkomen. Alle gebruikers van de Noordersluis wisten precies waar ze aan toe waren. Dat werkte heel goed, maar liet tegelijkertijd zien dat we een nieuwe zeesluis hard nodig hebben. Met de komst van de nieuwe zeesluis stellen we onze toekomst als haven dan ook zeker."



André Mulder, hoofd operatie Port of Amsterdam

Advertentie

**WE BUILD SUITABLE GANGWAYS
FOR EVERY TERMINAL !
WE RENT OUT TO... EVERYWHERE...
CALL US ON +31(0) 10 820 17 70
or +31(0) 653 66 114 8**

**www.BRIDGES2000.com
solutions@BRIDGES2000.com**

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

**Bridges
Gangways
Fenders
Pontoons**

BRIDGES2000
ALL KINDS OF SOLUTIONS



Hogere omzet in 2015 voor Havenbedrijf Amsterdam

Foto: Ed Seeder

Havenbedrijf Amsterdam NV heeft in 2015 een omzet behaald van EUR 147,4 miljoen; een stijging van 3,5% ten opzichte van 2014. Het nettore-sultaat over 2015 bedraagt EUR 52,6 miljoen. Deze en meer kerncijfers zijn te lezen in het jaarverslag dat onlangs is gepubliceerd.

De belangrijkste inkomsten voor het havenbedrijf komen uit zee- en binnenvaart (dat schepen betalen bij een bezoek aan de haven) en verhuur van terreinen. De omzetstijging is grotendeels toe te schrijven aan de licht stijgende overslag van olieproducten en de toename van zee- en riviercruise.

Het Amsterdamse havengebied ontwikkelde zich in 2015 verder op bestaande en nieuwe markten. Zo heeft het havenbedrijf een terminal aangekocht en direct verhuurd als nieuwe locatie van ruim 37.000 m² voor op- en overslag van agri-producten als soja en mais. Ook vestigde een fashion-gerelateerd bedrijf haar hoofdkantoor in de Minervahaven en verkoos de eigenaar van een 1.400 ton sterk kraanschip Amsterdam tot nieuwe thuishaven voor onderhoudswerkzaamheden. 2015 kende tevens bijzondere mijlpalen: het nautische spektakel SAIL Amsterdam, het gunnen van de bouw van de grootste zeesluis ter wereld in IJmuiden en het behalen van concrete resultaten op het gebied van leefbaarheidsprojecten.

Scheepvaart in 2015

Het aantal zeeschepen dat de havenregio (Velsen, Beverwijk, Zaandam en Amsterdam) bezocht in 2015 bedroeg 7.162 tegen 7.486 in 2014. De cruisemarkt deed het goed.

De Amsterdamse havenregio werd in 2015 bezocht door 182 zee-cruiseschepen en 1.769 riviercruiseschepen. Dit zijn er respectievelijk 13 en 84 meer dan in 2014. De inkomsten voor stad en regio uit cruise bedraagt circa 90 miljoen euro per jaar. Daar zitten onder meer overnachtingen van de gasten voor- of na afloop van hun cruisetrip, horeca-uitgaven en bestedingen in de retail.

Overslag

De overslag heeft in 2015 voor het eerst sinds jaren een daling laten zien en kwam voor alle havens in de havenregio uit op 96,5 miljoen ton (-1,3% ten opzichte van 2014). De overslag in de Amsterdamse haven daalde met 1,6% tot 78,4 miljoen ton (2014: 79,8 miljoen ton). De daling in Amsterdam is met name veroorzaakt door een lagere overslag in droge bulk.

2015: Van Visie naar strategie

Het havenbedrijf is, zoals beschreven in Visie2030, een plek waar ruimte is om (duurzaam) te ondernemen. In ons jaarverslag

2015 komen diverse projecten aan bod die afgelopen jaar hebben bijgedragen aan de concretisering van deze visie. "Van visie naar strategie, roadmap voor de Amsterdam Metropolitan Port" is dan ook het thema van dit jaarverslag. Dertje Meijer, President-directeur Havenbedrijf Amsterdam: 'Wij richten ons op een toekomst die er fundamenteel anders uitziet dan de werkelijkheid van vandaag. Wij zijn ervan overtuigd dat de toegang die een haven moet bieden (tot de stad, de mensen en de wereld) altijd beter kan: sneller, slimmer en ook schoner. Door al onze afwegingen, keuzes en projecten hieraan te toetsen, bouwen we aan de metropoolhaven die in 2030 de haven, stad en regio aan elkaar verbindt. Zo blijven wij een belangrijke motor van de economie in de metropoolregio Amsterdam.'

Dividend 2015

Conform de bestaande afspraken stelt Havenbedrijf Amsterdam aan de gemeente Amsterdam (100%) voor om over 2015 € 50 miljoen dividend uit te keren. Dit is gelijk aan 2014.

Verwachtingen 2016

De voorbereidingen voor de nieuwe grote zeesluis van IJmuiden zijn in volle gang, deze zomer start de daadwerkelijke bouw. De nieuwe zeesluis geeft een belangrijke impuls aan de bereikbaarheid van de havenregio en creëert de mogelijkheden voor verdere groei. Een andere ontwikkeling die effect heeft op de financiële resultaten is dat Nederlandse havenbedrijven vanaf 1 januari 2017 vennootschapsbelasting moeten gaan betalen. Gevolgen hiervan worden intensief besproken met andere havenbedrijven, het Ministerie en de gemeente Amsterdam.



Foto: RWS

Het jaarverslag 2015 is te vinden en te downloaden op jaarverslag2015.portofamsterdam.com.

Foto: OTTI Fotografie

Bootshows Berlijn en Amsterdam gaan samenwerken

Het uitwisselen van kennis en contacten en het promoten van elkaars beurs is de basis van de samenwerking. Door het bundelen van krachten willen de beurzen meer internationaal publiek trekken. De HISWA te water van 30 augustus tot en met 4 september 2016 is de enige Nederlandse in-water-bootshow. Projectmanager Michelle Jonker: "Nederlandse boten staan wereldwijd bekend om hun goede kwaliteit. Om de meeste Nederlandse bouwers bij elkaar te zien moet je de HISWA te water bezoeken. De markt in Duitsland trekt weer aan, daar spelen wij met deze samenwerking op in. De kennis van de Duitse markt kunnen wij goed gebruiken om hen te enthousiasmeren om de HISWA te water te bezoeken. Andersom geldt natuurlijk hetzelfde. Door meer samen op te trekken bereiken we internationaal meer dan wanneer wij als HISWA te water dat alleen doen."



Boot & Fun in Berlijn, van 24 tot en met 27 november 2016 maakt de laatste jaren een enorme groei door. Daniel Barkowski, projectleider van Boot & Fun: "Berlijn wordt als groot watersportgebied steeds bekender en ook het publiek weet onze bootshow steeds beter te vinden. Wij willen Nederlanders uitnodigen om onze beurs te bezoeken en om dit te combineren met de mooie watersportgebieden van Berlijn. Wij zijn erg enthousiast over de samenwerking met de HISWA te water. Samen bereiken we meer."

Komende periode werken de beurzen hun samenwerking verder uit. Beide beurzen hopen dat deze samenwerking het begin is van meer samenwerking met internationale boot shows in de toekomst.

COLUMN

Containers moeten verplicht gewogen worden vanaf 1 juli 2016

Vanaf 1 juli 2016 is de 'shipper' verplicht het geverifieerde gewicht van zijn lading vóór het laden door te geven aan de vervoerder. Indien het geverifieerde gewicht niet is doorgegeven dan mag de lading niet worden vervoerd. Deze regel is opgenomen in een amendement aan het verdrag SOLAS, opgesteld door de International Maritime Organization ("IMO"). De IMO beoogt de veiligheid van zeevaarders, havenarbeiders en lading te bevorderen met deze regel. Het foutief opgeven van het gewicht van lading kan namelijk tot grote risico's leiden, zo kan een containerstapel instorten of omvallen wegens instabiliteit.

De nieuwe regel houdt in dat de shipper het gewicht van de containerlading zal dienen te verifiëren. Dit geverifieerde gewicht dient voldoende tijdig, in een aparte verklaring of als onderdeel van de verschepingsinstructies, doorgegeven te worden aan de zeevervoerder of terminal zodat hiermee rekening kan worden gehouden bij het maken van het stuwplan. Gebeurt dit niet (tijdig) dan zal de container niet geladen mogen worden. Met het woord shipper bedoelt de IMO de persoon die genoemd staat als shipper op het vervoersdocument en/of de persoon in wiens naam, of namens wie, de vervoersovereenkomst is gesloten. Het geverifieerde gewicht kan vastgesteld worden door de geladen container te wegen, of door de lading te wegen en hierbij het gewicht van de container op te tellen. De weegtechniek dient goedgekeurd te zijn door het land waar de container wordt geladen.

In beginsel is de shipper verantwoordelijk voor doorgeven van het geverifieerde gewicht aan de vervoerder. Partijen kunnen hier andere afspraken over maken. Indien er geen goede afspraken over het vaststellen van het geverifieerde gewicht zijn gemaakt, kunnen conflicten ontstaan indien een lading voor vervoer geweigerd wordt.

Het is dus van belang dat alle partijen die op enige wijze in aanraking komen met deze nieuwe regel zich voldoende realiseren welke taak en positie zij hierin hebben. Bovendien is het van belang goede afspraken te maken met contractuele wederpartijen om plotselinge kostenposten, misverstanden en conflicten te voorkomen.

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



"Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs"

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



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



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

www.bring.nl

THIJS
LOGISTIEK

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



THIJS
bezorgt
het plezier



Door: Antoon A. Oosting

Prodock, de kraamkamer voor Havenbedrijf Amsterdam

Foto: Havenbedrijf Amsterdam

Een kraamkamer van innovaties voor de toekomst van Havenbedrijf Amsterdam, dat moet het afgelopen maand geopende Prodock worden. Als vierde haven van West-Europa doet Amsterdam het lang niet slecht maar: "om te kunnen blijven door-groeien, moet je innoveren," zegt James Hallworth, sinds 2014 project manager New Business bij Port of Amsterdam.



Het gebouw aan de Moezelhavenweg 9 is omgetoverd tot innovatielab voor start-ups.

Bij de verzelfstandiging van het Amsterdamse gemeentelijke havenbedrijf, nu drie jaar geleden, is er ook direct een afdeling New Business opgericht. Die moet er voor zorgen dat de haven van Amsterdam ook in de toekomst kan doorgroeien, in zowel tonnage van overslag als in toegevoegde waarde. New Business focust zich op twee zaken, deelnemingen in voor de haven van Amsterdam interessante bedrijven en het aanjagen van innovaties.

Trends op wereldniveau

Hallworth: "Met het oog op de snel veranderende wereld hebben we een scan gedaan naar belangrijke trends en ontwikkelingen op wereldniveau. Dat leverde een hele lijst op waarvan vier zaken ook van toepassing zijn op de toekomstige ontwikkeling van havens." Voor onze haven zijn dat Circulaire & Biobased Economie, Veiligheid & Toezicht, Energie (transitie) en Logistieke Vernieuwing.

"Dat zijn de vier 'waardegebieden' die in de toekomst echt een grote rol gaan spelen in ons havengebied. En wij gaan op zoek naar nieuwe verdienmodellen om het als haven schoner, sneller en slimmer te gaan doen. Langs die lat worden alle projecten gelegd," zegt de project-

manager. Zo is de afdeling New Business op zoek naar innovaties die in de haven kunnen worden toegepast. "Via onze afdeling deelnemingen kunnen we ook investeren in bedrijfjes waarin we veel potentie zien en ze naar Amsterdam halen. Van onze kant brengen we ons netwerk in, onze kennis en onze naam," legt Hallworth uit.

Geschikte ruimte

Maar afgezien van het deelnemen in bedrijven is voor start-ups het vinden van geschikte ruimte vaak een groot probleem. "Huurtermijnen voor een loods of terrein zijn vaak erg lang, minimaal vijf jaar. Voor een jong bedrijf is dat heel lastig. Daarom hebben we nu Prodock bedacht, wat drie dingen samenbrengt. Het is allereerst een fysieke locatie, een gebouw uit 1963 aan de Moezelhavenweg 9 wat vijf jaar geleden door het havenbedrijf is teruggekocht," vertelt de projectmanager.

Het gebouw is de afgelopen maanden zodanig aangepast dat jonge bedrijven het plug-and-play kunnen gebruiken. Er is gas en licht, krachstroom, atelierruimtes, kantoren en vergaderzalen. "Het is zo ingericht dat als je er maandagochtend intrekt, dinsdag aan de slag kunt," en: "we proberen zo flexibel mogelijk te zijn met alle ruimtes. Door ruimtes her in te richten kunnen bedrijven bij wijze van spreken per week groeien of krimpen," zegt de projectmanager.

Maar behalve een gebouw moet Prodock zich ook ontwikkelen als een netwerk en een platform. Hallworth: "Door verschillende bedrijven bij elkaar te brengen en in contact te brengen met het havenbedrijf en het havenbedrijfsleven heb je meteen een hele sterke community. Een community die op zijn beurt een platform biedt voor andere innovaties." Daarnaast treedt het havenbedrijf ook op als co-creator.

Een van de eerste klanten

De eerste huurder is een jong bedrijf dat sensoren ontwikkelt voor het verzamelen van data. "Die sensoren kunnen wij toepassen om onze processen te verbeteren. Wij hebben inmiddels een aantal lichtpalen van sensoren voorzien aan de hand waarvan wij kunnen zien wanneer er schepen aanleggen en of ze misschien ook schade veroorzaken. Wij zijn dus gelijk een van de eerste klanten van dat bedrijf. Dat bedrijf zat eerst in de binnenstad maar door ze naar de haven te halen hebben wij voor hen deuren geopend," vertelt Hallworth.

Het tweede bedrijf wat zich in Prodock vestigt is een circulair bedrijf dat een pilot wil doen met het terugwinnen van grondstoffen uit reststromen. Dit bedrijf gebruikt 750 vierkante meter in huis en op het terrein nog eens 1.000 vierkante meter. Overigens is er ook een kade beschikbaar. Hallworth: "Het is wat dat betreft een haventerminal in het klein. Wij zijn open voor andere bedrijven die ook zo'n pilot willen doen. Het moet alleen wel passen binnen de vier genoemde waardegebieden."

James Hallworth, manager New Business Port of Amsterdam

Groei lading Nederlandse binnenvaart verwacht naar 2020

De prognoses voor het ladingvolume in de Nederlandse binnenvaart zien er over het algemeen gunstig uit, zo blijkt uit een middellange termijn prognose uitgevoerd door onderzoeksbureau Panteia. In het rapport 'Versterking Marktobservatie Binnenvaart', wordt een uitsplitsing gemaakt voor de vervoersvolumes van droge ladingvaart, tankvaart en duwvaart. Panteia verwacht onder andere een stijging van 38 miljoen ton in het vervoersvolume voor de droge ladingschepen tot 2020. Daarnaast blijkt uit schattingen dat tankvaart ruim 6,5 miljoen ton extra lading zal gaan vervoeren in 2020. Voor de duwvaart wordt een beperkte daling voorzien van 2,3 miljoen ton.

Stijging vervoersvolume droge ladingschepen

De droge ladingschepen en samenstellen daarvan vervoerden in 2015 in totaal 167 miljoen ton aan lading. Hiervan was 68 miljoen ton bestemd voor de binnenlandse markt en 60 miljoen ton werd geëxporteerd naar met name Duitsland en België. Vanuit die landen vond 39 miljoen ton aan invoer plaats. Het totale vervoersvolume is lager dan in 2014, toen werd er 174 miljoen ton vervoerd. Belangrijkste oorzaak voor deze daling is de lage waterstand in het tweede halfjaar van 2015. Een belangrijke ontwikkeling die leidt tot de groei is onder andere de Nieuwe Zeesluis bij IJmuiden voor het binnenlands vervoer. Om deze sluis mogelijk te maken, moet tussen 2016 en 2018 4,5 miljoen kuub (vervuilde) grond worden afgevoerd. Dit komt overeen met ongeveer 8 miljoen ton, wat zorgt voor een sterke stijging in vervoersvolume voor de droge ladingvaart vanuit Noord-Holland richting depots. Ook dragen nieuw te openen containerterminals in Almelo, Doesburg, Lelystad en Weert bij aan een sterke groei van het aantal te vervoeren containers. In het internationale vervoer zorgen nieuw te openen kolencentrales in Frankfurt am Main en Datteln (2018) voor een toename van steenkolenvervoer. Hierdoor neemt naar verwachting het steenkolenvervoer per binnenvaartschip de komende jaren nog toe, ondanks de sluiting van bijvoorbeeld de oudere centrales langs de Franse Moezel en bij Hamm. Ook zal rondom 2019 naar verwachting een goederenstroom met cementklinker gaan lopen tussen Wallonië en Limburg van circa een half tot 1 miljoen ton per jaar. De verwachting van Panteia is



dat het volume voor droge ladingschepen en samenstellen groeit naar 205 miljoen ton in 2020, een stijging van 18% ten opzichte van 2014. Dit komt overeen met een gemiddeld jaarlijks groeicijfer van 2,8%. Hiervan is 88 miljoen ton binnenlands vervoer, 74 miljoen ton export en 43 miljoen ton import. Er wordt vooral groei gezien bij het binnenlands vervoer en export.

Lage waterstand 2015 heeft weinig effect op tankvaart

De tankvaartschepen vervoerden in 2015 gezamenlijk 96 miljoen ton aan natte lading. Hiervan was 33 miljoen ton bestemd voor de binnenlandse markt, 38 miljoen werd geëxporteerd naar met name Duitsland en België. Er vond 24 miljoen ton aan invoer plaats. Ten opzichte van 2014 is er sprake van een stijging van 3 miljoen ton. De lage waterstand in 2015 had weinig invloed op het vervoer van vloeibare lading. Dit komt mede door een sluiting van een raffinaderij in Zwitserland. Hierdoor is in plaats van ruwe aardolie via pijpleidingen, veel geraffineerd product per binnenvaartschip naar Zwitserland getransporteerd. Ook toenemende speculatie op de oliemarkt en grotere productie van de raffinaderijen in Duitsland liggen ten grondslag aan de groei in het jaar 2015. Panteia verwacht dat in 2020 102 miljoen ton getransporteerd gaat worden, een stijging van 11,1% ten opzichte van 2014. Hiervan is 35 miljoen ton binnenlands vervoer, 39 miljoen ton export en 28 miljoen ton import. Er wordt vooral groei gezien bij het binnenlands vervoer en de

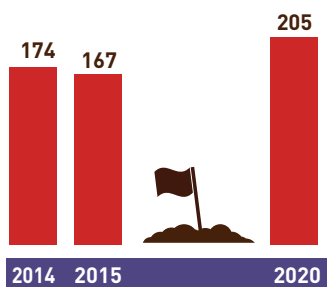
import van vloeibare lading. Het exportvolume blijft op een stabiel niveau.

Afname duwvaart verwacht na 2016

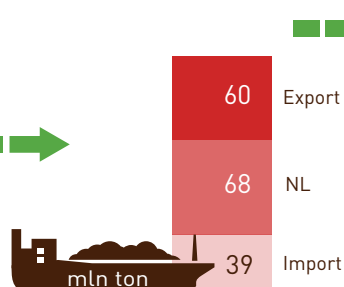
Duwstellen hebben in 2015 in totaal 50 miljoen ton aan lading vervoerd. Hiervan was 12 miljoen bestemd voor de binnenlandse markt en werd 36 miljoen geëxporteerd naar met name Duitsland en België. Vanuit deze landen vond slechts 2 miljoen ton aan invoer plaats. Een daling ten opzichte van 2014, toen er nog totaal 52 miljoen ton vervoerd werd. Deze daling is te verklaren door de lage waterstanden op de Rijn. Panteia voorziet dat in 2020 2,3 miljoen ton minder lading per duwvaartschip vervoerd wordt. Het nationale kolenvervoer kende in 2014 een opleving doordat de transporten voor de nieuwe Eemshavencentrale op gang kwamen. Dit compenseert voor het wegvalLEN van transport richting gesloten centrales in Nijmegen en Geertruidenberg. Het gaat daarbij om een tijdelijke stroom: vanaf 2017 is de vaargeul richting de Eemshaven gereed en zal het kolentransport tussen Amsterdam en de Eemshavencentrale halveren. In het nationale vervoer wordt een stijging voorzien van het transport van veevoer met duwbakken. Dit is mede het gevolg van de verruiming van de Zuid-Willemsvaart en de openstelling van het Maximakanaal. Ook voor internationaal transport met duwbakken wordt een daling verwacht van 12,4% in 2020, vergeleken met 2014. Dit is het gevolg van de verplaatsing van kolen- en ertstransport van duwstellen naar koppelverbanden met één tot zelfs drie duwbakken.

Vervoersvolumes Nederlandse binnenvaart naar 2020

Stijging vervoersvolume droge ladingsschepen (mln ton)



Uitsplitsing vervoersvolume 2015 voor droge lading



Stijging vervoersvolume droge lading in Noord-Nederland

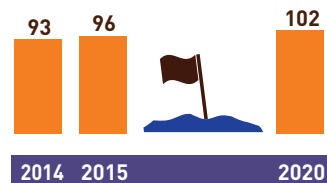


2016-2018

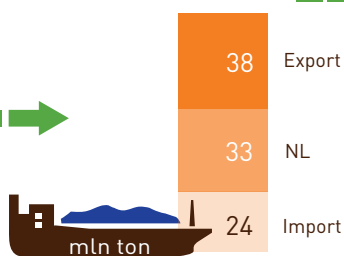
Realisatie Nieuwe Zeesluis bij IJmuiden door Rijkswaterstaat.

Stijging (8 mln ton) vervoersvolume droge ladingvaart in Noord-Holland door afvoeren (vervuilde) grond.

Stijging vervoersvolume tankvaart (mln ton)



Uitsplitsing vervoersvolume 2015 voor tankvaart



Uitsplitsing verwachte vervoersvolume in 2020



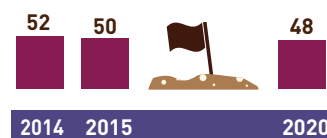
2020

Export
39 mln ton

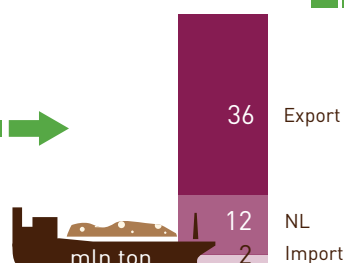
Binnenlands vervoer
35 mln ton

Import
28 mln ton

Stijging vervoersvolume duwvaart (mln ton)



Uitsplitsing vervoersvolume 2015 voor duwvaart



Daling kolentransport per duwvaart vanaf 2017



2017

Vaargeul richting Eemshaven gereed.

Het kolentransport per duwbak tussen Amsterdam en de Eemshavencentrale zal vanaf 2017 halveren.

Bron: Panteia o.b.v. de gegevens in het rapport 'Versterking Marktobservatie Binnenvaart'.

Panteia geeft in het rapport 'Versterking Marktobservatie Binnenvaart', dat is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, een middellange termijn prognose (5 jaar) voor het ladingvolume in de binnenvaart in Nederland. Hierin is een uitsplitsing gemaakt in de vervoervolumes van droge ladingvaart, tankvaart en duwvaart.

**Do what has to be done as
efficiently as possible**

HOLLANDREEFERSERVICE.COM

We are a lean, no-nonsense organization with one goal and that is to keep your reefers and gensets running. Our commitment to quality, reliability and flexibility guarantees the best customer service imaginable.

Theemsweg 48 - 3197 KM Rotterdam Botlek - The Netherlands
T +31 181 234 244 - info@hollandreeferservice.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



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

Tel 24/7: +31 (0)255 515354

Tel office: +31 (0)255 521796

www.vletterlieden.nl



Coöperatieve
Vereniging van
Vletterlieden w.a.

**Uw boodschap
moet overkomen!**
Dat begrijpen wij als geen ander

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



seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Antwerpen start marktverkenning voor waterbus

Een waterbus op de Schelde. Sinds havenschepen Marc Van Peel enkele maanden geleden aankondigde dat het Havenbedrijf Antwerpen werk zal maken van dit nieuwe, maar vooral duurzame transportmiddel, werd er achter de schermen hard gewerkt om de eerste waterbuslijn tegen de zomer van 2017 te laten uitvaren. "Het enthousiasme van de bedrijven in de haven en van de Antwerpenaren voor dit nieuwe initiatief is bijzonder groot", zegt havenschepen Marc Van Peel. "Het concept van de waterbus heeft al in andere steden zijn waarde bewezen. In een stad als Antwerpen, met de tweede grootste haven van Europa, moeten we een dergelijk initiatief met succes kunnen lanceren en uitbouwen", aldus Van Peel.



Om het project van de Antwerpse waterbus verder uit te bouwen, start het Havenbedrijf nu met een internationale marktverkenning waarmee het informatie wil verzamelen. Aan de hand van een reeks vragen wil het Havenbedrijf een beter zicht krijgen op de reeds bestaande partijen voor de exploitatie van de waterbus en de beschikbare schepen op de markt. Daarnaast wil het Havenbedrijf het concept dat tot dusver werd ontwikkeld, toetsen aan de markt. Op basis van de informatie die nu verzameld wordt, zal er in een volgende fase een aanbesteding worden uitgeschreven waarmee het Havenbedrijf op zoek gaat naar een uitbater voor de waterbus.

Duurzame mobiliteit

Een reeks van ingrijpende infrastructuurwerken zal de komende jaren een belangrijke impact hebben op de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de Antwerpse regio. Met de waterbus wil het Havenbedrijf de havenwerknemers een duurzaam alternatief aanbieden om snel en efficiënt hun werkplek te bereiken. "Een goed werkende waterbus moet mensen kunnen overtuigen om hun wagen thuis te laten. De Schelde is immers een onbenutte snelweg voor woonwerkverkeer die we nu, in een fase van ingrijpende werken, optimaal moeten inzetten", zegt havenschepen Marc Van Peel. De

waterbus zal zich in eerste instantie richten op woon-werkverkeer, maar ook toeristen en recreanten zullen op de waterbus kunnen stappen.

Routes

Op basis van uitgebreide contacten en analyses de voorbije maanden, heeft het Havenbedrijf drie lijnen voor de waterbus uitgetekend. De eerste lijn of havenlijn loopt van Antwerpen-Centrum (Steenplein) tot aan Fort Liefkenshoek in Beveren en kan de verzadigde Scheldekrusingen in Antwerpen (Waasland- en Kennedytunnel) helpen ontlasten. De tweede lijn is een fietsveer op het Kanaaldok ter hoogte van de Lillobrug. Voor fietsers is de Lillobrug nu immers een onbetrouwbare verbinding, wat ofwel lange wachttijden oplevert, ofwel een omweg van ruim 10 kilometer. De derde lijn of regiolijn gaat van Temse tot Antwerpen-Centrum (Steenplein) en zal voornamelijk passagiers stroomopwaarts richting Antwerpen vervoeren.

Deze routes zijn nog niet definitief en zullen, in samenspraak met de bedrijven in de haven en met uiteindelijke exploitant, verder verfijnd worden. Aangezien een aantal voorziene halteplaatsen nog niet gerealiseerd zijn, zullen de verschillende lijnen gefaseerd in gebruik worden genomen.



Kooyhaven biedt kansen voor ondernemers

Locatie Kooyhaven langs de N9 en het Noordhollandsch kanaal.

Midden in het economische centrum van Noord-Holland Noord wordt eind dit jaar het bedrijventerrein Kooyhaven opgeleverd. Met de optimale ligging en bereikbaarheid biedt het terrein met 16 hectare bouwgrond volop kansen voor alle soorten water- en havengebonden bedrijven. Kooyhaven is direct gelegen nabij de zeehaven Port of Den Helder en de helikopterluchthaven Den Helder Airport. Door de ligging aan het Noordhollandsch Kanaal staat het bedrijventerrein in directe verbinding met onder andere het Noordzeekanaal. De bedrijvigheid op Kooyhaven profiteert daarnaast van een efficiënte verbinding met de regionale, logistieke keten in het achterland. Het terrein biedt hierdoor volop commerciële kansen.

Sterke vestigingslocatie

Vanwege de nabijheid van de internationale luchthaven Schiphol en de metropool Amsterdam kent Kooyhaven een bijzonder grote toegankelijkheid over water, weg en de lucht. Hiermee is Kooyhaven een sterke vestigingslocatie voor bedrijven gericht op de offshore hub in de regio Den Helder. Naast de aanwezige internationale markt voor olie en gas, biedt Kooyhaven uitgelezen mogelijkheden voor bedrijven die zich richten op de transitie van offshore wind of op toekomstige decommissioning activiteiten op de Noordzee. Naast offshore- en maritiem-gerelateerde bedrijven is Kooyhaven geschikt voor bedrijven uit branches als jachtbouw en agrifood.

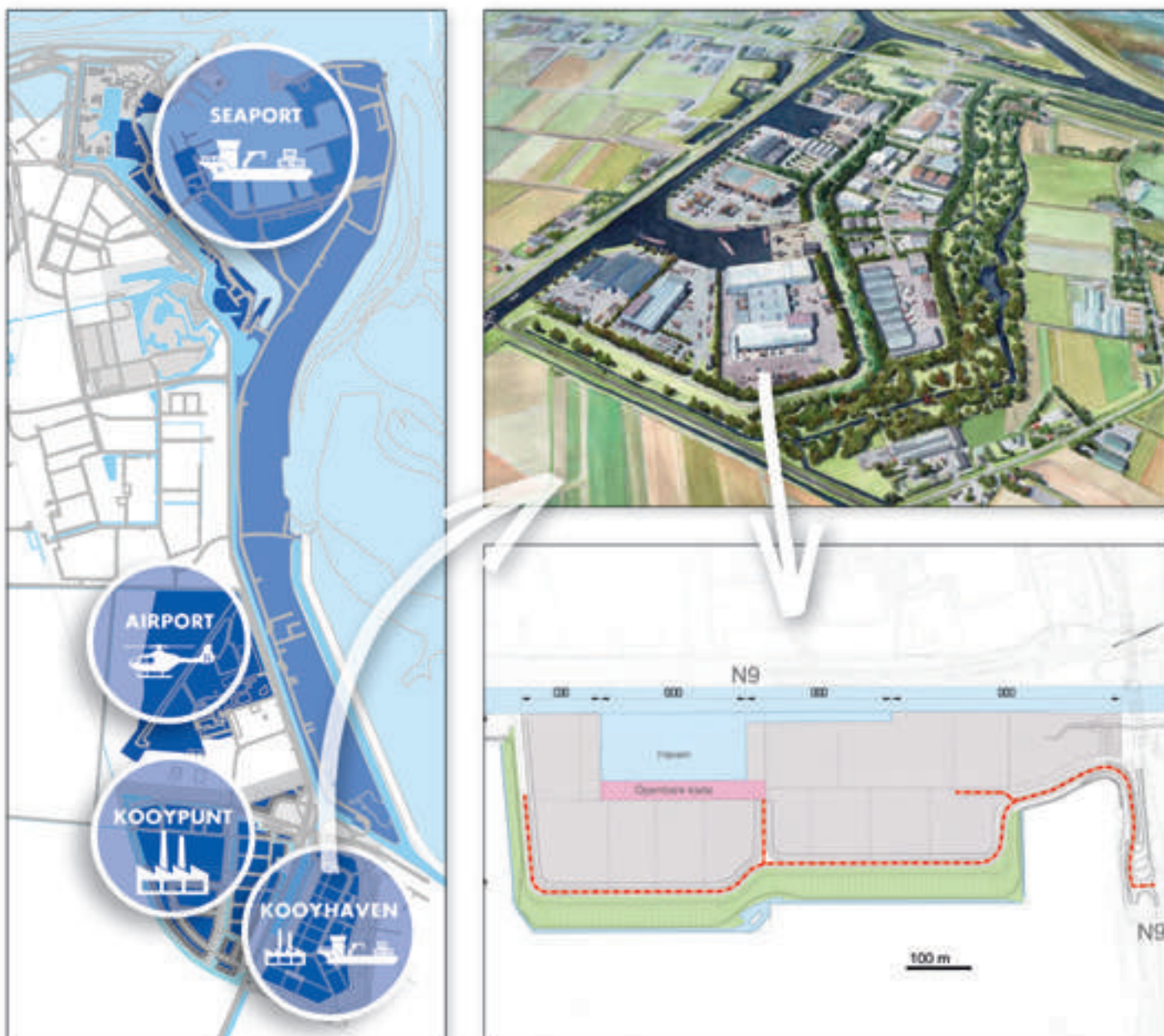
Kooyhaven heeft een open verbinding met de zeehaven Port of Den Helder, die onder alle weersomstandigheden goed bereikbaar is. Den Helder Airport is op steenworp afstand gevestigd. De aangrenzende N9 biedt een snelle landverbinding van maximaal 1 uur naar Amsterdam en Schiphol. En via het Noordzeekanaal is met de binnenvaart de logistieke haven van Amsterdam makkelijk bereikbaar. De locatie bevindt zich in een economisch opkomende regio. Investeringskansen kennen een sterke toename en Noord-Holland staat volgens toonaangevende, internationale media op nummer 15 van de lijst van economisch meest relevante regio's in Europa.

Uniek bedrijventerrein

Kooyhaven is een uniek gelegen 'nat' bedrijventerrein met openbare kade. Kavels zijn per direct verkrijgbaar. Enkele kavels hebben zelfs een eigen kade. Kooyhaven is vooral een uniek bedrijventerrein, omdat het gelegen is te midden van een van de grootste offshore-industrieën van Nederland. Er is niet alleen een brede supply chain in de directe omgeving aanwezig, ook zijn in Den Helder meerdere kennis- en onderzoeksinstituten gevestigd, zoals Imares en ECN. Al deze bedrijvigheid betekent dat elk watergerelateerd bedrijf optimaal gebruik kan maken van korte lijntjes met toeleveranciers en opleidingsmogelijkheden.



Onder toezicht van een select aantal genodigden uit de politiek werd begin mei de eerste damwand verankerd van de Kooyhaven. De officiële handeling werd verricht door Jaap Bond (Gedeputeerde Provincie Noord-Holland), Jacoba Bolderheij (algemeen directeur Port of Den Helder), Theo Meskers (Wethouder Economische Zaken Hollands Kroon), Edwin Krijns (Wethouder Economische Zaken Den Helder) en Ronald Dirksen (namens het bouwconsortium). Kooyhaven wordt gefaseerd opgeleverd, met de 1e fase van ongeveer 4 ha ergens eind 2016.



Artist impression komt niet exact overeen met de werkelijkheid.

Sterke impuls lokale economie

Kooyhaven is, samen met het nabijgelegen bedrijventerrein Kooypunt, onderdeel van de verdere uitbreiding en ontwikkeling van Port of Den Helder. Algemeen directeur Jacoba Bolderheij Port of Den Helder ziet in de komst van het nieuwe bedrijventerrein een sterke impuls voor de lokale economie: "De oplevering van dit nieuwe terrein betekent een nieuwe fase in de ontwikkeling van onze haven als offshore hub van de Noordzee. Het geeft niet alleen een impuls aan de economische ontwikkeling van de stad Den Helder, maar is gunstig voor de gehele economie in het noordelijke deel van onze provincie. Port of Den Helder kijkt ernaar uit om onze positie als offshore hub hiermee met Kooyhaven verder te verstevigen."

Dankzij een gedreven marktgerichte benadering is Port of Den Helder sinds de verzelf-

standiging in 2013 continu in ontwikkeling om tegemoet te komen aan de wensen van onder andere de offshore-energiemarkt. Port of Den Helder werkt hierbij nauw samen met Den Helder Airport, haar partners, de Koninklijke Marine, de gemeente Den Helder en de aanwezige opleidings- en kennisinstituten. Dankzij deze nauwe samenwerking is een unieke kennis en infrastructuur ontstaan, waarvan lokale bedrijven linksom of rechtsom kunnen profiteren.

Belangrijke mijlpaal

Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, als verbindende factor direct betrokken bij de ontwikkeling van Kooyhaven was de spil in de realisatie van Kooyhaven. "De realisatie van Kooyhaven is een belangrijke mijlpaal in de regionaal economische ontwikkeling in Noord-Holland Noord. Aan water gelegen bedrijventerreinen zijn schaars in de regio Noord-Holland Noord. De ontwikkeling van

dit terrein maakt de regio nog aantrekkelijker als vestigingsplaats en is een verrijking voor de plaatselijke supply chain. Kooyhaven compleeteert het logistieke netwerk van waterwegen en bijbehorende havens in de kop van Noord-Holland", zegt directeur Thijs Pennink van Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

Toenemende bedrijvigheid

Kooyhaven wordt gefaseerd opgeleverd, met de 1e fase van ongeveer 4 ha eind 2016. Met de realisatie zal het terrein een belangrijke schakel worden in de ambitie van Noord-Holland en die van Port of Den Helder om de regio nationaal en internationaal nog verder op de kaart te zetten. Want dankzij het unieke, logistieke netwerk van waterwegen en havens in de directe omgeving neemt de bedrijvigheid in dit economisch epicentrum de komende jaren alleen maar verder toe.



Burgers en bedrijfsleven kunnen dynamiek Zeeuwse havens op 18 juni aanschouwen

Open Havendag Zeeland in Vlissingen en Terneuzen

Door: Henk van de Voorde

De havens van Vlissingen en Terneuzen kenmerken zich door hun strategische ligging met prima achterlandverbindingen, goede know how en een uitstekend arbeidsethos. De vele industriële en logistieke bedrijven in het havengebied zorgen er voor dat het op basis van overslag de derde zeehaven van Nederland is. Op het gebied van conventioneel fruit en offshore windenergie heeft de Zeeuwse haven zich ontwikkeld tot een Europese speler van formaat. Zo werden vanuit het havengebied van Vlissingen ruim 25 windmolenparken buitengaats geplaatst. Hiermee bouwde de haven op het gebied van offshore windenergie de beste 'track record' van alle Europese havens op. Doelstelling van de tweejaarlijkse Open Havendag op zaterdag 18 juni - georganiseerd door Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) en havenbedrijf Zeeland Seaports - is om burgers en bedrijfsleven in Zeeland, West-Brabant en Zuid-Holland te laten zien hoe fascinerend en veelzijdig de Zeeuwse havens zijn.

Een breed publiek kan op de Open Havendag Zeeland kennis maken met de uitstraling van het hele havengebied. "Met de Open Havendag willen we openheid verschaffen aan de omgeving. Er is veel dynamiek in de Zeeuwse haven. Door dat met eigen ogen te aanschouwen ontstaat meer waardering. Wij hopen dat de mensen daardoor ambassadeur worden van de haven", zegt CEO Jan Lagasse van Zeeland Seaports.

Bedrijvenmarkt

Om ook op termijn concurrerend te kunnen zijn in de Hamburg-Le Havre range, is het essentieel om mensen te interesseren voor een havengerelateerde baan of opleiding. Vandaar dat op de Open Havendag tevens wordt getracht, onder andere via een bedrijvenmarkt, om mensen enthousiast te maken voor een baan in de haven.

De bedrijvigheid in het havengebied is het trekpaard van de Zeeuwse economie, met een toegevoegde waarde van 5 miljard euro. Bijna een kwart van de Zeeuwse werkgelegenheid is direct of indirect gerelateerd aan de havens, goed voor tussen de 30.000 en 35.000 banen.

Enerverend programma

Met ruim 15.000 bezoekers was de 6e editie in juni 2014 een groot succes. ZPPC en Zeeland Seaports hopen dit aantal op de 7e Open Havendag van zaterdag 18 juni wellicht te overtreffen. Er is weer een enerverend programma met onder andere rondvaarten, excursies, bedrijfsbezoeken en nautische demonstraties. De activiteiten worden zowel in Vlissingen als Terneuzen gehouden. Centrale locaties zijn de werf van Damen Shiprepair Vlissingen in het Sloegebied en het Portaal van Vlaanderen in de Kanaalzone.



Jan Lagasse, CEO Zeeland Seaports: "Tonnages zijn niet de belangrijkste parameters."



Zeegebonden overslag

De zeegebonden overslag in de Zeeuwse haven is in 2015 met 5 procent gedaald tot 33 miljoen ton. Dat is hoofdzakelijk te wijten aan de onverwacht vroegere sluiting van de EPZ kolencentrale, de lage olieprijs en langdurige onderhoudstops bij bedrijven in de haven. Opvallend was de groei in breakbulk met 25% en een zeer forse groei in de overslag van containers met zelfs meer dan 75%. "Tonnages' zijn niet de belangrijkste parameter. Projectlading zorgt voor relatief weinig tonnage, maar voor veel toegevoegde waarde. Aan de andere kant zorgen containers voor veel tonnage, terwijl ze soms weinig toegevoegde waarde creëren."

Investerings

Zeeland Seaports boekte in 2015 een netto resultaat van 8 miljoen euro, zodat het weer een gezond havenbedrijf is. "Wij kunnen ons zodoende blijven focussen op nieuwe infrastructuur en nieuwe bedrijvigheid, en tegelijkertijd op bestaande bedrijvigheid. Bestaande spelers zoals Yara Sluiskil en Dow Chemical ontwikkelen zich ook steeds verder, zoals forse investeringen in nieuwe fabrieken laten zien. Bedrijven als Verbrugge, Heerema Marine Contractors

en Kloosterboer hebben eveneens plannen om uit te breiden", aldus de CEO van het Havenbedrijf.

Tankopslag

Een bedrijf als Oiltanking heeft in de Kanaalzone in de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de uitbreiding van opslagtanks en gerelateerde infrastructuur zoals leidingen, pompen en steigers. Goed voor een groei van 150.000 naar 470.000 kuub. In Vlissingen Oost heeft Vopak vorig jaar in 6 nieuwe opslagtanks geïnvesteerd. Dat betekent een uitbreiding van capaciteit van 40 procent, goed voor 300.000 ton per jaar.

Uitgifte grond

Er is in het Zeeuwse havengebied vorig jaar twee keer zoveel grond uitgegeven dan gepland. Dat is een belangrijke graadmeter omdat de uitgifte van grond in feite een vooraankondiging is voor stijgende bedrijfsactiviteiten en werkgelegenheid in en om de haven. Ook hebben verschillende glastuinbouwers concrete plannen om uit te breiden. Het ziet ernaar uit dat het aantal kassen in 2017 verdubbeld zal worden. Daarmee is dan tweederde van het beschikbare gebied daadwerkelijk bebouwd.

Duurzaamheid

De havens van Terneuzen en Vlissingen lopen voorop de uitwisseling van grondstoffen tussen bedrijven. Door strategische clustering en het zoeken naar kansen worden reststoffen van het ene bedrijf steeds vaker grondstoffen voor andere bedrijven. Zo wordt Glastuinbouw Zeeuws-Vlaanderen via WarmCO₂, een joint venture van Zeeland Seaports en Yara, voorzien van restwarmte en rest-CO₂, afkomstig van de kunstmestgigant. Daardoor wordt jaarlijks 55 miljoen kuub aardgas uitgespaard, wat 135.000 ton CO₂ reductie oplevert. Het is daarmee het meest duurzame tuinbouwgebied in Noordwest Europa.

Green Deal

Minister Kamp van economische zaken verrichtte medio maart de openingshandeling van de nieuwe fabriek Ureum8 van Yara Sluiskil. Aansluitend ondertekende de minister samen met de Provincie Zeeland, NV Economische Impuls, Zeeland Seaports, DOW, ICL-IP, Yara en Gasunie Transport Services een Green Deal. Die markeert de start voor een regionale waterstofrotonde, waarbij chemiebedrijven onderling waterstof uitwisselen via pijpleidingen. DOW heeft waterstof over als restproduct bij het kraakproces en bedrijven als Yara en ICL-IP hebben waterstof juist nodig als grondstof voor hun eindproducten. Deze clustering is een mooi voorbeeld van industriesamenwerking binnen het Smart Delta Resources Platform (SDR).

LNG

In de Kalloothaven van Vlissingen vond onlangs de succesvolle start plaats van de pilot om Liquefied Natural Gas (LNG) te bunkeren via de Truck to Ship methode. Het vloeibaar aardgas werd getankt vanuit een vrachtwagen op de kade. Het bunkeren van deze duurzame scheepsbrandstof draagt bij aan de doelstelling van het havenbedrijf Zeeland Seaports om de totale emissie uitstoot te verlagen. Aan de hand van de pilot, die tot eind van het jaar duurt, zal beslist worden of er structureel LNG gebunkerd kan worden in de Zeeuwse haven.



Havenberoepen

Door: Lydia Gille

Op 4 mei 1966 werd in Rotterdam de eerste container gelost. Het begin van een revolutie in de haven- en transportsector, die tot grote veranderingen en nieuwe banen heeft geleid. Het imago van de haven is er echter nog een van zakken sjouwen en zwaar werk. Klopt dat beeld wel? Seaport Magazine gaat in de rubriek havenberoepen op onderzoek uit. Deze keer bij de vletterlieden, de mannen die schepen vast- en losmaken. Een dienstverlener die in een vierspan met de sleepdiensten, het loodswezen en de nautische diensten gezamenlijk zorgen voor een soepel verloop van de scheepvaart in de haven. De Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden (C.V.V.) in IJmuiden heeft als werkgebied 30 mijl buitengaats, de sluizen en de havens erachter tot Beverwijk.



Vletterboten van de Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden, IJmuiden

De vletterlieden van IJmuiden hebben een jaloersmakende bedrijfscultuur. De onderlinge band is bijzonder hecht en harmonieus. Wellicht een gevolg van de intensieve samenwerking, waarbij binnen de ploegen van dienst twee mannen als een man aan de trossen trekken en volledig op elkaar aangewezen zijn voor hun veiligheid en het welslagen van de onderneming. De 50 mannen van C.V.V. zijn allen lid van de vereniging en daarmee mede-eigenaar. Dankzij de onder-

linge klik is de motivatie en daardoor de kwaliteit van het werk hoog. Vletterman zijn is geen baan, maar een manier van leven.

Hoe bent u in de haven terechtgekomen?

"In tegenstelling tot veel van mijn collega's die een vader, broer, neef of vriend hadden die vletterman was, heb ik dat niet. Wel een broer die bij een sleepdienst werkt en een oom in de visserij. Mijn vader wilde graag varen, maar mocht dat niet van zijn ouders. Vanaf 1995 heb ik vijf jaar gevaren bij de marine en toen wilde ik graag naar C.V.V., maar er was geen vacature. Toen heb ik heel kort bij de marechaussee gezeten, totdat er per direct iemand nodig was en ik mocht komen. Het werk is dicht bij huis, de zee en het water trekken en vletterman is een leuk beroep. Bovendien zit ik in het Algemeen Bestuur, de kledingcommissie, de kascommissie en een ISO-project. Dat zijn dingen die het nog leuker maken. Bij de marine was ik duiker. Mijn duikspullen heb ik hier allemaal nog in de kast, dus als er een tros in de schroef zit, ga ik wel."

Is er veel veranderd?

"De werkzaamheden zijn in de laatste 50 jaar niet veranderd. We hebben nog steeds te maken met een schip dat langs de kade met trossen wil worden afgemeerd. De materialen veranderen, de boten worden sneller,



Jeffrey Schaap. Bij hoge golven klimmen soms twee vletterlieden op de boei om een zware tros erop te zetten.

geavanceerder en we hebben nu veiligheidsmiddelen. We veranderen mee met de technologische vernieuwingen, maar in de basis is het werk nog steeds hetzelfde."

Hoe zwaar is deze baan?

"Op sommige momenten is het energievretend, want het zijn af en toe hele zware trossen. We pakken niet een pakje van 50 kg op. Hoeveel het weegt, kan ik niet zeggen, misschien wel 100 kg. Het is een bewegend iets. We staan met zijn tweeën achterelkaar te trekken aan een touw en samen vormen we één geoliede machine. Als we een bootje op de boeien moeten meren en die boeien gaan zo op de golven mee, moeten wij er allebei op klimmen om die tros erop te zetten. Dat is af en toe wel spannend. Meestal blijft er een in het bootje, maar als de trossen te groot en te zwaar zijn binden we het vletje aan de boei vast en klimmen we er samen op.

We maken veel uren in vijf ploegen van tien man, waaronder de dienstindeler. De werkindeling is er een van twee keer een etmaal op, waarvan 12 uur aanwezig en 12 uur piket, twee etmalen vrij en twee nachtdiensten, waarvan ook weer 12 uur op en 12 uur thuis maar oproepbaar."

Hoe gevaarlijk is dit werk?

"Het is een beroep met gevaar. Je bent afhankelijk van materiaal en kwaliteit van anderen. In Amsterdam is het twee keer voorgekomen dat door slecht onderhoud de lijn is gesprongen met fatale afloop voor de vletterman. Bij ons is het gelukkig nog nooit gebeurd.

Vorig jaar ben ik wel in het water gevallen. Het was bij wat wij noemen een palenboot. Een paal waartegen de boten worden afgemeerd om te lichten; lading te lossen, zodat het schip minder diep in het water ligt en wel door de sluisen kan. Zo'n paal is een driepoot met traptreden naar boven en bovenop leuningachtige beugels. Wij moeten met de tros naar boven. De grijpers van



Voor- en dwarstrossen vormen bij een schip voor de kant al een heel breiwerk.

de kranen hangen aan staaldraden en door het werk gaat er een heleboel kapot op de palen. Op een dag klim ik naar boven. Ik kom boven en wil me vastpakken aan een beugel, maar het hele ding is er niet. Weggetrokken, afgebroken. Het is een automatisme: ik grijp, en ik grijp in het luchtledige, draai weg en val. Ik weet niet hoe ik het heb gedaan, maar ik ben al gauw een meter of vier naar beneden gevallen, precies in het gangboord van ons vletje en daarna kukelde ik in het water. Gelukkig had ik een drijfjas aan. Met een tel was ik weer uit het water. Ik heb het schip nog vastgemaakt, maar daarna ben ik naar huis gegaan. Toevallig ging het allemaal goed. Geen kneuzingen, helemaal niks."

Hoe ziet een gemiddelde dienst eruit?

"Dat is moeilijk te zeggen. Bij aanvang van mijn dienst weet ik nooit wat er zal gaan gebeuren en dat is meteen het mooie van dit werk. Wij werken met het HaMIS, het havenmeester management informatiesysteem dat nautische informatie genereert en deelt. We weten zo welke schepen er aankomen. Toch blijft het lastig beoordelen, want het ene schip vaart harder dan het andere. De weersomstandigheden spelen

mee en als er een loods aan boord is bijvoorbeeld, gaat het sneller omdat hij het schip overneemt en alle ins en outs hier kent. Als ik dienstleider ben, probeer ik in te schatten wanneer ik mensen nodig heb. Vanmorgen waren we bij Tata met zijn achten aan het werk. Verder een boot voor de middensluis, een voor de zuidersluis én de veerboot van de DFDS kwam eraan. Dan heb je alles tegelijk. De dienstleider belt in zo'n geval de reservemensen van huis. Zij zijn met een uurtje weer klaar, maar op dat moment heb je wel even een piek. Het is net het aanbod van de schepen en daar hebben we niets op te zeggen. Beschikbaarheid maakt betrouwbaar. Onze kracht is dat wij altijd ja zeggen."

Teamwork of individueel?

"Als je hier komt, weet je eigenlijk al zeker dat je een teamspeler bent, want anders werkt het niet. Tijdens de opleiding hebben leerlingen binnen een jaar wel in de gaten of het werkt. In een team ben je een schakel en iedereen weet precies wat hij moet doen. Een kwestie van chemie. Als we op de boeien moeten en we zitten met zijn tweeën op die boot dan vormen we een machine. We doen precies hetzelfde. Als de een niet goed trekt, gaat dat ten koste van de ander. Fysiek is het zwaar werk. Wij bouwen nu aan een pensioen vanaf 60 jaar, omdat oudere mannen minder kracht hebben en als de een de kracht niet heeft, dan krijgt de ander het en dat wil niemand. De vloeiende beweging gaat eruit en dat kost kracht. Om dezelfde reden zou dit werk niet met vrouwen kunnen. Bovendien slapen wij hier als het in een nachtdienst rustig is. Met vrouwen erbij zou dat tot haantjesgedrag leiden. Op een onderzeeër gaat dat ook niet, weet ik nog uit mijn marinetijd. Uiteindelijk gaat het ten koste van het team.

Dit werk voer je samen uit. Bonje is er nauwelijks. Juist niet. De ploegen zijn echt clubs, weten alles van elkaar en zijn goede vrienden. We blijven bij elkaar. Eenmaal een vletterman, altijd een vletterman."



Een paal waartegen de boten worden afgemeerd om te lichten.



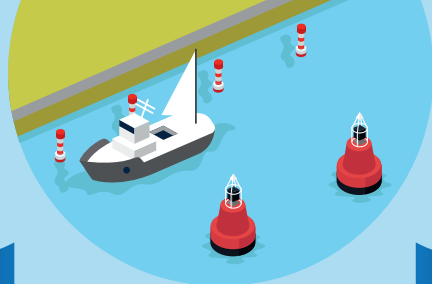
Veilig varen op rijksvaarwegen

5 tips voor de recreatievaart

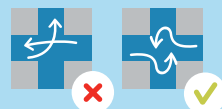
Met mooi weer is het vaak druk op het water. Beroepsvaart en recreatievaart maken samen gebruik van de hoofdvaarwegen. Dit kan voor spannende en soms gevaarlijke situaties zorgen. Als je rekening houdt met deze 5 tips kan je veiliger en met meer plezier varen op de grotere rivieren, kanalen en grote wateren.

TIP 1

Houd zoveel mogelijk
stuurboordwal



- Maak indien aanwezig gebruik van de speciale recreatiegeulen, je herkent ze aan de rood-wit en groen-wit gestreepte markering aan de zijkant van de vaarweg.
- Veilig oversteken? Maak gebruik van de knooppuntenboekjes van: www.varendoejesamen.nl



TIP 2

Houd rekening met de dode
hoek van de beroepsvaart



- Vaar niet te dicht voor (grote) schepen uit.
- De dode hoek kan soms wel 350 meter lang zijn!
- Kijk regelmatig opzij en achterom.

TIP 3

Zorg dat je rondom goed zicht
hebt als je achter het roer staat



- Vermijd obstakels in je zicht zoals zeilen en masten.
- Zorg dat mede-opvarenden niet in de weg staan.
- Houd ramen van de stuurhut vrij.

TIP 4

Ken de vaarregels



- Zie o.a. het Binnenvaart-politiereglement.
- Ken boeien, borden en tekens.
- Onze mobiel verkeersleiders geven voorlichting en waarschuwingen, maar handhaven ook indien nodig.

TIP 5

Bereid je reis goed voor



- Check vooraf de weersverwachting, eventuele stremmingen en bedientijden van bruggen en sluisen.
- Nuttige bronnen om te raadplegen:
www.rws.nl/recreatievaart
www.vaarweginformatie.nl
www.varendoejesamen.nl



Deelnemers aan het talentenprogramma, waarbij de studenten kennis konden maken met de vertegenwoordigers van UPS, APL Logistics, Samsung, Schenker Logistics Nederland, Kuehne & Nagel, Amgen, DHL en Penske Logistics

Om studenten en bedrijven beter te bedienen is de Academie Stedenbouw Logistiek en Mobiliteit van NHTV Breda met een excellentieprogramma voor talentvolle studenten logistiek gestart. De kick off was een "Meet and Greet" tussen de 12 geselecteerde studenten en de deelnemende bedrijven. Studenten die aan dit programma deelnemen, komen in aanmerking voor een bonus van € 4.000,-.

Selectie van studenten

De eerste lichting, in totaal 12 studenten, is de laatste maanden geselecteerd. Albert Mandemakers: 'Bij de selectie stellen we een profiel op van de studenten, dat we nu ook gebruiken bij de match met de bedrijven. Hierbij gaat het niet alleen om de behaalde resultaten van de studenten, maar ook om hun motivatie en competenties, zoals analytische en creatieve vaardigheden en resultaatgerichtheid. Gedurende het derde en vierde jaar wordt de voortgang van deze studenten gemonitord.

Bonus van € 4.000,- voor de studenten

De deelnemende bedrijven hebben met de hogeschool een overeenkomst gesloten om talentvolle logistieke studenten de kans te bieden stage bij hun bedrijf te lopen en na hun afstuderen bij het bedrijf aan de slag

te gaan. De negen bedrijven zijn Samsung, Penske Logistics, Schenker Logistics Nederland, Yacht, UPS, APL Logistics (onderdeel van de KWE groep), Amgen, DHL en Kuehne & Nagel. De bedrijven committeren zich voor twee jaar aan dit talentprogramma en geven daarmee de mogelijkheid aan getalenteerde tweedejaars studenten om vanaf hun derde studiejaar mee te draaien in de pool. Deelnemende studenten lopen gedurende twee periodes stage bij verschillende bedrijven. Ze krijgen ook de kans bij één van de bedrijven af te studeren. Na hun afstuderen hebben zij de mogelijkheid om bij één van deze bedrijven aan de slag te gaan. Studenten zijn overigens niet verplicht om een baan te nemen bij de deelnemende bedrijven en omgekeerd zijn bedrijven niet verplicht om een baan aan te bieden aan de toptalenten. 'Het doel van dit programma is bedrijven eerder in contact te brengen met talentvolle studenten in de logistiek. Dit zorgt ook voor lagere wervingskosten bij de bedrijven, want recruten van nieuw personeel kost veel geld. En voor de studenten is het uiteraard een beloning voor het goed presteren tijdens hun studie.' De deelnemende bedrijven betalen voor hun deelname aan dit programma per student € 4.000,- over een periode van twee jaar. Dit bedrag wordt in tranches aan de student uitgekeerd in de vorm van een extra bonus op zijn of haar stagevergoeding, als compensatie in de afstudeerperiode en als het diploma is behaald.

"Meet and Greet"

Op 28 april hebben de studenten en de bedrijven elkaar voor het eerst ontmoet. In een informele setting hebben ze hun eer-

ste kennismaking gehad. Van belang daarbij was dat over en weer informatie werd gedeeld en dat studenten zich na deze kennismaking verder kunnen oriënteren op de eerste stage opdrachten die in het kader van het komende derde jaar verricht kunnen worden. Daarbij werd uitgelegd hoe de ontwikkelingen tussen studenten en bedrijven over en weer gemonitord worden. Het was een geslaagde avond waarbij alle partijen een goede start hebben gemaakt met dit nieuwe initiatief van de academie en het bedrijfsleven. Bedrijven die interesse hebben in dit talentenprogramma, ook voor 2017, kunnen contact opnemen met Albert Mandemakers, mandemakers.a@nhtv.nl.

Over NHTV

NHTV Breda staat al jaren aan de top in het hoger onderwijs in Nederland. NHTV is door de Keuzegids HBO 2015 uitgeroepen tot beste grote hogeschool van Nederland. In de jaarlijkse ranglijst van Elsevier staat NHTV Breda ook aan kop in de categorie specialistische hogescholen. Het is een middelgrote instelling voor internationaal hoger onderwijs met vier locaties in Breda, zo'n 7.500 studenten uit meer dan 50 landen en bijna 700 medewerkers. NHTV biedt hoger onderwijs in de domeinen: Games en Media, Hotel, Facility, Logistiek, Built Environment, Toerisme en Leisure. Op de Academie Stedenbouw Logistiek en Mobiliteit studeren momenteel 1.100 studenten. Zij kunnen deelnemen aan een nationale of internationale opleiding. Ongeveer 700 studenten daarvan volgen een logistieke opleiding.

NS-machinisten blij met bok van nieuwe Flirt-treinen

Spoorvervoerder NS is op dit moment de eerste drie Flirt-treinen van de Zwitserse treinfabrikant Stadler op het Nederlandse spoor aan het testen. De eerste reacties van de machinisten zijn positief.

OR ProRail verbolgen over herstructureringsplannen Dijkma

De ondernemingsraad (OR) van ProRail heeft zijn onvrede geuit over de plannen van staatssecretaris Sharon Dijkma van Infrastructuur en Milieu om de leiding over te nemen bij de spoorbeheerder.

RailTech 2017 breed gedragen door Nederlandse spoorsector

RailTech 2017 belooft groter te worden dan ooit vanwege een brede steun vanuit de hele spoorsector. Het tweejaarlijkse rail-evenement wordt ondersteund door NS, ProRail en de organisaties Holland Rail Industry, Railforum en Koninklijk Nederlands Vervoer.

Jeannette Baljeu wordt nieuwe voorzitter Railforum

Jeannette Baljeu volgt waarschijnlijk eind dit jaar Cees Tommel op als voorzitter van het kennisnetwerk Railforum. Het bestuur draagt haar op 21 april unaniem voor aan de leden.

Provincie Limburg start marktconsultatie voor spooraansluiting Born

De provincie Limburg is een marktconsultatie gestart voor de aanleg van een spooraansluiting bij het bedrijventerrein van autofabrikant VDL Nedcar in Born.

ProRail behaalt punctualiteitseisen voor 2015

89,5 procent van de reizigerstreinen en ongeveer 80 procent van de goederentreinen reden op tijd in 2015. Het aantal storingen op het spoor door kapotte wissels en seinen is in 2015 opnieuw gedaald.

Global Rail Freight Conference op 22 en 23 juni in Rotterdam

Wethouder Mobiliteit Pex Langenberg van Rotterdam geeft op 22 juni samen met directeur Jean-Pierre Loubinoux van het UIC de aftrap voor de Global Rail Freight Conference in Rotterdam. Rail Promotion Center werkt aan imago spoorsector. Het verbinden van spoorpartijen en van daaruit gezamenlijk werken aan de promotie en verder verbeteren van de prestaties van het spoor. Dat is het doel van het Rail Promotion Center (RPC).

Fouten gemaakt bij aanvragen offertes ERTMS

Er zijn fouten gemaakt bij het aanvragen van offertes voor het ERTMS-programma. Voor een bedrag van 1,6 miljoen euro is het onduidelijk of er een objectieve leveranciersselectie heeft plaatsgevonden.

Machinisten waarschuwen voor afleiding door apps

Machinisten waarschuwen voor afleiding door de toename van technologische hulpmiddelen in de trein. Er komen steeds nieuwe applicaties bij die speciaal voor de machinist worden ontwikkeld ter verbetering van de dienstregeling.

'Ook met goed assetmanagement zijn spoedoperaties niet te voorkomen'

"Nee, breng het assetmanagement van ProRail niet zo maar onder bij Rijkswaterstaat." Dat is de reactie van programmamanager assetmanagement Dieter de Vroomen van Balance.

'Spoorroute met bochten dunder door Zwitsers tariefsysteem'

Het nieuwe Zwitserse systeem voor de berekening van de gebruikersvergoeding voor het spoor, dat is gebaseerd op slijtage die de voertuigen veroorzaken, zal vanaf de start op 1 januari 2017 nog niet perfect zijn.

ProRail-bestuurder Bart Smolders vertrekt naar Siemens

ProRail-bestuurder Bart Smolders (41) vertrekt per 1 juli naar Siemens Nederland. Hij komt aan het hoofd te staan van de divisie Mobility en volgt Frank Hagemeier op.

Structuurwijziging ProRail mag verbeteringen niet belemmeren

Het kabinet heeft in al haar wijsheid besloten om van ProRail een publieke organisatie te maken. Het is de vraag of het een goede keuze is om het roer opnieuw om te gooien.

Alstom dient miljoenenclaim in tegen NS vanwege Fyra-debacle

Alstom heeft een miljoenenclaim ingediend tegen NS vanwege ernstige onregelmatigheden bij de aankoop van de hogesnelheidstrein Fyra in 2004. De Franse treinenbouwer zat bij de eerste offertes voor de levering van een hogesnelheidstrein.

Alstom mag NS-Intercity's gaan leveren

Treinfabrikant Alstom is de voorkeursaanbieder voor de levering van ongeveer tachtig nieuwe Intercity's voor NS. Alstom was samen met Bombardier, Siemens en Stadler in de race en scoorde het beste op de gestelde criteria.

Financiering overdekte railterminal Maastricht rond

De financiering van een overdekte railterminal in de Beatrixhaven in Maastricht is rond doordat de provincie Limburg Schavemakers Logistics een lening verstrekt van 750.000 euro. Het bedrijf investeert zelf circa één miljoen euro.

Financieel directeur ProRail: financiën zijn wel op orde

Het beeld dat de financiën bij ProRail niet op orde zijn, klopt niet. Dat zei financieel directeur Hans van Leeuwen van ProRail bij de presentatie van de jaarcijfers over 2015.

ProRail wil transparanter zijn over planning werkzaamheden

ProRail wil transparanter naar de spoorvervoerders zijn bij het inplannen van werkzaamheden. Dat is niet goed gegaan bij de spoedoperatie aan de Moerdijkbrug. Dat erkende operationeel directeur John Voppen.

Eerste Hyperloop-trein getest in Las Vegas

Het aandrijfsysteem van de Hyperloop-trein is onlangs met succes getest op een baan in de woestijn bij Las Vegas. De capsule bereikte een snelheid van 500 kilometer per uur.

Bezorgde NedTrain-medewerkers melden zich over Chrom-6

Bij vakbond FNV Spoor melden zich veel werknemers van NedTrain met klachten die mogelijk zijn veroorzaakt door de kankerverwekkende stof Chrom-6.

Dijkma: ProRail voldoet aan prestatie-afspraken voor 2015

Spoorbeheerder ProRail heeft in 2015 voldaan aan de prestatie-afspraken die in de beheersconcessie zijn gemaakt. Waar NS een boete van 500.000 euro kreeg opgelegd vanwege wanprestaties, voldeed ProRail in 2015 wel.

BAM gaat metrotunnel in Frankfurt aanleggen

BAM heeft een opdracht gewonnen voor de bouw van een metrotunnel in Frankfurt. Deze twee kilometer lange dubbelsporige tunnel wordt door Wayss und Freytag Ingenieurbau, de Duitse tunnelspecialist van BAM, aangelegd.

CPB: beter benutten spoor goede investeringsstrategie

Het beter benutten van het spoor, vooral met kleinere projecten, is een goede investeringsstrategie. Het aanleggen van nieuwe spoorinfrastructuur is daarentegen meestal niet maatschappelijk rendabel.



Cabooter Groep verbindt Venlo met Antwerpen en Duisburg

De logistieke ondernemers Hans – en Eric Cabooter starten op 23 mei aanstaande met 2 nieuwe trein verbindingen. Vanuit kaai 1700 in de Port of Antwerp zal 4 keer per week een trein met maritieme lading vertrekken richting de railterminal van Cabooter in Venlo. Boekingen vinden plaats via de Cabooter Service Desk of bij boekingspartner SDE Logistics BVBA. De lading is bedoeld voor de regio groot Venlo, maar er is ook de mogelijkheid om door te stomen naar Busto/Gallerate of Melzo. Deze terminals liggen allemaal in Italië.

Daarnaast zal op een slimme manier de wagons die de Antwerpen lading vervoeren, worden ingezet, om vanuit Venlo de hub in Duisburg aan te doen.

Antwerpen-Venlo is een reeds lang gekoesterde wens van Cabooter. Er is zeker een jaar of tien gesproken over deze verbinding.

Hans Cabooter: *"Antwerpen is een belangrijke haven binnen Europa, voor Venlo als logistieke hot-spot nummer één van Nederland is The Port of Antwerp een strategische partner, dit is een mijlpaal voor onze regio".*

Venlo-Duisburg is niet minder belangrijk en leek lang zelfs onbereikbaar omdat de afstand nogal kort is. Diverse partijen hadden zich daar al eens op stuk gebeten. Erich Staake CEO van Duisport en zijn team hebben samen met het Cabooter team de realisatie mogelijk gemaakt. Door slimme logistiek en vanuit een innovatieve kijk op zaken is Cabooter er in geslaagd om concurrerend te zijn met het door file leed geplaagde wegtransport tussen Venlo en Duisburg. Hans Cabooter: "De ontwikkeling van Venlo met Trade Port Noord verloopt voorspoedig, maar er komt een dag dat we ons plafond bereiken. Dan hebben we een ventiel nodig zoals Duisburg die verder groei van de regio mogelijk maakt".

Vanuit de hub in Duisburg zijn meer dan honderd bestemmingen te bereiken in Noord-, Centraal-, Oost-, Zuid- en West Europa maar ook ver daarbuiten tot wel helemaal in Centraal Azië en China.

Er profiteren direct al een paar Limburgse bedrijven van deze deal die met medewerking van de Provincie Limburg en de Gemeente Venlo tot stand is gekomen.

Van Tienen Milieuadvies uit Venlo is vroeg ingestapt en heeft al een vestiging op de terminal van Cabooter en is daarmee de dienstverlener voor milieu zaken. Combo Repair uit Born is aanwezig op de terminal in Kaldenkirchen waar ze een werkplaats hebben, vandaaruit wordt ook Venlo bediend.

Hans Cabooter: *"door onze krachten te bundelen hebben we écht iets te bieden. Samen zijn we een complete dienstverlener voor de regio en ver daarbuiten met rail gerelateerde logistiek als grote gemene deler en een pakket aan services".*

Expediteurs, verladers en iedereen die interesse heeft om lading aan te bieden vanuit Antwerpen met bestemming Venlo of vanuit Venlo met bestemming Duisburg kunnen zich melden bij de Cabooter Service Desk - customerservice@cabootergroup.com



Hans Cabooter: *"Verbinding met Antwerpen en Duisburg maakt verdere groei mogelijk".*





Nieuwe brug over rivier de Gouwe

Door: Henk van de Voorde

In de nacht van vrijdag 22 op zaterdag 23 april heeft Constructiebedrijf Hillebrand B.V. uit Middelburg het nieuwe beweegbaar brugdek over de rivier de Gouwe succesvol geplaatst. De brug, maandag 18 april per ponton van Middelburg naar Gouda op transport gegaan, is onderdeel van een van de twee nieuwe provinciale wegen die de snelweg A12 tussen Gouda en Den Haag moet gaan ontlasten. Hillebrand is verantwoordelijk voor het uitvoeringsontwerp, de bouw en de montage. Hebo Maritiemservice heeft in opdracht van Hillebrand succesvol de hijsoperatie uitgevoerd. Het Zeeuwse bedrijf heeft de brug in opdracht van Heijmans gerealiseerd, voor de eindklant de provincie Zuid-Holland. Het brugdeel is 41 meter lang en 20 meter breed. Het duurde ongeveer vier uur om het gevaarte van zo'n 400.000 kilo op zijn plek te krijgen.

Voorspoedig

"Het plaatsen van de brug liep zeer voorspoedig. Het eindresultaat is dat de brug met een afwijking van nog geen millimeter geplaatst is. Een uitzonderlijke prestatie van alle betrokken partners in het project", aldus directeur Harm Wattel van Constructiebedrijf Hillebrand. Tot maandagochtend 25 april is er verder gewerkt aan de installatie van de brug. Na het afbouwen van de brug wordt deze eind 2016 in gebruik genomen. De productie van één van de grootste beweegbare bruggen van Nederland heeft in de afgelopen anderhalf jaar plaatsgevonden. De brug maakt onderdeel uit van het project Parallelstructuur A12 bij Gouda, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland.



Harm Wattel van Constructiebedrijf Hillebrand: "Het plaatsen van de brug verliep zeer voorspoedig."

Open vaarwater

"Wij bieden totaaloplossingen in complexe staalbouw, van engineering tot conservering en montage op locatie. We zijn met name actief in bruggenbouw, weg- en waterbouw, scheepsbouw en offshore (wind) projecten", zegt Harm Wattel. Dankzij de ligging van het bedrijf kunnen constructies direct getransporteerd worden over water. De eigen kade van 120 meter aan de Kleverskerkseweg in Middelburg is gelegen aan open vaarwater, voorzien van roll-on-roll-off faciliteiten voor zware constructies.

www.hillebrand.nu



Uitbreiding van activiteiten in Zuid-Afrika

Van den Bosch sluit joint venture met Aspen International

Van den Bosch heeft een joint venture gesloten met het Zuid-Afrikaanse bedrijf Aspen International. Deze samenwerking resulteert in het openen van twee nieuwe vestigingen: in Kaapstad en in Dubai.

De nieuwe onderneming draagt de naam Aspen International. Vanuit de vestigingen in Kaapstad en Dubai levert Aspen International een compleet pakket aan transportoplossingen vanuit en naar de Zuid-Afrikaanse markt. Daarbij ligt de focus op het verschepen van vloeibare bulkgoederen in tankcontainers in samenwerking met Van den Bosch DMCC in Dubai. Daarnaast bestaan de activiteiten uit het verschepen van vloeibare bulkgoederen in flexitanks, gepalleteerde goederen in 20- en 40ft-containers en bederfelijke goederen in reefercontainers en -containers.

Stevige basis

Aspen International heeft in de afgelopen achttien jaar een goede naam opgebouwd als freight forwarder op de Zuid-Afrikaanse markt. "Het was dan ook een bewuste keuze om de naam Aspen International te behouden", legt directeur Peter van den Bosch van Van den Bosch uit. "Met name in de markt voor gekoeld fruit is dit bedrijf een grote speler. Met de oprichting van de nieuwe



vestigingen in Kaapstad en Dubai willen we verder bouwen op de stevige basis die eigenaar Gary van Niekerk en zijn partners in de afgelopen jaren hebben gelegd."

Uitbreiding

Voor Aspen International biedt de samenwerking de mogelijkheid om de dienstverlening uit te breiden met de tankcontaineractiviteiten van Van den Bosch. Daartoe zal Aspen International intensief samenwerken met Van den Bosch DMCC in Dubai. Gary van Niekerk licht toe: "Voor onze klanten resulteert de samenwerking in een one-stop-shopping-concept met uiteenlopende transportoplossingen onder één dak. Daarbij houdt onze verantwoordelijkheid niet op in de haven. Met dank aan ons sterke intermodale netwerk in Europa, Afrika en

Azië kunnen het complete transportproces uit handen nemen en begeleiden we de goederen indien gewenst van deur tot deur."

Volgende stap

Voor Van den Bosch is de samenwerking een nieuwe stap vooruit op de Afrikaanse markt. "Wij geloven in de potentie van Afrika en willen deze groeimarkt verder ontwikkelen", legt Peter van den Bosch uit. "De afgelopen jaren hebben we een sterk netwerk opgebouwd en inmiddels verschepen we diverse vloeibare bulkgoederen vanuit, naar en binnen Afrika. Dankzij het nieuwe kantoor in Kaapstad zijn we nu ook fysiek aanwezig, waardoor we onze klanten nog beter kunnen ondersteunen bij het opzetten en optimaliseren van hun goederenstromen vanuit en naar de Afrikaanse markt."



VAN DEN BOSCH.COM
TO THE NEXT LEVEL

Over Van den Bosch

Van den Bosch is een internationale logistieke dienstverlener gespecialiseerd in het vervoeren van vloeibare en droge bulkgoederen voor de levensmiddelen- en chemische industrie. Met de inzet van zowel weg- als intermodaal transport bedient Van den Bosch de wereldwijde markt. Meer info: www.vandenbosch.com.

Over Aspen International

Aspen International heeft in achttien jaar tijd een sterke positie opgebouwd als freight forwarder op de Zuid-Afrikaanse markt. Tot de activiteiten behoren onder meer het transport van gekoeld fruit en gepalleteerde goederen. Meer info: www.aspen.co.za.

Hanse Staalbouw verzorgde de ruwbouw, in combinatie met Goemaat Glas en de Saman Groep

Nieuwe aankomsthal Rotterdam The Hague Airport

Door: Henk van de Voorde

De nieuwe aankomsthal van Rotterdam Airport is op dinsdag 24 mei officieel geopend. De nieuwe hal is voorzien van moderne bagagebanden, zitgelegenheden en veel groen. De nieuwe banden zorgen voor een efficiëntere en snellere bagageafhandeling. Rondom de bagagebanden zijn grote potten met bomen en planten geplaatst. Hanse Staalbouw uit Nieuwerkerk op Schouwen-Duiveland heeft de ruwbouw van de nieuwe aankomsthal verzorgd. Met ongeveer 1300 vierkante meter is ze in vergelijking met de voormalige aankomsthal bijna drie keer zo groot. Aan de platformzijde heeft het gebouw een 5,5 meter hoge glaswand. Die is drie lagen dik om het geluid van vliegtuigmotoren tegen te houden. Goemaat Glas uit Goedereede op de Zuid-Hollandse Eilanden heeft voor Hanse Staalbouw de gevel van de nieuwe aankomsthal gebouwd, terwijl de Saman Groep uit Zierikzee voor de zonnepanelen op het dak van de nieuwe aankomsthal heeft gezorgd.

Hanse Staalbouw werkte in het bouwteam samen met aannemersbedrijf Rip BV uit Schiedam, installatiebedrijf Van Dorp uit Zoetermeer, Van Schoor Elektrotechniek uit Vlaardingen en (voor de gehele afbouw) met de Gebroeders Ouwendijk uit Rotterdam.

Hanse Staalbouw

Bij Hanse Staalbouw zijn ongeveer 150 mensen werkzaam. Het bedrijf is gespecialiseerd in nieuwbouw en renovatie van bedrijfs-panden in de agrarische, industriële en utiliteitssector. Wim de Jonge begon in 1984 als derde werknemer en werd in 1992 technisch directeur. Sinds 2008 is hij directeur-eigenaar. De CEO van Hanse Staalbouw leidt

anno 2016 het familiebedrijf samen met zijn zoons Jochem (25) en Ruben (22) en dochter Marlinde (28) die afgelopen september is aangetreden als projectleider. Na haar studie Maritieme Techniek aan de TU Delft werkte ze vier jaar bij offshore bedrijf Allseas Engineering. Wim de Jonge zal in de komende jaren de leiding van Hanse Staalbouw overdragen aan de jongere generatie.

Brazilië

De onderneming opereert ook in toenemende mate buiten de eigen landsgrenzen. Voor het Duitse Siempekkamp Maschinen- und Anlagenbau GmbH vindt momenteel de levering van 1800 ton staal aan Brazilië



plaats. Ook voor landen als Spanje, Mexico, Martinique, de Filipijnen, China, Singapore (walking floors), Rusland (bouw fabriek), Roemenië en Sierra Leone (bewaarloodsen) realiseerde het Zeeuwse bedrijf in de afgelopen jaren mooie projecten. Ondertussen is men in Canada aan het pionieren met het oog op de agrarische markt. Ook staalconstructies op zee vormen een potentiële groeiemarkt.

Kenia

In Kenia ondersteunt Hanse Staalbouw arme boeren met haar kennis van agrarische bewaarloodsen. Veertig procent van de oogst gaat daar verloren door slechte bewaarmethodes. Wim de Jonge ondertekende recentelijk met een ministersploeg uit Kenia een contract voor de bouw van een demo loods. Het project wordt gefinancierd door het Zeeuwse bedrijf. Doordat er in dit Afrikaanse land nauwelijks opslagcapaciteit is, wordt er massaal geoogst rondom dezelfde tijd waardoor de boeren veel te lage prijzen voor hun landbouwproducten krijgen. Met goede bewaarloodsen kunnen ze zelf het moment van verkoop en de prijs bepalen.

Kracht

De bouw van de nieuwe aankomsthal van Rotterdam The Hague Airport is een mooi voorbeeld van een gerenommeerd project in eigen land. De kracht van Rotterdam The Hague Airport ligt in de kleinschaligheid, de snelle doorlooptijd voor passagiers en de efficiënte processen. Om deze sterke punten te behouden en om aan de hoge verwachtingen te blijven voldoen is het van belang om uit te breiden en te renoveren op verschillende fronten.

Reisgemak

De nieuwe hal was hard nodig vanwege de forse stijging van het aantal reizigers op het vliegveld. De afgelopen 20 jaar is de luchthaven gemiddeld met 60.000 passagiers (circa 4 procent) per jaar gegroeid. Het aantal



mensen dat in 2015 vloog via Rotterdam The Hague Airport was ongeveer 1,7 miljoen. Het vliegveld staat bekend om haar snelheid, reisgemak en gastvrijheid. Daar past een eigentijdse aankomsthal bij.

Hoofdplatform

Medio maart is gestart met de grote renovatie van het hoofdplatform op Rotterdam The Hague Airport, die wordt uitgevoerd door Ooms Construction. Het bedrijf uit Middelharnis zal het betonnen platform en de aanliggende rijbanen de komende tijd vernieuwen. Het 60 jaar oude betonnen platform is aan het eind van zijn technische levensduur en moet in zijn geheel vervangen worden. In 2015 is alles bouwrijp gemaakt, met het ontgraven van de grond en het aanbrengen van zand en funderingsmateriaal voor extra gewicht op de voormalige graseilanden (de zogenaamde voorbelasting).

Duurzaam

Op duurzame wijze wordt in het nieuwe platform gebruik gemaakt van gerecycled

oud materiaal. De platformverlichting wordt voorzien van energiezuinige LED-verlichting. Een belangrijk aspect van het project is dat alle activiteiten zodanig gefaseerd uitgevoerd worden, dat de vliegtuigafhandeling veilig en met zo min mogelijk hinder kan plaatsvinden. Zo dienen er ten minste zeven vliegtuigopstelplaatsen in gebruik te blijven tijdens de renovatie, die in vier à vijf fasen wordt uitgevoerd.

Fases

In fase 1 is groot onderhoud gepleegd aan rijbaan 'November'. Bovendien worden de eilanden vernieuwd en nieuwe randarmaturen aangesloten. Inmiddels is begonnen met de sloop van de oude betonverharding van de vliegtuigopstelplaatsen (fase 2). Het eerste gedeelte van het nieuwe platform wordt in juli aangelegd. De oplevering van het vernieuwde platform is medio 2017 voorzien.

www.rotterdamthehagueairport.nl
www.hansestaalbouw.nl



Marlinde Eichner-de Jonge en haar broer Jochem van Hanse Staalbouw.

Foto: Huibert van den Bos



Marine & offshore is groeimarkt

Paneelbouw Middelburg verbreedt de horizon

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Oscar van Beest

Naast het bouwen ervan heeft Paneelbouw Middelburg in toenevende mate de focus op plaatsing, installatie en inbedrijfstelling van besturingskasten. De onderneming is met name actief in de sectoren haven & industrie, bagger- & offshore en (met de vervaardiging van energieverdelers) in de utiliteitsmarkt. De Zeeuwse onderneming levert met haar jarenlange ervaring en vakkennis graag een bijdrage aan betrouwbare en veilige elektro-technische installaties en machines. Als specialist voor werkzaamheden aan boord, bieden de vakkundige medewerkers van Paneelbouw Middelburg een optimale service voor alle elektrische installaties gedurende de levenscyclus van een schip. Gerenommeerde opdrachtgevers zijn Van Oord, Boskalis en Heerema.



Paneelbouw is een specialistisch bedrijf dat zich van origine bezig houdt met het bouwen van verschillende soorten besturingspanelen, energieverdelers en pneumatische besturingskasten. De medewerkers van Paneelbouw Middelburg analyseren, ontwerpen, berekenen en tekenen complete energieverdelers en besturingspanelen, waarna met het vervaardigen van de kasten kan worden gestart. Het Zeeuwse bedrijf ontzorgt volledig de klant met haar uitgebreide kennis van energieverdelers en besturingspanelen.

Besturingskasten

"Wij richten ons op allerlei technische gerelateerde taken op het gebied van besturingskasten en energieverdelers. We nemen de zorg voor installatie, inbedrijfstelling van en onderhoud aan de energieverdelers en

besturingspanelen graag van de klant over. Door onze jarenlange expertise denken we graag mee in de optimalisatie van de technische installatie en het toepassen van nieuwe ontwikkelingen en technieken", aldus bedrijfsleider Peter But van Paneelbouw Middelburg.

Technische ondersteuning

De technische dienstverlening van het Zeeuwse bedrijf wordt steeds breder. In het verlengde van het bouwen van de energieverdelers en besturingskasten is men gespecialiseerd in technische ondersteuning in de ruime zin van het woord. "Aan de hand van de tekeningen en de wensen van de klant bouwen wij de energieverdelers en besturingskasten. Doordat we desgewenst ook de installatie in het veld op ons nemen, kan de klant zich volledig focussen op zijn corebusi-



Vlnr ondernemer Bram van Stel, teamleider Martijn Nieuwenhuize en bedrijfsleider Peter But.

ness: installatie of onderhoud van de totale elektrische installatie. Uiteraard bepaalt de klant zelf in hoeverre hij ons om ondersteuning vraagt, maar wij kunnen 'instappen' op elk gewenst niveau."

Utiliteitsbouw

De onderneming is bij uitstek in staat groot-schalige werk- en woonvoorzieningen uit te rusten met energieverdelers in de meterkast; alles in keurig afgewerkte kasten die overzichtelijk en logisch worden ingedeeld. Paneelbouw Middelburg biedt ook uitkomst voor utiliteitsgebouwen met verdeelkasten boven de veertig ampère waar een totaal-systeem met bijvoorbeeld verlichting, alarm en domoticavoorzieningen nodig is.

Schepen

Daarnaast vormen machinebouw en de marine & offshore een flinke groeiemarkt. Op zoek naar een onafhankelijk en deskundig partner om werkzaamheden uit te voeren aan boord van een schip? Paneelbouw biedt een optimale service voor de elektrische installaties gedurende de volledige levenscyclus van het schip. Paneelbouw Middelburg beschikt over een brede portfolio aan aftersales en klantondersteunende diensten. Om de onderhoudskosten en het risico van stilstand te minimaliseren en kennis te delen. Dit leidt tot optimale scheepsprestaties en betrouwbaarheid.

Service en onderhoud

De medewerkers van Paneelbouw Middelburg hebben jarenlange kennis en ervaring opgebouwd bij het verrichten van service en onderhoud in de offshore, op jachten, sleepboten, werkboden, kustvaarders, marineschepen, baggerschepen. Ze zorgen voor maatwerkoplossingen want iedere



organisatie, elk schip of iedere bemanning heeft specifieke servicevragen. Paneelbouw Middelburg biedt service vanaf de bouw van het schip tot en met het einde van de levenscyclus ervan of treedt op als service-provider met betrekking tot een technische installatie.

Complexe vraagstukken

"We zien het als een uitdaging om complexe vraagstukken op te lossen. Naast inbedrijfstelling en inregelen van systemen kunnen we ook de software installeren voor de besturing. We zijn geen installateur, maar in veel gevallen juist toeleverancier voor installateurs en machinebouwers, al doen we wel machinebekabeling op skids (het juk waar de machines op gebouwd worden). Daarnaast, voornamelijk in de marine- en offshore, zijn we actief in het kader van het plaatsen en verwijderen van allerlei tech-

nisch dekequipment aan boord van schepen", verklaart Peter But.

Analysen kastenbouw

De Middelburgse onderneming is tevens specialist in analyser kastenbouw. Paneelbouw kan complete systemen bouwen voor haar opdrachtgevers, variërend van systemen voor in een kast tot in een container. Ze worden geheel naar de wens van de klant opgebouwd, bekabeld en geïnstalleerd.



Paneelbouw Middelburg is volledig gecertificeerd door Bureau Veritas conform de ISO 9001 en VCA* norm. Daarnaast is het Zeeuwse bedrijf gekwalificeerd volgens diverse nationale en internationale technische normen voor kastenbouw, energieverdelers en explosieveilige besturingskasten (ATEX).

Paneelbouw Middelburg

Hertzweg 5
4338 PX Middelburg
Telefoon: 0118-681116
info@paneelbouwmiddelburg.nl
www.paneelbouwmiddelburg.nl





ALCONET Reefer depot offers;

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

For more information,
please contact our company;

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



Voortvarend in milieu

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



Bek & Verburg

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

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



SIMPLY THE CLEANEST

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

- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of IMO MEPC 227 (64)
- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of the Rhine regulations
- Custom design and engineering for new build and refit projects
- EVAC ROSR type approval certification number: R1*11*0003*00



EVAC VACUUM TOILETS, TYPE VT910

Qua-vac

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

Foto: Henk Honing

Noordzeekanaalgebied valt in prijzen met digitaliseringsslag

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is uitgeroepen tot Winnaar van de Eenvoudig Beter Trofee. Zij ontvingen de trofee uit handen van minister Schultz van Haagen (Infrastructuur en Milieu). Uit de lijst van zes genomineerden kwamen zij als beste uit de bus. De Omgevingsdienst is druk aan de slag om werkprocessen met elkaar te verbinden en deze te digitaliseren. Dit is essentieel om straks te kunnen aansluiten bij het Digitale Stelsel Omgevingswet en daarmee de voordelen van de wet optimaal te benutten.



Minister Schultz: "In een periode van slechts anderhalf jaar heeft het Noordzeekanaalgebied haar volledige informatievoorziening gedigitaliseerd. Voor 26 gemeenten en vier provincies wordt het hierdoor mogelijk digitaal aanvragen te doen, dossiers in te zien en de stand van zaken van projecten te volgen. Hiermee sluiten zij straks perfect aan bij het digitale stelsel van de Omgevingswet. Zij zijn dan ook de terechte winnaar van de Eenvoudig Beter Trofee."

De andere vijf genomineerden waren; 1. Het Omgevingsplan Binckhorst van gemeente Den Haag, 2. Zorgvuldige veehouderij van provincie Noord-Brabant, 3. de Leiding over Noord van Eneco, 4. het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Soesterberg-Noord van gemeente Soest en als vijfde de aanpassing van de omgevingsvisie van de provincie Overijssel.

Nu al Eenvoudig Beter-trofee

Jaarlijks reikt Minister Schultz de trofee uit aan het project dat het meest nu al in de geest van de Omgevingswet werkt. Elke gemeente of provincie die alvast z'n eigen ruimtelijke regels wil opfrissen, kan dat doen. Het is de derde keer dat de minister de trofee uitreikt.

In februari 2015 heeft de minister de Eenvoudig Beter-trofee 2014 uitgereikt aan de gemeente Zaanstad voor het "De Hemmes" project. Zij wil een woonbuurt realiseren op Schiereiland de Hemmes en heeft daarvoor afspraken gemaakt met omliggende bedrijven over onder meer geur en geluidsoverlast. In 2013 won de gemeente Apeldoorn met haar 'kookboeken' voor de leefomgeving.

Omgevingswet; één wet, één vergunning

De Eerste Kamer heeft op dinsdag 22 maart met een ruime meerderheid ingestemd met de Omgevingswet. Op 1 juli vorig jaar stemde de Tweede Kamer al in met de wet die een streep zet door complexe en versnipperde regelgeving. Dat er nu één wet komt voor de gehele leefomgeving is absoluut een mijlpaal voor Nederland.

In de Omgevingswet worden 26 bestaande wetten opgenomen en het aantal algemene maatregelen van bestuur teruggebracht van 120 naar 4. Deze vermindering van regels moet onder meer leiden tot meer kwaliteit voor de leefomgeving, een grotere keuzevrijheid voor ondernemers, kortere procedures en minder onderzoekslasten. Eén wet, één vergunning.

Nieuwsberichten

Aantal verkeersdoden gestegen in 2015

In 2015 zijn 621 mensen omgekomen in het verkeer. Dit zijn er 51 meer dan in 2014. Toen vielen er 570 dodelijke verkeersslachtoffers. Dit blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Rijkswaterstaat, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Minister Schultz van Haegen: "De afgelopen vijf-

ten jaar is het aantal verkeersdoden in Nederland bijna gehalveerd. Na het dalende aantal verkeersdoden van de afgelopen jaren is in 2015 het aantal helaas gestegen. Samen met lokale overheden en maatschappelijke partners blijf ik mij onverminderd inzetten om de doelstelling van maximaal 500 doden in 2020 te halen."

Zeeland spoorshuttle voert frequentie aantal ladingen op

Vanaf 1 mei rijdt de nieuwe Zeeland spoorshuttle van het Belgische B-Logistics tussen de haven van Vlissingen en diverse achterlandbestemmingen in Europa. Sinds februari brengt de shuttle al twee keer per week succesvol conventionele en intermodale ladingen via het Green Xpress Network van B-Logistics van en naar Vlissingen. Het betreft voornamelijk voedingsmiddelen (bananen) naar Zwitserland en chemische producten naar Le Havre. Vanaf mei biedt de Zeeland shuttle ook uitkomst voor meerdere partijen in de Zeeuwse

havens en zal de frequentie zo snel mogelijk worden opgevoerd.

De Zeeland Shuttle verbindt de haven van Vlissingen en de in de regio gevestigde logistiek & industrie met de zeehaven van Antwerpen en het Europese achterland. De wagons vertrekken in de late namiddag vanuit Vlissingen en hebben 's avonds aansluiting tot het Green Xpress Network of andere internationale connecties vanuit Antwerpen.

Twee jaar aaneengesloten groei voor Nederlandse economie

De Nederlandse economie groeide in het eerste kwartaal van 2016 met 0,5%. Daarmee houdt de groei voor het achtste kwartaal op rij aan, een periode van twee jaar aaneengesloten. Ten opzichte van het eerste kwartaal van 2015 nam de omvang van de economie toe met 1,4%. Ook het herstel op de arbeidsmarkt zette verder door. In een jaar tijd kwamen er bijna 100.000 banen bij. In het afgelopen kwartaal daalde de werkloosheid daarnaast met 24.000 mensen en steeg het aantal openstaande vacatures met bijna 8000, zo blijkt uit cijfers die het CBS vandaag publiceert.

Minister Henk Kamp van Economische Zaken: "Over de gehele linie blijft onze economie goed presteren in een nog altijd onzekere internationale situatie. Met acht kwartalen positieve cijfers op rij laat de economie een periode van twee jaar aaneengesloten groei zien. Om de aanhoudende groei verder te versterken, maakt het kabinet werk van extra financiering voor ondernemers, het stimuleren van innovatie en het terugdringen van regels voor het bedrijfsleven."

NS op schema met aanpak drukke treinen

NS ligt op schema met de uitvoer van maatregelen om de drukte in treinen te verminderen. In de eerste drie maanden van 2016 was het in spitsreinen minder druk dan eind vorig jaar. Wel moeten reizigers op specifieke trajecten rekening blijven houden met drukte tijdens de spits. Dit blijkt uit een onderzoek dat in opdracht van staatssecretaris Dijkzma (Infrastructuur en Milieu)

is uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek stuurt zij vandaag naar de Tweede Kamer.

Staatssecretaris Dijkzma: "NS deed een belofte en zet nu alles op alles om de reiziger ook in de spits een comfortabele reis te bieden. We zijn er nog niet, dus het is zaak dat de acties van NS onverminderd worden voortgezet."

Kabinet: Betere prestaties hogesnelheidslijn en kortere reistijd voor reizigers

NS moet zo snel als mogelijk het vervoer over de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid) verbeteren en zorgen voor een kortere reistijd van de Intercity (IC) Amsterdam - Brussel. Het kabinet zal met strengere prestatieafspraken scherp sturen op de uitvoering. Bij falen van NS kan in overleg worden besloten tot samenwerking met een andere vervoerder op de HSL. Wanneer NS tot drie keer

toe niet aan die afspraken voldoet, is het mogelijk de HSL uit de concessie te halen. Daarnaast is besloten dat spoorbeheerder ProRail verder gaat als een publieke organisatie, zodat de aansturing kan worden verbeterd. Dat schrijft staatssecretaris Dijkzma van Infrastructuur en Milieu in de kabinetsreactie op het Fyra-rapport, die vandaag aan de Tweede Kamer is gezonden.

Schiphol moet groeien

Schiphol moet ook in de toekomst groeien om te kunnen concurreren met andere luchthavens in Europa en met de sterk groeiende luchthavens in Turkije en de Golfstaten. Slimme oplossingen zijn nodig om in balans met de omgeving capaciteit voor luchtvaart te creëren en de beschikbare capaciteit op de beste manier te gebruiken. Het Rijk investeert in een betere bereikbaarheid van Schiphol over de weg en over het spoor en kijkt naar manieren om bij te dragen aan een concurrerend kostenniveau voor de luchtvaartsector. Dit staat in de Actieagenda Schiphol die door de ministerraad is vastgesteld op voorstel van staatssecretaris Dijkzma van Infrastructuur en Milieu en minister Kamp van Economische Zaken.

Het uitgebreide netwerk van verbindingen dat wordt aangeboden op Schiphol is van essentieel belang voor onze economie en welvaart. Direct levert de luchthaven meer dan 100.000 banen op, maar indirect nog meer als internationaal knooppunt voor stromen van handel. Maar de luchtvaartsector staat voor nieuwe uitdagingen. De concurrentie voor Schiphol en hubcarrier KLM neemt toe, zowel op het intercontinentale netwerk als op Europese routes. Daarom zijn in de Actieagenda kansen en bedreigingen voor Schiphol opgenomen, waaraan maatregelen van het Rijk, de luchtvaartsector en andere belanghebbenden zijn verbonden. Lopende acties zijn in kaart gebracht en aangevuld met nieuwe acties.

Promotie Nederlandse logistiek in het buitenland krijgt online versterking

Tijdens het congres van Topsector Logistiek op 22 april in de Amsterdam ArenA vond de officiële lancering plaats van de Holland Logistics Library. Dit unieke digitale portaal is ontwikkeld om de internationale toppositie van het Nederlandse logistieke bedrijfsleven verder te versterken. De presentaties, video's, infographics en andere tools kunnen in het buitenland worden ingezet voor het aantrekken van ladingstromen en logistieke investeringen voor Nederland en voor de promotie van Nederlandse logistieke kennis en kunde.

De Holland Logistics Library werd namens de stuurgroep door Arthur van Dijk, voorzitter Transport & Logistiek Nederland en Remco Buurman, algemeen directeur Nederland Distributieland, gepresenteerd aan het boegbeeld

van Topsector Logistiek Aad Veenman en Marc Frequin, directeur-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

"Actuele, digitale en betrouwbare informatie over de kracht van logistiek, die met elkaar wordt gedeeld en ook bruikbaar is bij de promotie van andere sectoren waar logistiek een enabler is, maakt van de Holland Logistics Library een promotie-instrument, waarmee het onderscheid kan worden gemaakt", aldus Arthur van Dijk, voorzitter TLN.

Tools voor promotie

Op www.hollandlogisticslibrary.com is relevante informatie over logistiek Nederland verzameld en beschikbaar gesteld.



Young Maritime Representatives gezocht!

De maritieme sector gaat voor het studiejaar 2016-2017 op zoek naar nieuwe jongerenambassadeurs. Zij zullen optreden als jongerenboegbeeld van de Nederlandse maritieme wereld. Vanochtend gaf Young Maritime Representative (YMR) Dominique Smit het startschot voor de werving van de volgende lichting YMR's tijdens de opening van het 'Maritime Offshore Career Event' in Rotterdam.

*Young Maritime Representatives van het studiejaar 2015/2016.
Vlnr: Bart van Kessel, Sophie ten Zeldam en Dominique Smit.*

De Nederlandse maritieme sector is al eeuwenlang een topsector; High Tech, Hands On. Wereldwijd toonaangevend in oplossingen die anderen niet zien of niet aandurven. Ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin. Sinds drie jaar wordt de sector vertegenwoordigd door Young Maritime Representatives (YMR's) met maar één doel voor ogen: jongeren interesseren voor een opleiding en baan binnen de maritieme wereld.

De huidige YMR's Sophie, Bart en Dominique blijven aan tot de Wereldhavendagen in september 2016. Daar zullen zij het stokje overdragen aan de nieuwe jongerenambassadeurs. Kandidaten die voor deze rol in aanmerking willen komen, kunnen zich nu opgeven. We zoeken studenten in het (voor) laatste jaar van maritieme opleidingen op MBO-, HBO- en Universitair niveau of young professionals die niet langer dan 2 jaar in de sector werkzaam zijn.

Geïnteresseerden kunnen meer informatie vinden en zich meteen aanmelden op www.maritimebyholland.nl, de jongerensite

van Nederland Maritiem Land. Na aanmelding wordt gevraagd of de kandidaten zich op originele wijze kunnen presenteren via sociale media. Hiermee kunnen zij zich extra kwalificeren als kandidaat voor het jongerenambassadeurschap. De inschrijving is open tot 20 juni 2016.

De kandidaten moeten een spetterende pitch geven aan een panel van professionals uit de sector, die zich vervolgens buigen over de inzendingen en haar keuze bekend maken tijdens de Wereldhavendagen.

Met 12.000 bedrijven die werkgelegenheid bieden aan zo'n 253.000 mensen, realiseert de maritieme sector een totale toegevoegde waarde van ruim 23 miljard euro. Scholieren kunnen hier aan het werk via opleidingen op diverse niveaus, variërend van Regionale Opleidingscentra, Middelbare- en Hogere Beroepsopleidingen tot Universitaire opleidingen. Voor hen ligt een mooie carrière in het verschiet binnen de sector, waar nog steeds veel behoefte is aan jonge instromers.

BOEKBESPREKINGEN

Oesterpassie

Naar aanleiding van de tentoonstelling 'Oesterpassie', deze zomer in het Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke (deelgemeente van de badplaats Koksijde aan de Belgische Kust), heeft de Stichting Kunstboek, in samenwerking met dit zelfde visserijmuseum en het gemeentebestuur van Koksijde een buitengewoon interessant boekje uitgegeven onder de gelijknamige titel.

Vanaf het moment dat de mens oesters kon proeven, was hij meteen verkocht. Al sinds de oudheid maken de unieke biologie, de onvergetelijke smaak, de vermeende geneeskrachtige eigenschappen en de erotisch geladen symboliek van de oester een enigmatische maar bijzonder gewaardeerde delicatessen. Op het einde van de 19de eeuw hadden de platte 'Royales d'Ostende' of 'Ostendaises' de reputatie de allerfijnste te zijn. Het hoeft dus niet te verwonderen dat deze zilte zaligheden onmisbaar waren op de menukaarten van de toenmalige jetses.

'Oesterpassie' neemt de lezer mee op een zinniglijke verkenning van de intrigerende 'Ostrea edulis'. Van de Romeinse excessen tot het bord van de cisterciënzermonniken, van de smakelijke geschiedenis van de roemrijke 'Ostendaise' tot de erotische connotaties in kunst en literatuur.

'Oesterpassie' (ISBN 978-90-5856-520-4) werd op handig formaat als hardback uitgegeven en telt 97 pagina's. Het boekje kost 19,95 euro en aankopen kan via de boekhandel. Het boekje werd uitgegeven door Stichting Kunstboek, Legeweg 165, B-8020 Oostkamp, België. Tel +32 (0)50.46.19.10, Fax +32 (0)50.46.19.18, E-mail: info@stichtingkunstboek.com.

Quaco

In juni 2015 verscheen bij uitgeverij Walburg Pers te Zutphen het stripverhaal 'Quaco. Leven in slavernij' van Eric Heuvel en Ineke Mok.

'Quaco. Leven in slavernij' is het eerste stripverhaal over het Nederlandse slavernijverleden. Quaco, de hoofdpersoon, heeft werkelijk geleefd. Hij was een Akan en kwam uit een gebied dat nu in Ghana of Ivoorkust zou liggen. Na zijn ontvoering leefde hij eerst in West-Afrika in slavernij, daarna in Suriname en Nederland. Quaco was een van de miljoenen Afrikanen die slachtoffer werden van de trans-Atlantische mensenhandel, waarbij ook Nederlanders betrokken waren. Quaco wordt als 8-jarige rond 1770 ontvoerd. Terwijl zijn broer

achterblijft in de cellen van het fort aan de kust, wordt Quaco verkocht aan de kapitein van een slaverschip. Met het meisje Afua weet hij de ontberingen aan boord te doorstaan. Ze komen beiden in Paramaribo terecht bij de rijke planter en bestuurder Walter Kennedy. De oudere Olijf, die ook op het erf woont, ontfermt zich over Afua en Quaco. Quaco wordt Kennedy's persoonlijke bediende, ofwel foetoeboi. Maar dan geeft Kennedy Quaco aan legerkapitein John Gabriël Stedman, die in Suriname is om ten strijde te trekken tegen de weggelopen slaven. Onderweg naar het binnenland kijkt hij uit naar zijn broer en wordt hij geconfronteerd met het harde leven op de plantages. De militaire missies plaatsen Quaco vervolgens voor onmogelijke dilemma's. Als Stedman Quaco na vier jaar meeneemt naar Nederland, zal hij zijn vrijheid verwerven. Maar de prijs is hoog. Hij voelt zich ontheemd. Steeds vaker doemen beelden uit zijn verleden op. Dan neemt hij een drastisch besluit.

'Quaco. Leven in slavernij' (ISBN 978-90-5730-959-5) telt 64 pagina's, werd als stripverhaal uitgegeven, en kost 8,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Fishers and Plunderers

Recent verscheen bij het Britse Pluto Press een buitengewoon interessant boek onder de titel 'Fishers and Plunderers. Theft, Slavery and Violence at Sea'. Alastair Couper, Hance D. Smith en Bruno Ciceri tekenden als auteurs. De uitgave kreeg de volle steun van twee belangrijke organisaties, Seafarers' Rights en het ITF (International Transport Workers Federation).

Het boek schetst een grondig en overtuigend beeld van een zeer complexe industrie en het meest gevaarlijke beroep ter wereld, de visserij. Die visserij blijft een centrale rol spelen in de wereldwijde voedselvoorziening. De door die industrie betaalde kost blijkt echter niet louter economisch of milieutechnisch, maar vooral ook menselijk en sociaal.

'Fishers and Plunderers' legt dan ook de verborgen wereld bloot van uitbuiting binnen de globale visserij-industrie. De zeeën worden sterk overbevist, met te veel vissersvaartuigen voor een toe-

nemend tekort aan vis. Rederijen, gedreven door winstbejag, drukken de lonen en trekken bemanningen aan uit de armste landen ter wereld om hen 'als virtuele slaven' in te zetten aan boord. Het gebrek aan een degelijke vergoeding drijven die bemanningen vaak tot piraterij of drugsmokkel. Heel vaak worden schepen uitgebaat binnen een crimineel kader. Het boek brengt hiervan bewijs en pleit voor reglementering om de rechten van de vissers te beschermen en om de werkomstandigheden in de visserij te verbeteren. Zeer interessante lectuur!

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

De Damse Vaart

Eind juli stelden de Provincie West-Vlaanderen en de stad Damme het boek 'De Damse Vaart' voor. De Vlaamse Zwinstreek is één van de meest bijzondere landschappen in West-Vlaanderen. De Provincie bouwt daarom niet alleen aan een nieuw Zwin Natuur Park, ze is ook (samen met de Vlaamse Overheid) medebeheerder van de Damse Vaart en bouwt actief aan een beleevingsvol landschap in de regio. Tweehonderd jaar geleden bouwde Napoleon vanaf de stad Brugge de waterweg richting Schelde. Het project stakte in Sluis. De Franse keizer legde de vaart aan in het kader van zijn plannen om vanaf het vasteland Engeland te veroveren. Naar aanleiding van die 200e verjaardag van de Damse Vaart besloot de Provincie in haar boekenreeks over de Zwinstreek een boek over de Damse Vaart te publiceren. Het is een eigentijds beleevingsboek dat uitnodigt om de vaart en de Zwinstreek te ontdekken. Het bevat andere nieuwe historische inzichten over de vaart aan de hand van luchtfoto's, plannen en kaartjes die nog niet eerder gepubliceerd werden. Verder komen ook de variëteiten van de feeriek overhellende populieren en de natuurwaarden in of op de vaart aan bod.

'De Damse Vaart' werd als softback uitgegeven en telt 176 pagina's. Het boek kost 15 euro. Het is te verkrijgen in het Provinciaal Tolhuis, Jan Van Eyckplein 2 in Brugge, bij Toerisme Damme, Jacob van Maerlantstraat 3 in Damme of via de website www.west-vlaanderen.be/webshop, per email via provincie@west-vlaanderen.be of telefonisch op het nummer +32(0)800.20.021.

De thuisvaart

De zomer is voorbij, de dagen korten, buiten waait en regent het alweer. Maar laten we dat niet aan ons hart komen. Niks gezelliger dan lekker warm thuis, knus, met een spannend (maritiem) boek!

Uitgeverij De Alk bedient ons hier op onze wenen. Zopas verscheen de historisch-maritieme roman, 'De thuisvaart' (ISBN 978 906013 765 9), het vierde en laatste deel in de serie over het zeemansleven van kapitein Van Linden. Ron de Vos tekent als auteur.

Het boek beslaat de thuisreis met het barkschip 'Elisabeth II' van Soerabaja naar Amsterdam en vindt plaats in de tweede helft van de negentiende eeuw. De reis is zwaar en vermoeiend en dat blijkt een voedingsbodem te zijn voor muiterij. Onder invloed van een verstekeling komt het tot een uitbarsting. Het boek is gebaseerd op het logboek uit 1854 van de bark Jan Daniel met als kapitein A.D.C. Rietbergen.

Tegelijk met dit vierde deel zijn er herdrukken verschenen van de eerste drie delen:

Deel 1: 'De race' (ISBN 978 906013 745 1)

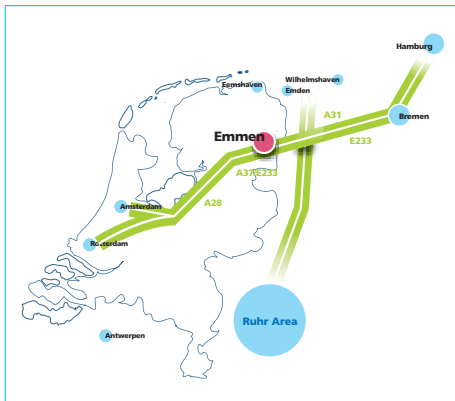
Deel 2: 'De opstapper' (ISBN 978 906013 747 5)

Deel 3: 'De navigator' (ISBN 978 906013 764 2)

Alle delen samen staan garant voor menig uur leesgenot!

De boekjes, als paperbacks uitgegeven op klein formaat, tellen elk op zich tussen 140 en 160 pagina's. Aankopen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij Uitgeverij De Alk BV, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar, Nederland. Tel. 0031(0)72.512.39.65, Fax 0031(0)72.512.99.89, E-mail: info@alk.nl, website: www.alk.nl.

Maak het mee in Emmen!



**Logistieke
hotspot van
het noorden**

Emmen biedt u:

- Direct beschikbare klein- en grootschalige kavels tot zelfs 30 hectare.
- Ligging aan of nabij de A37, de kortste route van de Randstad naar Noord-Duitsland, Scandinavië en de Baltische staten (vice versa).
- Concurrerende grondprijzen en uitgifte condities.
- Een uitstekende logistieke opleidings-infrastructuur, zowel regulier als privaat.
- Gemotiveerd personeel.
- Een slagvaardige overheid.

**Emmen staat op de
Provada van 7 t/m 9 juni.
Stand 11-37**

Emmen in vogelvlicht:

- Circa 107.700 inwoners.
- Ruim 7.800 bedrijven.
- Ruim 46.500 arbeidsplaatsen.
- Ruim 20% van de beroepsbevolking is werkzaam in de industrie.
- Circa 2.000 arbeidsplaatsen in de logistieke sector.
- Grootste industriekern in Noord-Nederland.
- Grootste cluster aan HTSM bedrijven in Noord-Nederland.
- Het grootste chemiecluster in Europa voor de productie van industriële garens en vezels.
- COCI status (Centre for Open Chemical Innovation). Emmen behoort tot de 5 topregio's in Nederland op het gebied van groene chemie en kunststoffen.

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