

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

25e JAARGANG
NUMMER 7 - 2016

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



PORT OF
ZEEBRUGGE

ZEEBRUGGE EEN NETWERK VOOR EUROPA

- Europese marktleider in roro-verkeer
- Belangrijkste autohaven ter wereld met 2,4 nieuwe wagens
- Containerplatform voor Europese en Aziatische markten
- Passagiershaven aan de voordeur van Europa
- Pionier in energie
- Snelhaven voor voeding en stukgoed
- Mensen maken de haven

www.portofzeebrugge.be

Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2016
€ 49,- per jaar (excl. BTW 6%)
Losse nummers € 8,95 incl. BTW
Abonnement loopt van 1 jan. t/m 31 dec.
Opzeggen schriftelijk vóór 1 december.

UITGEVERIJ

JVD Productions

FOTO'S / REDACTIE

Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE



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

LAY-OUT & DRUKWERK



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

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

Seaport Magazine Transport & Logistiek schenkt in de voorlaatste uitgave van haar zilveren jubileumjaar speciale aandacht aan automatisering in de logistieke dienstverlening. Om ook op termijn concurrerend te blijven, zijn productiviteitsverhoging en kostenbeheersing door procesinnovatie en automatisering essentieel. Bedrijven die durven te innoveren worden vaak beloond voor hun moed. Innovatief vermogen wordt versterkt door samenwerken met andere bedrijven binnen de sector, klanten en toeleveranciers.

De digitale snelweg is uiteraard niet meer weg te denken, maar aan de beveiliging van e-mails en websites schort vaak nog het nodige. Teruggeblikt wordt op de Port Cyber Top in Rotterdam. CFO Paul Smits van het Havenbedrijf Rotterdam benadrukt dat met betrekking tot de digitale toekomst van de Rotterdamse haven het van levensbelang is om cyber security zeer serieus te nemen. Zo hebben cybercriminelen in de afgelopen jaren geprobeerd om in te breken in de computersystemen van bedrijven in de haven.

In deze editie komt ook het nieuwe Havenhuis in Antwerpen uitgebreid aan bod. Seaport was aanwezig bij de officiële opening door havenscheper Marc Van Peel en CEO Eddy Bruyninckx. Het nieuwe hoofdkantoor is niet alleen de werkplek van 500 medewerkers van het Havenbedrijf, maar ook een ontmoetingsruimte voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap. Het Havenbedrijf Antwerpen start binnenkort met het geven van rondleidingen in het imposante nieuwe Havenhuis.

De Antwerpse schepen Van Peel werd tijdens de officiële opening van het Nederlandse oesterseizoen in Bruinisse geïntrooniseerd in de Orde van de Vergulde Oester, terwijl CEO Bruyninckx op het symposium voorafgaand aan de Nationale Oesterpartij in Middelburg, een interessante toespraak hield over grensoverschrijdende samenwerking. Van beide evenementen zijn sfeerverslagen te lezen in deze editie.

In de rubriek Havenberoepen staat Willem Doelman in de schijnwerpers. Hij is operationeel technisch manager bij NMi Euroloop en sinds 1976 werkzaam in de haven.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 7-2016

Automatisering in de logistieke dienstverlening	2
'Haven moet cyber security zeer serieus nemen'	6
ORTEC helpt al 35 jaar bedrijven naar de top	8
Secure Logistics, 'cruciaal' voor snelle en veilige haven'	12
Mammoet vervoert loodzware transformator naar Breukelen	14
'Scheepvaart behoefte aan eenduidig keurmerk voor duurzaam vervoer'	15
Nieuw Havenhuis Antwerpen pronkt aan de skyline	18
Havenberoepen: Willem Doelman van NMi Euroloop	20
Wel of geen Saeftinghedok nodig?	23
Nieuws op het spoor	28
Geslaagde opening oesterseizoen in Bruinisse	35
Boekbesprekingen	36



Automatisering in de logistieke dienstverlening

Foto: Michel Dauchy

Het economisch herstel tekent zich af, maar waakzaamheid blijft geboden. Om ook op termijn concurrerend te blijven, zijn productiviteitsverhoging en kostenbeheersing door procesinnovatie en automatisering essentieel. Bedrijven die durven te innoveren worden vaak beloond voor hun moed. Het innovatieve vermogen wordt versterkt door samenwerken met andere bedrijven binnen de sector, klanten en toeleveranciers. De woningmarkt trekt aan, de werkgelegenheid stijgt en het producenten- en consumentenvertrouwen ligt boven het langjarig gemiddelde. De verwachte groei met 2 procent van het Bruto Binnenlands Product (BBP) zal een positieve impact hebben op bijna alle sectoren. Dat nagenoeg elke sector groeit houdt niet in dat ook elk bedrijf direct profiteert. Concurrentievoordeel vasthouden wordt steeds moeilijker. Het is zaak om te anticiperen op de snel veranderende trends en technologische ontwikkelingen.

Ketenoptimalisatie kan geschieden door samenwerking op zowel het vlak van productie als productontwikkeling. Snelle technologische veranderingen vragen om investeringen in Research & Development (R&D) en netwerksamenwerking. Aansluiting bij kennisclusters is daarom essentieel. De opkomst van 'smart industry' concepten is niet meer te stuiten en er vindt een toenemende implementatie plaats van clean tech productieprocessen.

De klant voor je kunnen winnen met een onderscheidend product en het snel kunnen inspelen op (onverwachte) ontwikkelingen is bepalend voor succes. Daarvoor is kwaliteit en flexibiliteit van het verdienmodel cruciaal.

Robots

Op de wereldranglijst van industrielanden staat Nederland in de top 10, maar die goede marktpositie moet iedere dag opnieuw

bevochten worden, terwijl de internationale concurrentie steeds heviger wordt. Dit blijkt ook uit de prijsvorming. Ondanks de bestendige volumegroei van 2 procent, ervaren de ondernemers nog steeds veel druk op de prijzen. Nieuwe ontwikkelingen in techniek, zoals robots die direct tussen mensen kunnen werken (cobotisering), 3D printing, sensing en nanotechnologie bieden volop kansen.

ICT investeringen

Ondernemers dienen na te gaan wat het effect van deze doorbraaktechnologieën is op hun huidige businessmodel én hoe deze nieuwe technologieën samen met ketenpartners kunnen helpen om de klant nog beter en efficiënter van dienst te zijn. ICT investeringen in de toelever- en distributieketen spelen hierbij een belangrijke rol. Ook kan een beweging richting de circulaire economie de positie van elk industrieel bedrijf versterken.



Foto: Michel Dauchy



Foto: Michel Dauchy

De internationale concurrentie wordt heviger en de eisen van de afnemers worden hoger. De Nederlandse industrie lijkt zich bewust van de uitdagingen. Cruciaal is dat bedrijven hun innovatie-inspanning op peil houden. Met nieuwe producten of product-generaties kunnen zij extra vraag genereren en de marktpositie ten opzichte van de internationale concurrentie versterken.

Technische competenties

Voor de ontwikkeling van complexe producten zijn steeds meer technische competenties nodig. Zelfs grote ondernemingen kunnen niet al deze competenties bezitten en onderhouden. Daarmee wordt zichtbaar hoe belangrijk het is dat gespecialiseerde toeleveranciers, naast hun specifieke productiecapaciteit, investeren in competenties om onderdelen en producten te ontwikkelen. Hierbij kan aansluiting bij opleidings- en kennisinstituten helpen om het productieproces te innoveren.

Belangrijkste AGF-export product

Een ideale mix van teelt, verwerking en logistiek. Dat is waar de Hollandse ui voor staat. Qua volume al jaren ons belangrijkste AGF-exportproduct. Met tussen de vijftien en twintig procent marktaandeel op de exportmarkt is de Hollandse ui zelfs de onbetwiste nummer één in de wereld. Deze positie heeft het te danken aan verregaande automatisering binnen de verwerking en de logistieke dienstverlening. Uien van Hollandse bodem verrijken miljoenen maaltijden in meer dan 120 landen. Onze kleibodem levert uien van een knisperende topkwaliteit, die het hele jaar verkrijgbaar zijn. Ze worden overal in de wereld efficiënt afgeleverd. Er worden in ons land jaarlijks bruto 1,5 miljoen ton uien geteeld, slechts twee procent van de wereldproductie.

Sterke logistieke functie

Door de sterke logistieke functie van de havens van Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam steekt de export echter boven de vijftien procent uit. Ongeveer driekwart van de totale Nederlandse uienproductie wordt in Zeeland verwerkt en vervolgens wereldwijd geëxporteerd. Uien worden voornamelijk geteeld in de IJsselmeerpolders en zuidwest Nederland. Er zijn gele, rode, witte, roze, biologische en zoete uien in verschillende kwaliteitsklassen, rassen en sorteringen. De uien worden in ons land gesnipperd, gesneden en gebakken. Uit de mindere kwaliteit wordt ui-olie en ui-concentraat gewonnen en het restant wordt verwerkt tot veevoer. De buitenste droge uienpellen gaan naar vergistingsinstallaties vanwege de hoge biogasopbrengst.



Wereldbevolking

De wereldwijde handelsstromen van voedsel zullen de komende decennia alsnog stijgen, hetgeen versterkt wordt door de relatief lage transportkosten richting landen in het Verre Oosten, Zuid-Amerika en Afrika. Door de stijgende wereldbevolking zal in 2050 zeker 120 miljoen ton uien nodig zijn, een toename van 40 miljoen ton. Dat biedt uiteraard ook goede perspectieven voor de Zeeuwse uiensector. Die heeft er samen met Havenbedrijf Zeeland Seaports voor gezorgd dat 's werelds derde grootste containerrederij (CMA-CGM) met een vaste lijndienst naar Vlissingen afvaart om containers uien naar Afrika te vervoeren. Daarnaast varen dagelijks binnenvaartschepen met meer dan 100 containers uien naar de havens van Antwerpen en Rotterdam. Ze zijn er al 4 respectievelijk 12 uur later. Daarmee worden nu al 1,5 miljoen kilometers van de weg gehaald, goed voor een reductie van 1.500 ton CO₂. Ondertussen lopen er projecten om restwarmte te gebruiken voor het drogen van uien, want ook dat bespaart aardgas en dus CO₂.

Optisch sorteren

De ijzersterke Nederlandse marktpositie wordt verder uitgebouwd dankzij innovatieve trends en ontwikkelingen. Mindere exemplaren in een partij uien moeten of handmatig of via optisch sorteren worden verwijderd. Optisch sorteren is een innovatief systeem waarbij uien gescand kunnen worden om te kijken of ze van binnen ook goed zijn. Zo kunnen drama's voor de uienboer voorkomen worden. Deze nieuwe techniek wordt inmiddels als vooruitstrevende pilot toegepast bij Wiskerke Onions in Kruiningen. Het blijft echter reparatiewerk achteraf. Optimalisering van de kwaliteit kan

TE KOOP: UNIEK OBJECT



Functioneel watergebonden bedrijfsobject met eigen aanmeerfaciliteiten, gelegen op een unieke locatie aan het Kanaal door Zuid-Beveland (Zeeland) te Hansweert.

Zie voor meer informatie: www.rijk.eu

Vraagprijs: op aanvraag.

Informeer naar de mogelijkheden:
Rijk rentmeesters, contactpersoon: De heer A.D. Rijk.



rentmeesters

Hoofdstraat 54
4416 AE Kruiningen
0113 57 28 35
info@rijk.eu
www.rijk.eu

KOCH Adviesgroep

Ingenieurs & Architecten

- ▶ Maritieme projecten
- ▶ Constructies
- ▶ Architectuur
- ▶ Bouwkunde
- ▶ Technische installaties
- ▶ Projectmanagement
- ▶ Logistieke simulaties
- ▶ Innovatie advisering

NGICT, de snelste manier van container handling!



Kijk op:
www.NGICT.eu

www.kochadviesgroep.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*II*0003*00



EVAC VACUUM TOILETS, OPTIMA 5

Qua-vac

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

het beste aan de voorkant geschieden. Denk aan perfect uitgangsmateriaal, een mooi zaaibed, voorzichtig zijn met herbiciden, aandacht voor de gewasverzorging en op tijd rooien met goed afgestelde machines.

New Generation

Bij het nieuwe concept containerterminal, New Generation Integrated Container Terminals (NGICT), van Koch Adviesgroep, Ingenieurs & Architecten worden alle bewegingen op elkaar afgestemd, waardoor er sprake is van een optimale efficiëntie. Op de revolutionaire uitvinding voor de volledige integratie van de logistieke processen op containerterminals, zijn officieel meerdere octrooien verleend, zowel voor de nieuwe visie op de logistieke inrichting van een containerterminal als voor het nieuwe concept van kadekranen.

Het nieuwe concept speelt in op de wereldwijde groei in containerisatie. Met de nieuwe generatie containerterminal kan een enorme efficiëntieslag worden gemaakt. Deze is per overgeslagen container, aanzienlijk goedkoper dan een traditionele terminal en er wordt flinke ruimtewinst geboekt. Het concept is zowel toepasbaar in het kader van nieuwe terminals als bij het ombouwen van bestaande containerterminals. Behalve havenbedrijven en terminaloperators tonen ook fabrikanten van kraan- en transportsystemen hun interesse.

Rederijen

Mondiaal is er een sterke vraag vanuit de rederijen naar grote terminals om 10.000 TEU per etmaal te kunnen behandelen. Dat betekent het hele etmaal door 250 à 300 moves per uur op één schip, zonder dat er verder in het traject congestie ontstaat. Schepen moeten varen. Daar zijn de rederijen maar al te goed van doordrongen. Het kost een vermogen als een schip een dag stilstaat. De nieuwe generatie containerterminals is een uitkomst voor de operators, die de druk van de rederijen voelen toenemen. Containerterminals krijgen vanwege de steeds grotere schepen te maken met enorme piekbelastingen. De congestie op de bestaande terminals is een groot probleem. Met dit concept kan een dubbele snelheid behaald worden voor laden en lossen. Niet alleen de rederijen stellen steeds hogere eisen aan de terminaloperators, maar ook in de afvoer aan de landzijde wordt een grotere flexibiliteit gevraagd.

Geïntegreerd

In het ontwerp gaan overslag en stallen van containers (stacking) in één beweging door: de stack loopt vanaf de kadekraan tot aan de afvoer per vrachtwagen, trein of binnenvaartschip. Gevolg is een hogere doorvoer per kraan en per meter kade tegen lagere

kosten. Alle handelingen worden geïntegreerd met de verschillende vervoersmodaliteiten op de weg, per spoor of over het water.

Verskillende transportmodaliteiten

Nederland heeft een unieke kans om voorop te lopen met synchromodaal vervoer. Het is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer krijgt aangeboden. Het NGICT concept sluit daar naadloos op aan. Nederland kan alle modaliteiten bieden en heeft ook het volume om lading te bundelen.

Havenmeester

De functie van havenmeester wordt steeds belangrijker vanwege de aangescherpte eisen op het gebied van veiligheid, automatisering, efficiëntie en duurzaamheid. Een havenmeester is in principe in dienst van de overheid of een geprivatiseerd havenbedrijf, belast met het toezicht op veilig en economisch gebruik van zee- en/of binnenhavens en vaarwegen. Een havenmeester houdt zich bezig met het toelaten van schepen in de haven, met het aanbieden van een ligplaats en het erop toezien dat men zich ordelijk en veilig gedraagt. Schepen mogen van elkaar geen last ondervinden. De havens

vormen een onmisbare pijler voor de economie en werkgelegenheid in Nederland. Onveilige situaties leveren vertraging op, waardoor economische belangen worden geschaad. Daarom is het zaak dat risico's worden uitgesloten of in ieder geval zo klein mogelijk worden gehouden. Een schip is in feite ook een bedrijf, dat haar activiteiten zo goed en vlot mogelijk moet kunnen afwikkelen. Het schip moet zo makkelijk mogelijk de haven binnen kunnen varen. Als alle normale activiteiten in de bedrijfsvoering zijn verricht - laden en lossen en het eventuele bunkeren, repareren, afgeven van afval - , moet het schip weer zo makkelijk mogelijk kunnen uitvaren.

Stuwadoors

De havenmeester heeft te maken met een grote diversiteit op nautisch gebied. Is er toestemming van Rijkswaterstaat om de rivier te bevaren? Is er beloodsing vereist? Hoe zit het met stuwadoors of eventueel sleepers? De activiteiten van de havenmeester variëren van het geven van ondersteuning aan kleinere schepen die de haven niet goed kennen tot het bieden van nautische toegankelijkheid aan grote zeeschepen. Het is essentieel dat er zo maximaal mogelijk gebruik wordt gemaakt van de grootte en de diepte van de vaargeul. De schepen worden tenslotte steeds groter en komen steeds dieper te liggen.





‘Haven moet cyber security zeer serieus nemen’

Door: Antoon A. Oosting

Als CFO van het Havenbedrijf Rotterdam en ook verantwoordelijk voor de informatievoorziening in de haven hoef je oud-KPN-topman Paul Smits niet te vertellen hoe belangrijk cyber security is. “Eigenlijk is het een wonder dat er nog niets uitzonderlijks is gebeurd,” aldus Smits op de in juni dit jaar gehouden Port Cyber Top. “De toekomst van de Rotterdamse haven is digitaal”, wat volgens Smits niet kan zonder dat je cyber security zeer serieus neemt.

weerbaarheid van de haven tegen cybercriminaliteit. Tegelijkertijd biedt cybersecurity volgens Smits ook een kans want door in eigen huis de zaak goed op orde te hebben, kan dat ook een concurrentievoordeel ten opzichte van andere havens opleveren.

Toegangscontrole op orde

Wat de Rotterdamse haven in ieder geval nu al beter op orde heeft is de toegangscontrole. Want door de toepassing van biometrie in de vorm van het maken van een scan van de hand en een vingerkootje is het een stuk moeilijker om binnen te komen bij bedrijven in de Rotterdamse haven. Moeilijker dus dan op de containerterminals in de haven van Antwerpen waar nog steeds wordt gewerkt met toegangscontrole door middel van een vingerafdruk. Wie geregeld naar CSI New York kijkt weet dat het niet zo moeilijk is om te frauderen met een vingerafdruk.

Cybersecurity in havens is een hot item sinds drie jaar geleden bleek hoe diep criminelen waren geïnfiltrerd in de systemen van twee grote containerterminals in de haven van Antwerpen. Zo diep dat ze containers precies konden volgen en onderscheppen om de aanwezige waardevolle drugslading er uit te halen. Terminalmedewerkers verbaasden zich er over dat steeds vaker containers van de terminals verdwenen die ogenschijnlijk onschuldige lading als bananen en hout bevatten. Containers die vervolgens wel op de eindbestemming werden afgeleverd.

Die containers bleken dus gewoon met de juiste codes van de terminal te zijn afgehaald voordat de daadwerkelijke ladingeigenaar dat had kunnen doen. Totdat een bonafide chauffeur wel als eerste de container op zijn truck laadde. Toen grepen de criminelen in en overvielen mannen met

Want de afgelopen jaren hebben cybercriminelen wel degelijk geprobeerd om in te breken in de computersystemen van bedrijven in de haven. Op de door Management Producties georganiseerde topontmoeting voor CEO's en CIO's over een digitaal veilige en weerbare haven vertelde Smits dat er inmiddels diverse gerichte cyberaanvallen zijn gepleegd op bedrijven in de Rotterdamse haven. En ook zijn er valse phishing mails namens het Havenbedrijf rondgestuurd.

Cybersecurity is nu een vast onderdeel in alles wat het Havenbedrijf doet. Bij elk systeem wat nieuw wordt aangeschaft wordt gekeken hoe veilig het is tegen misbruik door cybercriminelen. Rijkshavenmeester René de Vries is door het Havenbedrijf Rotterdam aangesteld als Port Cyber Resilience Officer, een functie waarin hij moet waken voor de



Rijkshavenmeester René de Vries, aangesteld als Port Cyber Resilience Officer

machinegeweren in januari van 2013 in Belgisch Limburg een nietsvermoedende chauffeur die onderweg was met een container met artsjokken uit Peru. Want in die container zat dus ook nog een fikse lading cocaïne en de overvallers dachten dat de chauffeur tot een rivaliserende drugsbende behoorde. De trucker kwam er gelukkig zonder kleerscheuren vanaf.

Illegale software

Uit onderzoek bleek toen dat er al geruime tijd daarvoor op de terminals was ingebroken. Daarbij bleken op de computers van de containerterminals speciaal gefabriceerde apparaatjes met illegale software te zijn geplaatst. Daarmee konden de criminelen in de bedrijfsprocessen van de terminals meekijken en de codes achterhalen die nodig zijn om de containers ogenschijnlijk legaal vanaf de terminal mee te krijgen.



Dat is misschien iets wat criminelen kunnen bedenken maar wat de meesten niet kunnen maken. Daarvoor kregen de criminelen hulp van twee tot dan toe hele nette Belgische whizzkids die alle apparatuur en programmaatjes voor ze in elkaar sleutelden, ongetwijfeld tegen grof geld. Zonder deze hulp was deze vorm van computer-criminaliteit niet mogelijk geweest, stellen opsporingsambtenaren vast.

Uiteindelijk deden de Belgische en Nederlandse politie in juni 2013 in een gecoördineerde operatie invallen in meer dan twintig woningen en kantoren. Er zijn vijftien personen gearresteerd waaronder de twee hackers die de criminelen behulpzaam waren. Sindsdien weet de haven- en scheepvaartwereld dus dat cybercrime ook in hun business geen fictie meer is maar een keiharde werkelijkheid. Inmiddels heeft ook in de Rotterdamse haven een overslagbedrijf aangifte gedaan van een aanval van

een hacker. Een aanvaller die vervolgens ook schijnt te zijn opgespoord.

Internet of things

Hackers zijn gevaarlijk maar ze kunnen ook bijzonder handig zijn om cyber criminaliteit te bestrijden. Een van de bekendste is ongetwijfeld Ronald Prins, die ooit als hacker begon maar tegenwoordig topman is van Fox-IT, het cyber security bedrijf dat tal van grote bedrijven en de overheid adviseert over de beveiliging van hun IT-systemen. Hij stelt vast dat met een voortschrijdende digitalisering en het aan elkaar knopen van allerlei bedrijfsprocessen, het Internet of Things, dit internet een heel andere rol en ander karakter krijgt. Willen wij verder digitaliseren dan trekken we ook heel veel shit aan," aldus Prins. En we staan volgens hem dus nog maar aan het begin van het Internet of Things.

spionage te plegen en ook onderzoeken hoe ze vitale infrastructurele en economische systemen kunnen platleggen.

Engelse aanpak

De Engelse overheid is zich volgens Prins veel beter bewust van alle gevaren van cybercriminaliteit en cyber oorlogsvoering dan de Nederlandse. Die Engelse overheid publiceerde op 28 juni bijvoorbeeld een door het Institution of Engineering and Technology (IET) opgestelde Code of Practice voor Cyber Security for Ports and Port Systems. Eigenaren van havens en gebruikers van havenfaciliteiten moeten cyber security begrijpen en het belang hiervan promoten bij alle belanghebbenden. Dat geldt ook voor ontwerpers, bouwers, operations teams en de ondersteunende supply chains, zegt de IET. Het is de bedoeling dat de in deze Code of Practice vervatte adviezen en bepalingen in de nabije toekomst zelfs kracht van wet krijgen en bovenop de bepalingen komen van de in 2002 door de IMO ingevoerde ISPS-code, de International Ship and Port Facility Security-code. De Engelsen laten er wat dat betreft geen gras over groeien.

Nederland heeft sinds 2011 een Nationale Cyber Security Strategie. Daarin is onder meer afgesproken dat het NCTV (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid) een Nationaal Cyber Security Centrum opzet dat onder meer als expertisecentrum fungeert en vragen vanuit de private sector ondersteunt. Uitgangspunt hierbij is publiek-private samenwerking. Zo zijn er een veertiental ISAC's gevormd, wat staat voor Information Sharing and Analysis Center voor cruciale sectoren als luchthavens, drinkwater, energievoorziening, financiële instellingen, keren en beheren, verzekeringswezen, multinationals, nucleaire sector, retail, rijksoverheid, telecommunicatie, transport, zorg en dus ook de havens.

Voorzitter van de Haven-ISAC is Jaap Halfweg, de Global Information Security Officer (CIO) van APM Terminals. "Ten opzichte van brandpreventie staat cyberpreventie nog in de kinderschoenen... Een brandweer is er niet en detectie is er ook niet," aldus Halfweg in zijn presentatie tijdens de Port Cyber Top. Bedrijven in de haven moeten volgens Halfweg hun netwerken beter monitoren en hun IT-systemen periodiek scannen op kwetsbaarheden. In het Haven-ISAC nemen overheden en belangrijke havenbedrijven deel om hun kennis te delen en ervaringen uit te wisselen waar ook andere bedrijven weer hun voordeel mee kunnen doen.

Haven- en scheepvaartbedrijven zullen het voorbeeld moeten volgen van banken. Die hadden in de jaren 2011/12 heel veel last van fraude met internetbankieren totdat ze half 2012 massaal detectiesystemen invoerden om de fraude te stoppen. Die fraude is in de jaren 2013/14 en stuk teruggelopen. Nul zal de fraude nooit worden, voorspelt Prins maar er is dus wel iets aan te doen. Detectiesystemen moeten volgens Fox echter voortdurend worden uitgedaagd om te ontdekken hoe steeds weer nieuwe vormen van fraude werken om er voor te zorgen dat ze tijdig kunnen worden herkend.

Maar er is volgens Prins ook een rol weggelegd voor de overheid. Politie moet de pakansen verhogen want nu nog worden cyber-criminelen slechts zelden gepakt. En wij moeten ons met ons allen beseffen dat oorlog niet alleen maar een fysiek iets is maar dat vijandige staten als Iran en Noord-Korea cybercommando's trainen om industriële

ORTEC helpt al 35 jaar bedrijven naar de top

De jubileumeditie van ORTEC's jaarlijkse Plandag op woensdag 5 oktober was veelzijdig en dynamisch. Koplopers zoals Coca-Cola, Epson en Schiphol Group deelden hun innovatieve concepten voor het optimaliseren van klantbezoeken, belading in transport en personele capaciteitsbezetting. Professor Rinnooy Kan onthulde de historie en succes ingrediënten van ORTEC en futurist Richard van Hooijdonk voorspelde de grootste hedendaagse uitdaging: het benutten van unieke kansen in tijden van voortdurende verandering.

De juiste ingrediënten voor succes en toekomstbestendigheid

Professor Rinnooy Kan opende de ORTEC Plandag. Als hoogleraar aan de Erasmus Universiteit gaf hij les aan de oprichters van ORTEC en was zelfs getuige van de oprichting. Terugkijkend op 35 jaren internationaal indrukwekkende prestaties, concludeert Rinnooy Kan dat drie ingrediënten bepalend zijn voor ORTEC's succes. Ten eerste de nuchterheid en ten tweede de



Professor drs. A.H.G. Rinnooy Kan opende de ORTEC Plandag.



professionaliteit om goed te luisteren naar klanten en daarbij te weten wat er gebeurt op het vakgebied, in binnen- en buitenland. Ten derde de nauwe relaties met de wetenschap, vooral op het gebied van wiskundige toepassingen, waardoor ORTEC vroegtijdig kan inspelen op nieuwe kansen voor analytics en optimalisatie bij bedrijven. ORTEC stimuleert medewerkers proactief om te blijven studeren en promotieonderzoeken te doen. Volgens de professor zijn dit investeringen die werken en bezit ORTEC hiermee de ingrediënten voor een toekomstbestendig en succesvol bedrijf.

Het heden, de toekomst en de sleutel tot succes

Rinnooy Kan vervolgde zijn verhaal met de constatering dat de rekenkracht spectaculair blijft toenemen en dat dit interessante nieuwe kansen biedt: "Het is mogelijk allerlei nieuwe gegevens op nieuwe manieren te verzamelen, bijvoorbeeld via sensoren, zowel in getal, beeld en geluid. Er is meer data beschikbaar dan wij aankunnen en de hoeveelheid data neemt voortdurend toe." De rekenkracht neemt toe, maar zal nooit voldoende zijn om alle problemen op te lossen. Professor Rinnooy Kan's conclusie is dat er meer nodig is dan alleen computers, zoals bedrijfseconometristen, wiskundigen en statistici om verstandig gebruik te maken van data en de vertaalslag naar werkbare wiskundige modellen te realiseren. Volgens hem biedt ORTEC die deskundigheid nu al op wereldwijde schaal en staat ORTEC,

door de vele nieuwe kansen, zelfs aan de vooravond van een nog veel grotere bloeiperiode.

Koplopers en samenwerking met ORTEC's knappe koppen

Koplopers in veel branches doen graag zaken met ORTEC. Wouter Luijten, Directeur Product Management bij ORTEC, legde tijdens de ORTEC Plandag uit waarom: "Juist koplopers staan open voor innovatie en durven iets te doen dat nog niet eerder is geprobeerd. Wij helpen door onze wiskundekennis te combineren met de kracht van IT en specifieke businesskennis. Dit doen we in nauwe samenwerking met klanten en partners. Vervolgens passen wij de nieuwe inzichten en oplossingen toe bij andere klanten en branches." Gemene deler is dat ORTEC slimme algoritme toe past die helpt de beste beslissingen te nemen voor onder andere optimale (personeel)planning, belading, rit- en routeplanning en zelfs voor de optimalisatie van een hele keten.

Resultaten

Tijdens de middagsessies van de ORTEC Plandag 2016 op 5 oktober presenteerden klanten van ORTEC in logistiek en serviceplanning openhartig hun visie en projecten, inclusief de uitdagingen en resultaten. Picnic, Simon Loos, Hoyer en DSV Road realiseren een reductie van kilometers, CO₂-uitstoot en plantijd met ORTEC.

Voor meer info: www.ortec.com

20ste NK Behendigheidrijden Ton Klein uit Zierikzee Nederlands Kampioen Behendigheidrijden



Op 1 oktober was het dan zover, onder een stralende zon kon het 20ste Nederlandse Kampioenschap Behendigheidrijden verreden worden. Er was maar liefst twee jaar op gewacht omdat de Gemeente Rijssen in 2015 geen toestemming verleende voor het NK. In Hengelo kwam wethouder Jan Bron zelf kijken en nam ook de moeite om de prijs aan de nieuwe kampioen uit te reiken.

Aan dit kampioenschap doen chauffeurs uit heel Nederland mee, men moet zich wel geplaatst hebben tijdens een voorronde. Er wordt gereden in 4 categorieën te weten; Motorwagen, Bus, Trekker/oplegger en Motorwagen met aanhanger. Vooral de laatste categorie vraagt veel van de deelnemers en het was daarom verrassend dat juist hier de hoogste punten vielen. Insiders wisten dan ook al voor de prijsuitreiking dat Ton Klein uit Zierikzee de winnaar zou worden. Ton rijdt op een 4-assige Ginaf met 3-assige aanhanger naar bakkers in het zuidwesten van ons land. Iedere dag is een wedstrijd om bij moeilijk bereikbare bakkers toch tonnen meel af te leveren.

COLUMN

Mag een terminal retentierecht uitoefenen op containers?

Eerder dit jaar verscheen van onze hand een column in Seaport over het uitoefenen van retentierecht. Onlangs is dit onderwerp in de actualiteit beland toen het nieuws brak dat een grote containerrederij in zwaar weer zou verkeren. Dit veroorzaakte onrust bij terminals die bang waren dat de rederij hun rekeningen niet zou betalen. Onder andere een grote terminal in de haven van Rotterdam heeft daarom aangezegd het retentierecht uit te oefenen op de containers die zij van de rederij onder zich had gekregen. Zij zou containers alleen vrijgeven na betaling van een door haar vastgesteld bedrag. Dit werpt natuurlijk direct de vraag op: mag een terminal zomaar retentierecht uitoefenen op geladen containers?

In beginsel luidt het antwoord: ja, maar met grenzen. De wet bepaalt dat het retentierecht uitgeoefend mag worden indien er voldoende samenhang bestaat tussen de vordering en het goed waarop het retentierecht wordt uitgeoefend. Dit houdt in dat een containerterminal het retentierecht mag uitoefenen op een container voor de vordering die zij heeft met betrekking tot die specifieke container. Betaling van die vordering brengt dan met zich mee dat de terminal de container vrij moet geven. Immers, het retentierecht vervalt dan. Contractueel kunnen echter andere afspraken gemaakt zijn.

De situatie zou bijvoorbeeld anders zijn indien de terminal met de containerrederij is overeengekomen dat zij een zogenaamd 'verlengd' retentierecht mag uitoefenen. Dit houdt in beginsel in dat de terminal ook een retentierecht mag uitoefenen voor vorderingen die niet samenhangen met die specifieke container. Het retentierecht van de terminal is dan dus breder. Uiteraard is dit verlengde retentierecht ook niet onbeperkt, en kan het niet zomaar tegen iedereen worden ingeroepen.

Praktisch gezien zal de geldigheid van een ingeroepen retentierecht dus van geval tot geval moeten worden beoordeeld.

Heeft u vragen over het retentierecht? Neem contact op met Richard Latten of Ben Tichelaar middels onderstaande contactgegevens.



"Dé juridisch specialist voor
haven en logistiek"

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

Samenwerking tussen overheden, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven in Keyport 2020-project

Midden-Limburg gaat zich profileren als e-fulfilment regio

Weert/Venlo – Regionale overheden, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven in Midden-Limburg slaan de handen ineen om de regio te profileren als dé e-fulfilment regio in Nederland. E-fulfilment betreft de verwerking van goederen na een transactie via internet. Midden-Limburg is hiervoor een sterke regio, omdat vanuit deze regio goederen binnen één dag aan een groot gedeelte van Europese huishoudens kan worden geleverd. Op donderdag 3 november lanceert het Midden-Limburgse samenwerkingsverband haar gezamenlijke propositie die bij gaat dragen aan de verdere groei van e-fulfilment in de regio.



Midden-Limburg heeft met e-fulfilment goud in handen

Volgens Roy Lenders, lector supply chain management van Fontys International Campus Venlo en tevens initiatiefnemer van het samenwerkingsverband, heeft Midden-Limburg met e-fulfilment goud in handen: "vanuit een e-fulfilment distributiecentrum in Midden-Limburg blijkt het mogelijk om voor Duitsland een cutoff-tijd van 19.00 uur in de avond te hanteren terwijl vanuit een locatie in Brabant bijvoorbeeld vaak 15.00 uur in de middag geldt. Dit is een enorm voordeel voor pan-Europese webshops".

Het samenwerkingsverband bestaat uit toonaangevende spelers in de logistiek en e-fulfilment, zoals de ondernemingen Wetransport & Logistics, Moonen Packaging, Dimass, HC Distributie, vidaXL, Exitable en BlueHub en de onderwijsinstellingen Fontys Hogescholen en Gilde Opleidingen/Centrum voor Logistiek Vakmanschap. Gezamenlijk gaan zij investeren in kennisdeling en regiomarketing rondom e-fulfilment om zo webshopeigenaren die pan-Europees willen expanderen te interesseren voor de regio. Het initiatief wordt verder ondersteund door Keyport 2020.

Lancering van de regiopropositie

Op donderdag 3 november vanaf 15:00 uur lanceert het Midden-Limburgse samenwerkingsverband haar gezamenlijke propositie die bij gaat dragen aan de verdere groei. De lancering vindt plaats op onderstaand adres:

Gilde Opleidingen/Centrum voor Logistiek Vakmanschap

Drakesteijn 5
6006 AG Weert

Project van Keyport 2020

Het samenwerkingsverband wordt ondersteund door Keyport 2020. Keyport 2020 is één van de zes regio's binnen de Nederlandse economische hotspot Brainport 2020 Zuidoost-Nederland. Samen koesteren deze zes regio's een gemeenschappelijke ambitie: Zuidoost-Nederland op de kaart zetten als één van de drie best presterende economische regio's van Europa. Het werkgebied van Keyport 2020 omvat de gemeenten Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Cranendonck. Keyport 2020 ondersteunt een veelvoud aan projecten die bijdragen aan deze ambitie.



NV Port of Den Helder sluit als eerste zeehaven aan op elektronisch havensysteem



Implementatie van MSW bij Peterson in Den Helder. VLNR Lisanne Stam, Simon Slot en Mats Smit.

NV Port of Den Helder is afgelopen week als eerste zeehaven in Nederland aangesloten op het elektronische havensysteem Maritiem Single Window (MSW). Het systeem van Rijkswaterstaat voorziet in een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten voor overheid en bedrijfsleven.

“Als directeur van NV Port of Den Helder ben ik trots dat onze zeehaven als eerste is aangesloten op MSW. Hiermee voldoen wij aan alle wettelijke voorschriften en dragen wij bij aan een vereenvoudiging van de meldingsformaliteit van binnenkomend zeevervoer. Als offshore hub zet Port of Den Helder zich continu in voor verdere modernisering. MSW past perfect in dat beleid”, aldus directeur Jacoba Bolderheij.

Digitaal loket

MSW is een elektronisch platform waarbij zeeschepen, die zeehavens binnenkomen en uitgaan, zich per bericht maar 1 keer hoeven te melden. Veel van deze berichten worden nu nog meerdere keren aan verschillende overheden als Rijkswaterstaat, Douane, Koninklijke Marechaussee, Zeehaven politie en de havenautoriteiten gemeld. Via het digitaal loket MSW worden de ontvangen maritieme berichten afgeleverd bij de verantwoordelijke overheidsdiensten en eventuele retourberichten van de diensten naar de marktpartijen (agentschappen, rederijen en havens) teruggestuurd.

De eerste in Nederland

De eerste uitwisseling van berichten vond bij Peterson Den Helder plaats, intensief ondersteund door medewerkers van Port of Den Helder. Ook twee andere bedrijven, Helder Support Service en Seamar Services BV, gingen met succes over naar MSW. Na ruim 4 jaar van intensieve samenwerking is hiermee de eerste stap naar een volledig werkende MSW-keten gezet. Het systeem geldt binnenkort voor alle EU-grensoverschrijdende schepen. De volgende aansluiting is voorzien op 28 sep-

tember waarbij Zeeland Seaports en de Rijkshavenmeester Westerschelde op MSW worden aangesloten.

Europese richtlijn

In 2010 bepaalde de Europese Unie dat elk lidstaat ervoor dient te zorgen dat overheidsinstellingen afspraken maken over het inrichten van één loket voor het elektronisch ontvangen en verzenden van berichten over vervoermiddelen, lading, bemanning en passagiers. Dit is opgenomen in de Europese Richtlijn 2010/65.

Over Port of Den Helder.

Den Helder de belangrijkste aan energie (olie, gas en duurzame energie) gerelateerde offshorehaven van het zuidelijke deel van de Noordzee. Samen met het nabijgelegen vliegveld ondersteunt Port of Den Helder als fysiek middelpunt van Nederland operationele en onderhoudsactiviteiten van de meer dan honderd gas-, olie- en serviceplatformen in de Noordzee. Dankzij de gunstige geografische ligging is de regio Den Helder het logistieke middelpunt van de operations en maintenance activiteiten in de supply chain.

www.portofdenhelder.eu



Secure Logistics, 'cruciaal voor snelle én veilige haven'

Door: Antoon A. Oosting

Met negentien medewerkers is Secure Logistics een betrekkelijk kleine organisatie, die 'low key' opereert. En toch is Secure Logistics met zijn XS-Platform - dat bestaat uit de PortKey, CargoCard en Digital Safety Passport - cruciaal voor de snelheid en veiligheid in de Rotterdamse haven. "We zijn in de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie voor de leden van Deltalinqs en geen commerciële club," zegt directeur (sinds 2015) Cor Stolk. Het XS platform van Secure Logistics is ontstaan door en voor de haven en biedt mogelijkheden voor beveiliging en optimalisatie van logistieke ketens en andere bedrijfsprocessen, zegt Suzanne Brussaard, sinds 2014 verantwoordelijk voor business development.

Biometrie

In 2003 is Secure Logistics ontstaan uit de behoefte om poort- en logistieke processen te versnellen. Daarop is de CargoCard ontwikkeld, een smartcard met biometrie, waarmee chauffeurs zich betrouwbaar en snel geautomatiseerd kunnen identificeren zonder telkens opnieuw een hele stapel documenten te overleggen. "Waar de chauffeur voor 2003 de auto uit moest voor identificatie bij controlepunten is dat proces nu volledig geautomatiseerd. Op sommige terminals is de truck-turnaround tijd met 60% teruggebracht."

"Het systeem is daar in eerste instantie niet voor ontwikkeld maar chauffeurs merkten dat ze in plaats van twee, drie ritten op een dag konden doen. Op terminals zonder CargoCard duurde dat proces veel langer, waardoor chauffeurs gevraagd hebben om

ook daar de CargoCard te implementeren", vertelt Stolk. Inmiddels kan de CargoCard door heel de logistieke keten worden gebruikt en zorgt daarmee voor een flinke versnelling van het logistieke proces op terminals zelf, maar ook van de terminal naar eindbestemming. Op meer dan dan zestig locaties in Nederland, Duitsland en België wordt de CargoCard geaccepteerd. Chauffeurs brengen hiermee de tijd die ze op de terminals kwijt zijn aanzienlijk terug.

Security

De securitykenmerken, waaronder de biometrische verificatie, waren in 2004 de reden om het XS-platform, havenbreed in Rotterdam in te zetten als borging van toegangscontroles in het kader van ISPS (International Ship and Port facility Security-code) regelgeving. Samen met het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs is de



PortKey ontwikkeld, eveneens een smartcard met biometrie. Door de biometrie kan PortKey geautomatiseerd toegang geven. 'Als uitvoeringsorganisatie is het belangrijk dat alle bedrijven met ons platform kunnen werken. Ons systeem is koppelbaar met bestaande systemen, waardoor investeringen beperkt blijven. Door de gestandaardiseerde identificatie van derden aan de poort is het toegangsproces aanzienlijk versneld. Dat biedt voor beide partijen voordelen. De bezoeker is eigenaar van zijn gegevens en de pas en het bedrijf heeft geen omkijken naar passenbeheer en betrouwbaarheid van de gegevens. Wij controleren namelijk vooraf de validiteit van de informatie die op een PortKey, Digital Safety Passport of Cargocard wordt geregistreerd', aldus Stolk.

Wie is wie

Snelheid, betrouwbaarheid en toepasbaarheid van de biometrische techniek zijn de belangrijkste pijlers van het XS-platform. Sinds drie jaar maakt Secure Logistics daarom gebruik van de zogenaamde Fingervein. Dit is een scan van het onderhuidse aderpatroon van een vinger en staat bekend als een van de meest betrouwbare biometrische verificatietechnieken.

Net als met de PortKey en het Digital Safety Passport gaat het bij de CargoCard in de eerste plaats om vast te stellen wie de persoon is die bij jou door de poort wil om te komen werken of om iets op te halen. Stolk: "We willen allemaal dat het proces aan de poort zo snel mogelijk verloopt. Maar voor de terminal gaat het er om dat deze 100% zeker moet weten dat lading aan de juiste persoon wordt meegegeven. Dat 100% zeker is dat de chauffeur ook is wie hij zegt dat ie is." Met de Fingervein als biometrische identificatie zijn PortKey, Digital Safety Passport en CargoCard een stuk veiliger dan een systeem gebaseerd op vingerafdruk. "In televisieseries als CSI kun je elke avond zien hoe makkelijk het is om die na te maken," zegt Stolk met een knipog.

Het XS-platform is - in tegenstelling tot andere gangbare toegangspassen - echt volledig persoonsgebonden. Kwaadwillenden stelen of bieden geld voor toegangspasjes maar met de kaarten van Secure Logistics kunnen ze niets. Als spil in het veiligheidssysteem van de haven neemt Secure Logistics ook deel aan het project Rotterdam Veilige Haven. Immers je kunt de toegang tot je bedrijf nog zo goed beveiligen maar de mens zelf blijft de zwakke schakel. In de aanpak gaat het dan ook vooral om sociale controle van het personeel binnen het bedrijf en voorlichting. Stolk: "Als je weet dat al drie weken een bepaalde auto voor je deur staat te posten, moet je aan de bel trekken. Chauffeurs krijgen geld geboden



voor hun toegangspasje. Op het moment dat die pas is uitgerust met een biometrische code heeft dat geen zin." Inmiddels zijn de kaarten en het systeem goed voor maar liefst 35.000 biometrische verificaties per dag. "Je kunt in Rotterdam geen container krijgen zonder CargoCard," zegt Stolk. Met die 35.000 verificaties per dag is het systeem van Secure logistics volgens Stolk ook de grootste in de Europese havensector.

Koppeling diploma's

De systemen van Secure Logistics hebben dus al een voorsprong maar je kunt er nog

veel meer mee. Want als je precies kunt vaststellen wie de persoon is, kan via het Secure XS Platform aan de kaart ook worden gekoppeld welke diploma's en bevoegdheden iemand heeft, wat hij of zij precies wel en niet op jouw terrein mag doen. Volgens Stolk en Brussaard kijken inmiddels ook andere sectoren als chemie, proces en bulkopslag hoe ze hun logistieke processen kunnen versnellen met het systeem van Secure logistics.

"Bij een grote chemische plant in de Europoort koppelen we bijvoorbeeld aan de CargoCard welke ADR-bevoegdheden (vervoer gevaarlijke stoffen) iemand heeft en wanneer die certificaten vervallen. Mag deze chauffeur inderdaad die stof vervoeren," verduidelijkt Stolk. Brussaard voegt daar aan toe: "Je koppelt informatie uniek aan een persoon. Op die manier kun je met biometrische identificatie ook een digitale handtekening zetten want je weet exact wie het is en wat ie mag doen."

Onderhoudstops

Dit kan vooral van belang zijn in het geval van onderhoudstops bij raffinaderijen en in de chemie: "Dan staan soms tot wel 1500 mensen voor de poort die allemaal zo snel mogelijk naar binnen willen om hun werkzaamheden uit te voeren. Als je dan met een kaart gekoppeld aan een systeem voor biometrische herkenning én registers voor verplichte diploma's kunt vaststellen wie die mensen zijn en wat ze komen doen en welke bevoegdheden ze hebben, is hiermee ook een aanzienlijke versnelling van zo'n grote onderhoudsstop te bereiken", besluit Stolk.



Zorgvuldige planning zorgt voor zo min mogelijk overlast tijdens vervoer transformator over twee drukke verkeersaders

Mammoet vervoert loodzware transformator naar Breukelen

Onlangs heeft Mammoet in opdracht van TenneT een nieuwe transformator van Royal SMIT Transformers afgeleverd bij het hoogspanningsstation Breukelen-Kortrijk. Met een goed doordacht plan wist Mammoet de transformator van 325 ton over twee van de meest drukke verkeersaders van Nederland te vervoeren, terwijl overlast voor reizigers beperkt bleef.

Uitbreiding van het net

TenneT werkt op dit moment aan een uitbreiding van het elektriciteitsnet in de omgeving Breukelen-Kortrijk. Om deze uitbreiding te realiseren wordt een nieuw hoogspanningsstation gebouwd. De transformator, die bij Royal SMIT Transformers in Nijmegen werd gebouwd, zal in het hoogspanningsstation worden gebruikt om stroom van het nationale naar het regionale net om te zetten.

Belangrijke verkeersaders

Onderweg naar zijn nieuwe bestemming moest de transformator zowel over het spoor tussen Amsterdam en Utrecht als over de A2 worden vervoerd. Omdat de spoorweg en de snelweg twee van de meest belangrijke verkeersaders van Nederland zijn, moest overlast tot een minimum worden beperkt. Mammoet bedacht daarom een plan in twee fasen waardoor het verkeer zo min mogelijk hoefde te worden stilgelegd.

Fase 1

Het eerste deel van het plan werd in het weekend van 24 en 25 september uitgevoerd. De transformator was per schip naar het Amsterdam-Rijnkanaal gebracht en werd met behulp van twee drijvende kranen achter de kanaaldijk gezet. Een Mammoet rupskraan heeft de transformator vervolgens over het spoor getild. Om overlast op het spoor te beperken werd dit tussen 1 en 5 uur 's nachts gedaan. Vervolgens werd



Foto: © TenneT/Mammoet

Nachttransport over de A2

de transformator op SPMT's geplaatst, door een weiland gereden en over de snelweg A2 richting Amsterdam naar een tankstation vervoerd. SPMT's zijn op afstand bestuurbare voertuigen die speciaal zijn ontworpen om zware lasten te dragen. Door goede voorbereiding duurde het transport over de snelweg maar een kwartier en bleef de overlast voor weggebruikers beperkt.

Fase 2

Afgelopen weekend vond het tweede deel van het transport plaats. De transformator werd eerst op SPMT's over de A2 van Utrecht naar Amsterdam getransporteerd, om vervolgens zijn pad richting het hoogspanningsstation via de A2 van Amsterdam naar Utrecht te vervolgen. PRESS RELEASE Pagina 2 van 4 Het transport verliet de snelweg op een speciaal aangelegde afrit bij het hoogspanningsstation. Deze afrit – een stalen hellingbaan van 125 meter lang – werd door Mammoet ontworpen en gebouwd voor dit project om het hoogteverschil te overbruggen.

Bij het transport werden ook mobiele kranen ingezet om de verkeersportalen boven de A2 op te tillen zodat de transformator hier

onderdoor kon passeren. De verkeersportalen waren binnen een kwartier weer werkend. De transformator staat op dit moment naast het hoogspanningsstation. Zodra de bouw van de fundering is afgerond, zal de transformator geïnstalleerd worden.

Mammoet

Mammoet ondersteunt opdrachtgevers bij het verbeteren van de efficiëntie van constructiewerkzaamheden en het optimaliseren van de productiviteit van fabrieken en installaties. Hiervoor bieden wij oplossingen voor het hijsen, transporteren, installeren en demonteren van grote en zware constructies. Dit doen we in de petrochemische-, mijnbouw-, energie-, civiele- en offshore sector. Volgens ons draait daarbij alles om tijd: uptime, turnaround time en time-to-market. We doen er alles aan om deadlines naar voren te halen. Dit is een gezamenlijk streven dat gedeeld wordt door iedereen bij Mammoet, een streven dat terug komt in alle aspecten van onze diensten. Of het nu gaat om het creatief zoeken naar een oplossingsconcept, een doordachte planning of een veilige levering. Kijk voor meer informatie op www.mammoet.com.

'Scheepvaart behoefte aan eenduidig keurmerk voor duurzaam vervoer'

De scheepvaart heeft een helder keurmerk nodig voor duurzaam vervoer; zo luidde donderdag 6 oktober de conclusie van het Rondetafelgesprek georganiseerd op initiatief van MVO Nederland naar aanleiding van het onderzoek 'Ranking the Ships'. Voor het event waren verschillende maritieme spelers en keurmerkproviders uitgenodigd om hun visie te delen op de duurzaamheidslabels- en incentive programma's waar schepen zich op in kunnen schrijven om te worden gekenmerkt als duurzaam.

Een wildgroei aan incentives

"Er bestaan op dit moment tientallen labels met ieder hun eigen visie op wat een schip nou groen en duurzaam maakt," aldus Mieke Bakker, sectormanager maritiem bij MVO Nederland. Toch maakt slechts zo'n 10-15% van de wereldwijde vloot hier gebruik van. "Vaak is het voor scheepseigenaren onduidelijk wat de voordelen van een dergelijke label zijn. En omdat er zoveel keuze is, kiezen ze soms maar niets."

Modulair keurmerk

Het onderzoek 'Ranking the Ships' omschrijft verder dat bestaande indexeringsystemen zich vaak beperken tot een select aantal duurzaamheidsonderwerpen, waardoor onderwerpen als arbeidsomstandigheden of sloop sneller buiten de boot vallen. Een oplossing die tijdens de rondetafel wordt geopperd is het creëren van een modulair keurmerk, waarbij maritieme partijen via kleinere sub-systemen dezelfde parameters gaan gebruiken.

Mieke Bakker: "Op die manier hoeven havens de schepen niet ook nog eens te bevragen op arbeidsomstandigheden bij de sloop. Dat wordt weer gedaan door een partij verderop

in de maritieme keten. We zouden de top tien van de huidige labels kunnen bundelen in een app om tot een modulair systeem te komen."

Wie trekt aan de touwtjes?

Om de aantrekkelijkheid te vergroten, zouden de labels met meer incentive providers kunnen samenwerken, zo wordt tijdens de rondetafel discussie gesteld. Van verzekeraars tot loodsboten. Zodat de diensten die bij de scheepvaart horen dalen in prijs en de business case voor reders en verladers om te verduurzamen rond kan worden gemaakt. Want voor hen blijft het continu een kostenbaten afweging.

Meer samenhang, met behoud van differentiatie

De algemene conclusie luidt dat om de uiteindelijke effectiviteit en de impact van de labels te vergroten er meer onderlinge samenwerking nodig is. Wel is de wens dat de diversiteit tussen de labels behouden blijft, om ruimte te houden voor verschillende doelgroepen. Want iedere label bedient weer een andere tak van sport binnen de scheepvaart, met de daarbij behorende behoeften.

MVO Nederland inspireert, verbindt en versterkt bedrijven en sectoren om steeds verdergaande stappen te zetten op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). 'Samen toekomst creëren' is het motto van deze nationale kennis- en netwerkorganisatie. Haar ambitie is dat het Nederlandse bedrijfsleven wereldwijd wordt gezien als een inspirerend voorbeeld van MVO en duurzaamheid. Met meer dan 2.000 bedrijven en organisaties - uit alle sectoren variërend van MKB tot multinational - is MVO Nederland het grootste nationale MVO-bedrijfsnetwerk in Europa. Sinds de oprichting in 2004 is de organisatie uitgegroeid tot hét startpunt voor alle ondernemers die hun bedrijfsvoering willen verduurzamen. MVO Nederland ondersteunt hen met praktische tips, kennisdossiers, praktijkvoorbeelden, trainingen en branchespecifieke of themagerelateerde netwerken. In Ambitie 2020 verenigt MVO Nederland de gezamenlijke ambities van vooruitstrevende Nederlandse bedrijven op weg naar een circulaire en inclusieve economie.



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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

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



Coöperatieve
Vereniging van
Vletterlieden w.a.



HRS HOLLAND
REEFER
SERVICE

**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



Voortvarend in milieu

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



Bek & Verburg

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

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



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

ALCONET HRS depot offers;

- 80000m² depot & repair facilities for empty containers
- 135 meter Quay for barge connections with 6 days, 24 hours operations
- Reefer pti services, STEK approved, with 90 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

Nederlandse pionier wekt duurzaam stroom op met 'onderwater windmolens' aan de Oosterscheldekering

Tocardo biedt mogelijkheid te investeren in Oosterschelde getijdenstroomcentrale

Na een jarenlang voorbereidingstraject is de Oosterschelde getijdenstroomcentrale feestelijk geïnaugureerd in november 2015. Inmiddels is de Oosterschelde getijdenstroomcentrale bijna een jaar operationeel. In de afgelopen periode is een uitgebreid opstart- en testprogramma doorlopen ('commissioning fase') waarna nu de echte operationele fase aanbreekt. De productie van de centrale zal stapsgewijs worden opgevoerd om de komende 15-20 jaar duurzaam in de elektriciteitsbehoefte van uiteindelijk ca. 1.000 huishoudens te voorzien.

De Oosterschelde getijdencentrale van Tocardo is daarmee op dit moment de grootste operationele, commerciële getijdenstroomcentrale ter wereld! Iedereen kan meedoen aan dit unieke project en profiteren van een duurzaam rendement. De ontwikkeling (R&D) en realisatie van de Oosterschelde centrale is gefinancierd met eigen middelen van Tocardo en subsidies. Nu de langjarige operationele fase begint wil Tocardo een obligatielening uitgeven om enerzijds eigen middelen vrij te maken voor de ontwikkeling en realisatie van nieuwe duurzame energieprojecten en anderzijds om iedereen te kans te bieden om te investeren in een groener Nederland.

De obligatielening is dus interessant voor iedereen die gelooft in een duurzame toekomst en op zoek is naar een investering met een groen rendement. Obligatiehouders investeren rechtstreeks in de getijdenstroom centrale en ontvangen jaarlijks een rente van 6,0%. Na 5 jaar wordt de investering terugbetaald. Alle details vind je op www.duurzaaminvesteren.nl

Nu al kun je je inschrijven via het online platform van duurzaaminvesteren.nl.

Over Tocardo

Tocardo International B.V. is een Nederlandse pionier op het gebied van getijdenstroomtechnologie. In 1999 is het bedrijf, o.a. samen met ECN begonnen met research naar de mogelijkheden van getijdenstroom. Het bedrijf heeft in 2005 het eerste prototype getest, gevolgd door installatie van de eerste test turbine in 2008 (die tot op heden nog steeds draait). Sinds 2013 worden turbines verkocht aan klanten in Japan, Canada en Nepal. In 2015 zijn maar liefst 10 turbines geïnstalleerd, waaronder in De Afsluitdijk, de Oosterscheldekering en aan de BlueTEC in het Marsdiep bij Texel. Uniek aan de turbines is het zelf roterende blad (wereldwijd gepatenteerd). Verder heeft het bedrijf onlangs een zelf ontwikkeld product gelanceerd, t.w. de Universal Floating System (UFS) met daaraan gekoppeld 4 turbines, een 1 MW oplossing of het offshore opwekken van energie. De constructie bevindt zich bijna volledig onder water en kan stroomsnelheden tot 10 knopen en golven van 15 meter hoog aan.

Over de Oosterschelde getijdenstroomcentrale Getijdenstroom is een nog relatief nieuwe vorm van duurzame energieopwekking met een enorme potentie. De stroming in zeewater, veroorzaakt door de verandering in het getij, zet getijdeturbines ('onderwaterwindmolens') aan het draaien en deze turbines zetten de draaiende beweging om in stroom. De grote voordelen van getijdenenergie zijn de geringe impact op het milieu, de onzichtbaarheid van de turbines, de enorme beschikbare capaciteit en vooral de voorspelbaarheid van de energieopwekking.

Het Oosterschelde Project maakt gebruik van een opstelling van vijf aaneengeschaalde Tocardo T2 turbines met een totaal vermogen van 1,25 MW. Genoeg om de komende 15-20 jaren in de jaarlijkse elektriciteitsbehoefte van ca. 1.000 Nederlandse huishoudens te voorzien. Het Oosterschelde Project is ontwikkeld door Tocardo en in samenwerking met vooraanstaande partners als Huisman, Hillebrand, Istimewa, Van der Straaten, Strukton en Mammoet gerealiseerd. Provincie Zeeland heeft een significante financiële bijdrage



Tocardo Turbines Oosterscheldekering

geleverd aan het project en daarnaast is het project mede mogelijk gemaakt door bijdragen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Rijk en Operationeel Programma Zuid-Nederland (OP-Zuid).

Over Duurzaaminvesteren.nl

Duurzaaminvesteren.nl is het grootste crowdfundingplatform voor duurzame energieprojecten in Nederland. Duurzaaminvesteren.nl onderscheidt zich van andere crowdfunding initiatieven door de exclusieve focus op duurzame energie en doordat niet ondernemers met wilde plannen worden gefinancierd maar concrete duurzame energieprojecten, in de bouw- of operationele fase, van professionele. Dit biedt beleggers zo veel mogelijk duidelijkheid over risico's en rendement van een project.

DuurzaamInvesteren.nl is medio 2014 gelanceerd en er is sindsdien EUR 10 miljoen gefinancierd via het platform. Duurzaaminvesteren.nl heeft een AFM vergunning als beleggingsonderneming en staat onder doorlopend toezicht van de AFM en DNB.



Nieuw Havenhuis Antwerpen pronkt aan de skyline

Het Havenbedrijf Antwerpen gaat binnenkort rondleidingen geven voor groepen en individuen in het nieuwe Havenhuis. Het is niet alleen de werkplek van 500 medewerkers van het Havenbedrijf, maar ook een ontmoetingsruimte voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap. Daarnaast moet het ook een plaats worden waar elke bezoeker de dynamiek van de stad Antwerpen en haar haven op een ongekende manier ervaart.

Antwerps burgemeester Bart De Wever en Patrik Schumacher, principal van het architectenbureau Zaha Hadid Architects. Met het ontwerp komt het nieuwe Havenhuis op wonderlijke manier tegemoet aan de eeuwenlange dialoog tussen stad en rivier. De skyline van Antwerpen is een diamant rijker, de Schelde een lichtje dat nimmer dooft. "Een stad en haven als Antwerpen moeten gedurfde landmarks hebben. Het ontwerp van Zaha Hadid is niet alleen innovatief, het zet onze haven nog meer op de wereldkaart en het is er bovenal in geslaagd om een architecturale vertaling te geven van het succes dat onze haven over de eeuwen heen heeft gekend. Ik hoop van harte dat het ook symbool zal staan voor een nieuwe gouden tijd voor onze haven en onze stad", aldus havenschepen Marc Van Peel.

Hoofdzetel

Het nieuwe Havenhuis is de werkplek van 500 medewerkers van het Havenbedrijf. Zij zaten tot voor kort verspreid over verschillende vestigingen, waaronder de vroegere hoofdzetel van het Havenbedrijf aan de Entrepotkaai. Vanuit de behoefte om zowel de administratieve als technische diensten onder hetzelfde dak te huisvesten, werd de zoektocht naar een nieuwe hoofdzetel gestart. De brandweerkazerne aan kaai 63, een replica van een Hanzehuis waar sinds eind jaren '50 de technische diensten van het Havenbedrijf zaten, leek een ideale locatie. De brandweer zou de kazerne, die niet meer beantwoordde aan de noden van de moderne brandweer, in 2009 verlaten. Wat restte was een prachtig en beschermd monument dat het Havenbedrijf graag wilde

Schepen Marc Van Peel opende eind september het Nieuwe Havenhuis in Antwerpen. In zijn bijna tienjarige ambtsperiode als havenschepen ligt een enorme voorbereiding ten grondslag aan de totstandkoming van het nieuwe hoofdkantoor van de Haven van Antwerpen. "Ik ben blij dat ik de officiële opening nog zelf actief mag meemaken. Meestal is het bij grote infrastructurele projecten zo dat uiteindelijk de opvolgers de linten mogen doorknippen", vertelde Marc Van Peel tijdens het walking dinner, na de spectaculaire opening van het nieuwe havenhuis. Vier jaar na de start van de werken, is het gloednieuwe hoofdkantoor van het Havenbedrijf Antwerpen donderdag 22 september officieel in gebruik genomen.

Marc Van Peel en Eddy Bruyninckx, voorzitter en CEO van het Havenbedrijf, openen de deuren van het gebouw, in aanwezigheid van Vlaams minister Ben Weyts,



Foto: © Hufton+Crow



Foto: © Hufton+Crow

integreren in zijn nieuwe hoofdzetel. Uit 100 bureaus is uiteindelijk gekozen voor Zaha Hadid Architects, onder meer omdat het project het meest het bestaande gebouw in zijn waarde liet als monument en er een apart object aan toevoegde. Historisch onderzoek benadrukte de noord-zuid-as op het terrein, met het Kattendijkdok dat het stadscentrum met de haven verbindt, waarlangs de uitbreiding zich oriënteerde.

In de hoogte

Vanwege zijn uitzonderlijke locatie, omringd door water, werden de vier gevels van het gebouw oorspronkelijk als gelijkwaardig ontworpen. Dit zette Hadid ertoe aan om te kiezen voor een uitbreiding in de hoogte, in plaats van een aangrenzend volume waarbij ten minste een van de bestaande gevels verborgen zou worden. Verder benadrukte de historische analyse ook de rol van de oorspronkelijk voorziene toren, een groots en imposant element van het Hanzehuis-model van de brandweerkazerne. Hoewel de toren nooit werd voltooid als onderdeel van de constructie van de brandweerkazerne, rechtvaardigde het evenwel een gedurfde verticale stelling als bekroning van het bestaande gebouw. Deze drie voornaamste uitgangspunten waren de basis van het ontwerpvoorstel van Zaha Hadid: een zorgvuldig gebeeldhouwde compositie van een balkvormig volume dat boven het bestaande gebouw zweeft.

Glazen gevel

Verwijzend naar de uitzonderlijke locatie van het gebouw, omgeven door water, werd voor de uitbreiding een volledig glazen gevel ontworpen die rimpelt als golven en daardoor het complexe spel van tinten

en kleuren in de lucht weerspiegelt. De perceptie van een glazen massa die werd geslepen om het nieuwe gebouw een fonkelende verschijning te geven, speelt in het thema van Antwerpen als diamantstad. De nieuwe uitbreiding lijkt een geslepen vorm die van uitdrukking zal veranderen volgens de intensiteit van het aanwezige daglicht.

Panoramische uitzichten

Het merendeel van de glazen driehoeken is transparant, terwijl sommige ondoorzichtig zijn. De zorgvuldig bepaalde mix hiervan verzekert voldoende zonlicht in het hele gebouw, terwijl ook de warmtetoetreding gecontroleerd gebeurt om ten alle tijden optimale werkomstandigheden te garanderen. Tegelijkertijd zorgt de afwisseling van transparante en ondoorzichtige gevelpanelen voor een zorgvuldige balans tussen panoramische uitzichten over de Schelde, de stad en de haven en ruimtelijke afscherming.

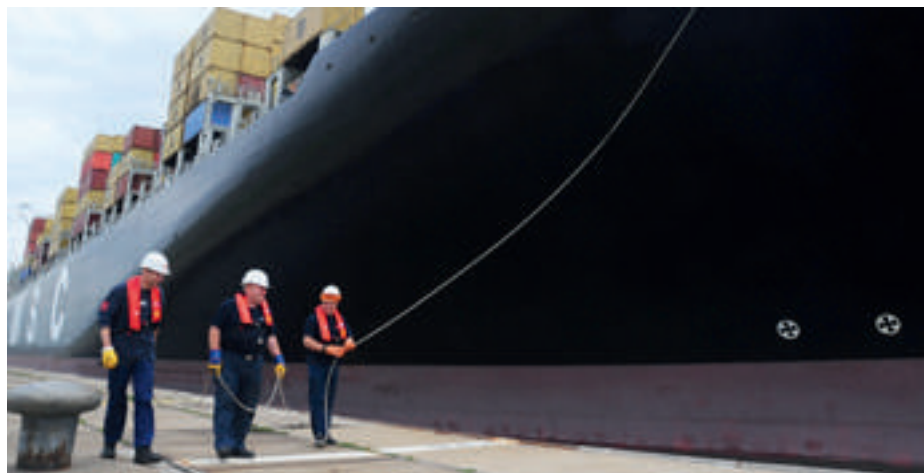


Foto: Michel Dauchy

Duurzaam karakter

De ontwerpers van het nieuwe Havenhuis kregen al tijdens de Open Oproep procedure een opdracht naar duurzaam bouwen mee. Hoewel een beschermd historisch gebouw diende te worden geïntegreerd in het ontwerp, werden toch hoge standaarden op het gebied van duurzaamheid bereikt door de integratie van specifieke, duurzame toepassingen. Een boorgat-energie-opslagsysteem met warmtepompen pompt water tot een diepte van 80 meter onder het grondniveau op meer dan 100 locaties rond het gebouw voor verwarming en koeling van het gebouw. Op die manier kan voldaan worden aan 72% van de totale energiebehoefte van het gebouw.

Succes van de haven

Antwerpen beschikt over de unieke combinatie van een inlandhaven met de nautische toegankelijkheid van een diepzeehaven voor de grootste containerschepen. Goederen en producten worden quadri modaal naar het achterland gedistribueerd: over de weg, het water, per spoor en via pijpleidingen. De haven is het belangrijkste knooppunt van het West-Europese pijpleidingennetwerk en dankzij haar strategische ligging, in het hart van de Europese productie- en afzetmarkt, biedt ze bedrijven een uitstekend georganiseerd logistiek platform met tal van transportmogelijkheden naar het achterland. Daarnaast is de haven van Antwerpen, die beschikt over een uitstekend netwerk van logistieke en maintenance partners, ook een centrale hub voor het aanvoeren van grondstoffen en het beleveren van overzeese markten. Belangrijk is de goede connectiviteit van Antwerpen naar zowel het voorland als het achterland. De mate van die verbondenheid, de overslagfunctie, is samen met de goede arbeidsethos de kern van het succes van de haven. De haven van Antwerpen boekte in 2015 een recordoverslag van meer dan 200 miljoen ton. De positieve trend zet zich in 2016 verder door.

Haven beroepen

Door: Lydia Gille

Nauwkeurig meten en wegen is in ieders belang. Dat vinden niet alleen klant en winkelier, ook de industriële sector en niet in de laatste plaats de overheid. De aardgasbaten vloeien in de staatskas en daarom is de fiscus erbij gebaat dat de gasmeters van bijvoorbeeld de NAM en de GasUnie exact meten in welke hoeveelheden het gas ons land verlaat dan wel binnenkomt. NMi Euroloop is de instantie die flowmeters voor gas onder hoge druk ijkt, daartoe bevoegd dankzij de Raad voor Accreditatie, het keuringsorgaan dat de apparatuur en daarmee de kwaliteit van dit bedrijf in de gaten houdt. Kalibratie van flowmeters is op zichzelf een eenvoudig principe, maar het werken met gas onder hoge druk en met alle apparaten die eromheen staan vereist specialistische kennis. Willem Doelman is operationeel technisch manager van NMi Euroloop op de Vondelingenplaat in Rotterdam en vertelt hoe de metroloog, de paneloperator en de fieldoperator gezamenlijk het proces beheren.

Wat doet NMi Euroloop?

"Wij kalibreren flowmeters, oftewel wij ijken gastransportmeters en geven certificaten af met een stempel en een handtekening plus een tabel met alle kenmerken van de meter. Daartoe hebben we een inpandige leidingenstraat waarin wij de meters van de klant in- en uitbouwen in een gesloten circuit. De gasstroom gaat door onze eigen meters, die een afgeleide zijn van de nationale standaard waarvan het gedrag heel precies bekend is, loopt door de meter onder test en



De paneloperator voert de hele meting uit en geeft sturing aan het proces. De metroloog houdt zich met de berekeningen bezig en geeft het certificaat af.

stroomt weer terug naar de opslagbol. We lezen uit en weten exact wat de meter onder test doet en kennen de afwijking."

Waarom niet kalibreren op locatie?

"Dat zou een voordeel voor de klant zijn, omdat hij geen meter hoeft in- en uit te bouwen en te vervoeren, maar de omstandigheden daar zijn altijd anders, zoals de stroming en de temperatuur buiten. Het grote nadeel ter plaatse is dat de uiteindelijke nauwkeurigheid soms een paar tienden procenten kan afwijken van de nauwkeurigheid die je op een vaste installatie kan bereiken. Hierbinnen kunnen we de condities optimaliseren. Dat is met name bij gasmetingen heel belangrijk. Vroeger op school bij natuurkunde werd al geleerd dat bij een constante hoeveelheid gas en een constante temperatuur de druk van een gas omgekeerd evenredig is met het volume. Als de temperatuur oploopt, loopt de druk ook op. Nu blijft die gelijk en dat is belangrijk, want als tussen de hoofdmeter van ons en de meter van de klant de temperatuur een halve graad zal afwijken, krijg je al een meetverschil."

Hoe gaat de meting in zijn werk?

De unit die we hebben is een ringleiding met daartussen een centrifugaalcompressor die

Naam: Willem Doelman
Leeftijd: 64 jaar
Functie: Operationeel technisch manager
Bedrijf: NMi Euroloop
Werkzaam in de haven sinds: 1976



Willem Doelman, operationeel technisch manager van NMi Euroloop.

Hoe uniek is dit?

"In Nederland zijn verder geen kalibratiefaciliteiten die met hogedrukaardgas werken en deze installatie in deze grootte is in de wereld uniek. Recent is er in Denemarken een nieuwe, ietsje kleinere installatie gebouwd die ook werkt in een gesloten systeem met gasrecycling. Wij zijn hiermee het grootste en meest nauwkeurige kalibratiebedrijf ter wereld. Onze klanten komen ook van *all over the world*. India, Saoedi-Arabië, de Emiraten, Europese landen. Toch wordt de noodzaak van regelmatige kalibratie niet overal gezien. Er zijn landen waar de meters gewoon 20 jaar blijven zitten; daar wordt niets mee gedaan.

In Nederland zijn er richtlijnen over de interval van certificering. Bedrijven als NAM en GasUnie hanteren vierjaarlijkse controle. Onze moedermeters worden ook jaarlijks gekalibreerd aan de hand van de nationale standaard en de drukopnemers zelfs tweemaal per jaar. Zo weten wij zeker dat wat wij afgeven inderdaad voldoet aan de nauwkeurigheidseisen. Wij zijn geaccrediteerd door de Nederlandse Raad voor Accreditatie. Dat houdt in dat het hele proces aan strenge eisen moet voldoen van herleidbaarheid. Dat wil zeggen dat wat wij doen terug te leiden is naar de nationale standaard van lengte, massa en tijd."

drukclasses waarmee je rekening moet houden, met flensverbindingen die je op verschillende boutkrachten moet vastzetten. Dus de nauwkeurigheid waarmee de boel dichtgesleuteld wordt is heel belangrijk. Zodra hij dicht en vrijgegeven is gaat de paneloperator spoelen. De lucht eruit spoelen met stikstof en vervolgens vullen met gas op de voor de meting gewenste druk. Dan kan de meting starten. Als de meting gereed is wordt het leidingstuk met de geteste meter weer van druk gelaten, gespoeld met stikstof en vervolgens met lucht, zodat het echt helemaal veilig is. Dan kunnen de fieldoperators alle boutverbindingen weer losmaken, de meter eruit halen en op transport zetten en weer een nieuwe straat opbouwen.

Meters gemeten

Het is de taak van de paneloperator om te bepalen hoe de leidingstraat opgebouwd moet worden. Hij is degene die de hele meting achter de computer uitvoert en de sturing aan het proces geeft. Daarbij zit



Leidingstraat van het gesloten circuit voor te testen klantmeters.

stellen hoge eisen aan onze mensen en hechten daarom ook aan vast personeel. De fieldoperators halen sowieso certificaten hogedrukflensmonteur, want normaliter zou na installatie een *notified body*, Lloyds of een andere instantie, moeten komen keuren. Bij een raffinaderij komt altijd eerst een formele controle alvorens het proces weer opgestart mag worden. Als wij dat zouden doen, zouden er 24 uur per dag ambtenaren aanwezig moeten zijn, want dit is continu in- en uitbouwen. Onze mensen zijn bevoegd, controleren elkaar en registreren alle handelingen."



Een gasstroommeter onder test.

Wie doet wat?

"De fieldoperators zijn degenen die de meters in- en uitbouwen. Deze mensen hoeven niet naar de sportschool. De bouten wegen soms 20 kg en de meters een paar ton. Daar gebruiken we een kraan bij, maar het is zwaar werk. Zij lossen en laden de meters bij aankomst en vertrek, bouwen de leidingstraat op met de klantmeters en zetten hem dicht. De uitdaging is de juiste pijpstukken ertussen te zetten. We werken immers met een bestaande installatie met daarin steeds andere meters van de klant. Het zijn geen slangen die je eenvoudig passend kunt maken. Er zijn ook verschillende

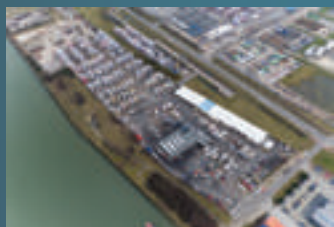
ook een metroloog, de meetdeskundige. Hij weet precies hoe het met de berekeningen zit en geeft uiteindelijk ook het certificaat af."

Aan welke eisen moeten deze mensen voldoen?

De metroloog heeft metrologie gestudeerd. Universitair of op hbo-niveau met natuur- en wiskunde. De paneloperators hebben een technische achtergrond op ten minste mbo-niveau of werken aan een hbo-opleiding. De fieldoperators hebben een lbo-mbo-opleiding, vaak werktuigbouw. Daarnaast krijgen ze bedrijfsspecifieke opleidingen via Vapro, de vakopleiding voor procesoperators. Wij

Hoe bent u in de haven terechtgekomen?

"Ik ben per ongeluk in de metrologie terechtgekomen, maar ik loop al mijn hele werkzame leven in deze regio rond. Ik begon heel ouderwets achter een tekentafel bij een klein ingenieursbureau en klom op via constructeur, chef tekenkamer et cetera. Zo werd ik als projectleider gedetacheerd bij alle industrie hier in de buurt: Shell, Esso, BP, Vopak, Argos enzovoort, tot ik in 2009 betrokken was bij de bouw van deze installatie. In 2010 was de bouw gereed en meestal houdt de job dan op. Een half jaar later werd ik echter gebeld om naar specifiek technische problemen te kijken, want het is een vrij complexe installatie. Zodoende kwam ik terug en na een jaar in vaste dienst. Het vak heb ik in de praktijk geleerd en mijn goede geheugen helpt om mijn op andere terreinen opgedane kennis te combineren en overzicht te houden. Mijn belangrijkste taak hier is de mensen de rust te geven om de juiste oplossing te vinden. Een ankerpunt. Vanuit alle groepen komen ze naar me toe of ik ga naar hen toe als ik zie dat het nodig is om de uitdaging die er ligt in de juiste proporties te krijgen en de oplossing te vinden. En ik doe het graag. Als ik gezond blijf en het net zo leuk blijf vinden als nu, dan zou het niet erg zijn om langer door te gaan. Mijn devies is: leergierig blijven zolang het kan."



Dedicated 2 quality

- Tankinspecties
- Periodieke keuringen
- Frame en ketelreparaties
- Storage
- Reinigen tanks van food en chemie

NTC Tankcontainer Services Botlek BV
Westgeulstraat 5-7
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-4162172
Fax: +31 (0)10-2160916
Email: botlek@ntcbv.nl



NTC
Dedicated 2 quality

NTC Tankcleaning BV
Westgeulstraat 5-7
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-8209212
Fax: +31 (0)10-4168009
Email: acceptatie@ntcbv.nl

Uw partner in flexibele oplossingen voor transport en opslag van vloeibare lading



- Van levensmiddelen tot chemie en waste
- Inhoud van 5 000 tot 35 000 liter
- ADR/RID/IMDG gekeurd
- Vele aanpassingen/aansluitingen mogelijk
- Desgewenst verwarmbaar
- Lebak/calamiteitenbak mogelijk

Altermij tankverhuur b.v. | Westgeulstraat 5 | 3197 Rotterdam-Botlek (haven 4005)
www.altermijverhuur.eu | info@altermijverhuur.eu | +31 10 8208470

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

OPLEIDING, TRAINING, SIMULATIE EN ADVIES



STC-AMSTERDAM

Cursus EHBO Herhaling

schrijf nu in!

Duur: 1 dag

Start: 2 november | 3 november | 23 november

Kijk op de website voor cursusinformatie of om in te schrijven.

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

seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK



25 jaar
de juiste koers

info@seaport-magazine.nl | Tel.: +31 (0)6 497 066 37

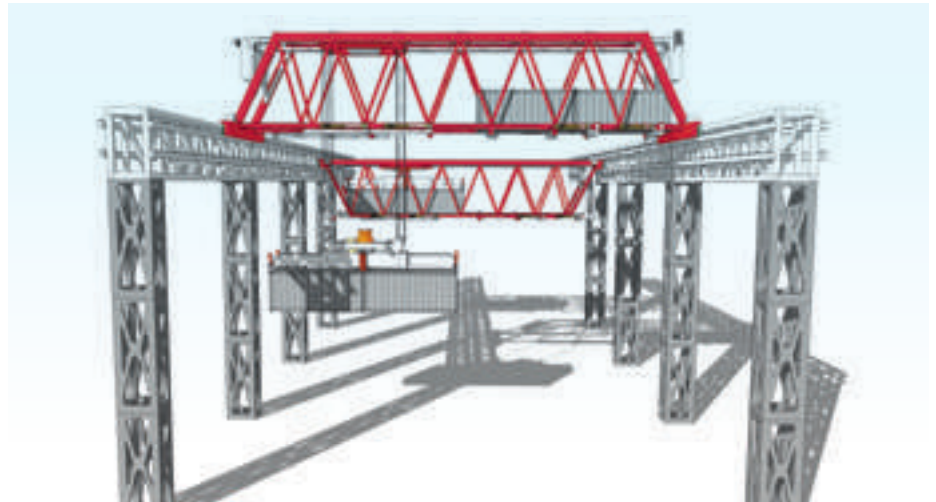
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Wel of geen Saeftinghedok nodig?

Algemeen

De Vlaamse Regering zet in op extra containercapaciteit in de haven van Antwerpen om de economische ontwikkeling van Vlaanderen niet in het gedrang te brengen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en de Maatschappij Linker Schelde Oever (MLSO) hebben een plan uitgewerkt ter realisatie van het nieuw aan te leggen Saeftinghedok. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is opgesteld en de benodigde gronden en onroerend goed zijn grotendeels verworven.

De omvang van het plan is afgestemd op een groeiprognoze in 2030 van 13,4 tot 15,9 miljoen TEU en in 2050 van 16,8 tot 22,2 miljoen TEU. De throughput in 2015 bedroeg ongeveer 10,5 miljoen TEU per jaar. Qua timing zou de bouw van fase 1 in 2019 moeten starten om in 2022 operationeel te kunnen zijn. Vanwege juridische bezwaren is de tot nu toe gevolgde werkwijze gewijzigd in een 'complex-project' procedure met als doel de voorbereidingen ten behoeve van de bouw niet te vertragen en een groter maatschappelijk draagvlak te creëren. Binnen deze speciale procedure mogen naast het Saeftinghedok alternatieven worden ingediend die gedurende de op 15 juli jl. gestarte onderzoekfase beoordeeld zullen worden zodat omstreeks oktober 2017 een voorkeursbesluit kan worden genomen. Koch Adviesgroep, Ingenieurs & Architecten, met vestigingen in Terneuzen en Goes, heeft een alternatief ingediend waarbij een nieuw Saeftinghedok niet nodig



De innovatieve NGICT-OHBC stack operations.

zal zijn. In deze studie komen alle aspecten die zijn voorgeschreven in de Procesnota van de Vlaamse Regering uitvoerig aan de orde. Zowel vóór- als tegenstanders van het nieuwe Saeftinghedok kunnen kennis nemen van deze alternatiefstudie die voor geïnteresseerden gratis te downloaden is.

Het alternatief met innovatieve stack operations

Implementatie van het door Koch Adviesgroep ontwikkelde innovatieve NGICT-OHBC stack operation system op de vier bestaande deepsea terminals zou de huidige gemiddelde ruimteproductiviteit van ± 30.000 TEU per hectare verhogen tot ± 60.000 TEU per hectare. Dat zou betekenen dat met het huidige gezamenlijk terminaloppervlak van 394 hectare kan worden volstaan om 22,7 miljoen TEU in 2050 te behandelen. Dus dan zou er geen nieuw Saeftinghedok nodig zijn. De implementatie van het nieuwe stack operation system kan bovendien gefaseerd plaatsvinden al naar gelang behoefte is aan de bijkomende capaciteit. De stack density en bijgevolg de totale stack capaciteit wordt veel hoger en de handling snelheid neemt aanzienlijk toe. Omdat als gevolg van de veel snellere stack operations de productiviteit van de bestaande ship-to-shore (STS) kranen ook toeneemt kan op langere termijn volstaan worden met een geringe uitbreiding van het aantal STS kranen.

De voordelen

Naast de algemene systeemvoordelen van het NGICT-OHBC systeem die in feite voor iedere deepsea terminal gelden, te weten:

- kortere afmeertijden van de schepen, dus meer schepen binnen dezelfde periode aan de kade

- enorme ruimtebesparing en dus hogere productie op hetzelfde oppervlak
- hogere handling snelheid, zowel aan de kade als aan de landzijde
- aanzienlijke energiebesparing en daardoor minimale milieubelasting
- belangrijke lagere operationele kosten spelen in de huidige situatie in Antwerpen ook veel specifieke voordelen in vergelijking met de realisatie van het Saeftinghedok. De ordegrrootte investeringsraming tot 2030 is ruim 3,5 miljard euro lager (op een totaal van $\pm 5,5$) en tot 2050 is dat verschil ongeveer 5,5 miljard euro op een totaal van 9,8 (gezamenlijke investeringen van publieke en private partijen). De projectrisico's van het alternatief zijn uiteraard veel kleiner vanwege de mogelijkheid de investeringen te faseren in kleine delen. De impact op leefbaarheid, leefmilieu, landbouw, natuurcompensatie en veiligheid van het alternatief zijn eveneens veel minder.

Beschikbaarheid van het rapport

Deze alternatiefstudie is voor geïnteresseerden gratis te downloaden op website <http://ngict.eu/website/home/saeftinghedok-download/>

Toekomstige revisies zullen worden toegestuurd aan deze geïnteresseerden.

Voor meer informatie:

KOCH Adviesgroep,
Ingenieurs & Architecten
Goes / Terneuzen
info@ngict.eu
www.ngict.eu

Voor meer informatie over NGICT en meerdere animaties en publicaties zie www.ngict.eu



Situatie (bron: website Port of Antwerp)

Kunnen wij u een handje helpen?

Dagelijks verwerken wij 35.000 biometrische verificaties voor logistieke en industriële opdrachtgevers door heel Nederland, België en Duitsland en dat doen we al 15 jaar.

Biometrie versnelt en verzekert uw proces kostenneutraal omdat we aansluiten op uw bestaande (toegangs)systeem.

Zullen wij u een handje helpen met het maken van een sluitende business case? Belt u met 010 - 463 77 77 voor meer informatie of een afspraak.

www.secure-logistics.nl

The biometric heart of your process



70 jarig Biesheuvel Techniek opent nieuw distributiecentrum in Venlo

Op 29 september jl. heeft Biesheuvel Techniek het nieuwe, innovatieve distributiecentrum Venlo in gebruik genomen.

Het nieuwe DC Biesheuvel Techniek heeft een oppervlak van 12.000 m² en is 3 maal zo groot. Het aantal artikelen op voorraad groeit ook met factor 3 naar 80.000 artikelen. De totale investering bedraagt € 20 mln. Een rollerbaan- en magazijnbeheersysteem zijn geïnstalleerd om de groei aan te kunnen. Verbeterd LED-licht en stofvrije papier/karton verwerking zijn duurzaam toegepaste verbeteringen.

Biesheuvel Techniek wenst haar MRO-kanten en haar Engineering-kanten in OEM/Machinebouw optimaler te bedienen. De markt vraagt enerzijds om optimale beschikbaarheid van onderhoudsartikelen en anderzijds om technische competentie



over de toepassing van innovatieve producten en services. Het nieuwe DC, BT branches en specialistische Units zorgen voor modernere bediening van de Industrie.

Biesheuvel Techniek en D'hont werken vanuit 40 branches met een omzet van > € 130 mln en is een toonaangevende speler in de Mechanische MRO markt in de Benelux. Het biedt een uitgebreid assortiment van ruim 700.000 producten in: aandrijftechniek, elektrische & mechanische aandrijvingen, lineair techniek, pneumatiek & hydrauliek, flow & seals, tooling & verspaning, veiligheid & ergonomie, gereedschappen, kunststoffen, lastechniek, bevestiging & montage techniek, reiniging en industrial supplies.

De gespecialiseerde Business units: MCA Motion Control Automation, Stamhuis Lineairtechniek, Rotrans Belting, Roelofs Meetinstrumenten, Safe & Sure, Voerman Nijmegen, TCB Komeetstaal, Peters/Steenhuis Elektromotoren, Seal Center Benelux, Testcom en recentelijk Perk Zaanstad zorgen voor juiste competences.

B2C Europe benoemt nieuwe CEO

Logistiek expert Kees van Ginkel wil groeiverwachting waarmaken

B2C Europa, dat logistieke oplossingen biedt voor wereldwijde distributie van pakketten en post, heeft Kees van Ginkel als nieuwe CEO aangetrokken. Met vestigingen in Groot-Brittannië, Nederland, België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, China en de Verenigde Staten staat B2C Europe inmiddels op de kaart. Met de 52-jarige Van Ginkel aan het hoofd wil het bedrijf het internationale netwerk verder uitrollen en de groeipotentie verzilveren.



Kees van Ginkel, nieuwe CEO B2C Europe

De nieuwe CEO neemt 20 jaar logistieke ervaring mee naar B2C Europe. Zo was Van Ginkel regiodirecteur bij Nedloyd Logistics, managing director van Norbert Dentressangle (XPO) in Nederland en COO van Palletways. De laatste zeven jaar was hij niet actief in de logistieke sector, maar runde hij twee familiebedrijven die waren toegespitst op de voedings- en farmaceutische industrie: Nutri-Akt en Vialente Diëtheek.

Eerste liefde

Nu keert hij, zoals hij zelf zegt, weer terug bij zijn eerste liefde: de logistiek. "Ik heb genoten van de uitdagingen die onze familiebedrijven met zich meebrachten, maar heb in die jaren ook gemerkt dat mijn hart bij de logistiek ligt", aldus Van Ginkel.

Over B2C Europe zegt hij: "Het voelt alsof ik lid ben geworden van een winnend team. En wie wil daar nu niet bij horen? De mensen hier zijn zonder uitzondering enthousiast, creatief en zeer deskundig. Het voltallige managementteam kan bogen op veel ervaring en op het gebied van e-commerce zijn veel originele ideeën. Ik geloof dat de ondernemingsgeest van deze mensen, gecombineerd met mijn passie voor logistiek, dé formule is voor nog meer succes.

Samen zullen we B2C Europe internationaal laten groeien en ontwikkelen tot een van de beste full-service bedrijven op het gebied van distributie voor grensoverschrijdende e-commerce."

Innovaties

De oprichters van het bedrijf, Rijk van Meekeren en José Vega, blijven deel uitmaken van het managementteam. Beiden gaan zich evenwel toelagen op het bedenken van innovaties die het logistiek faciliteren van cross-border e-commerce efficiënter en goedkoper maken. Van Meekeren wordt de nieuwe CCO, terwijl Vega de rol op zich neemt van Business & Network Development Director.

Voor B2C Europe is met de komst van Kees van Ginkel een nieuw tijdperk aangebroken. Van Meekeren vertelt: "Met de aanstelling van de nieuwe CEO zijn we bepaald niet over één nacht ijs gegaan. De nieuwe rolverdeling is een strategisch besluit geweest wat al enige tijd geleden genomen is. Echter, het vinden van de juiste persoon was niet makkelijk, dat nam tijd in beslag. Pas toen

Kees in beeld kwam voor deze functie waren wij het er snel over eens dat we dé persoon hadden gevonden. Hij heeft de ervaring, de professionaliteit en de drive om B2C Europe de volgende fase in te loodsen. Ik zie uit naar onze samenwerking."

Over B2C Europe

B2C Europe is een Nederlands bedrijf dat slimme oplossingen biedt voor de (inter) nationale distributie van pakketten en post. Het bedrijf voorziet webwinkels in binnen- en buitenland van het volledige gamma aan distributiediensten. Met distributiecentra en verkoopkantoren in Nederland, Groot-Brittannië, België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, China en de Verenigde Staten opereert B2C Europe wereldwijd.

De klanten van B2C Europe zijn webwinkels en fulfilment bedrijven met klanten in Europa en de rest van de wereld. B2C Europe levert managementdiensten en fysieke diensten om pakketten en post wereldwijd zo snel, efficiënt en goedkoop mogelijk via de meest geschikte distributie- en retournetwerken bij de afzender te krijgen.



Deze transportbedrijven weten de weg...

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



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
Schaliënhoevedreef 20T | 2800 | Mechelen | België

Bringcargo.sales.nl@bring.com

www.bring.nl

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



DUC Marine Group en KOOLE Mammoet bundelen krachten

DUC Marine Group en KOOLE Mammoet Salvage hebben overeenstemming bereikt over toekomstige bergings- en wrakopruimingsoperaties. DUC wordt verantwoordelijk voor alle duikactiviteiten rondom bergingsoperaties en het onderhoud van de duikmaterialen.



De CEO's van KOOLE en DUC Marine Group zijn ervan overtuigd dat deze samenwerking hun activiteiten in wrakopruiming en berging in de maritieme industrie verder zal versterken, waarbij beide bedrijven hun kracht, kwaliteit en ervaring inzetten in een gedeelde no-nonsense en pragmatische aanpak.

Henk Kapitein, CEO van DUC Marine Group vertelt: "Deze acquisitie is een belangrijke stap in het realiseren van onze ambitie om een middelgrote wereldwijde speler in de maritieme industrie te worden. KOOLE's geavanceerde bergingsmaterialen zijn wereldwijd actief, wat ons de mogelijk-

heid geeft om onze activiteiten mondiaal uit te breiden. Samen met de DP-2 MPSV "Solution", die in juni in de vaart is genomen, zal deze acquisitie de services van DUC Marine Group aanzienlijk versterken, met name in de bergingsindustrie."

"Duiken is niet onze expertise en het vergt zeer gespecialiseerd vakmanschap om onze duikmaterialen in optimale conditie te houden. Wij zijn verheugd over onze samenwerking met DUC", voegt Paul Koole, eigenaar van KOOLE Mammoet Salvage, toe.

KOOLE heeft zich ontwikkeld tot een internationale maritieme service en solution provider, wat heeft geleid tot vele succesvolle projecten over de gehele wereld. Het bedrijf staat bekend om zijn efficiënte en doeltreffende activiteiten.



DUC Marine Group heeft dertig jaar ervaring met duikwerkzaamheden en bergingsoperaties. Sinds de oprichting is het bedrijf uitgegroeid tot een marine contractor en offshore services provider, die schepen en services levert aan de offshore windindustrie, olie- en gasindustrie, maritieme projecten, bergingsprojecten en een diversiteit aan binnenwaterprojecten.



Eringa: metro's kunnen via NS-spoor naar Schiphol rijden

Ook metro's moeten in de toekomst gebruik kunnen maken van de spoorverbinding tussen de stations Amsterdam-Zuid en Schiphol Airport. Het spoor dat onlangs is verdubbeld tussen Amsterdam-Zuid en Schiphol biedt hiervoor voldoende capaciteit.

'Vaardigheden spoomedewerkers bedrijfsversterkend inzetten'

De bedrijven in de spoorsector zouden veel minder bezig moeten zijn met projectmatig werken en veel meer moeten nadenken over hoe competenties van medewerkers van verschillende bedrijven bij elkaar kunnen worden gebracht.

NS zoekt technische spoorprofessionals

Onderhoud aan treinen gebeurt steeds vaker via de digitale weg. Gegevens van een trein kunnen worden uitgelezen en in de toekomst gaan treinen zelf melden dat ze onderhoud nodig hebben.

EU wil kilometerheffing in alle lidstaten invoeren

Alle Europese lidstaten moeten overschakelen naar een wegenbelasting op basis van de daadwerkelijk gereden kilometers. De Europese Commissie heeft plannen gelanceerd om de uitstoot in de gehele EU flink terug te brengen.

Deutsche Bahn: volautomatisch rijden op het spoor vanaf 2023

Deutsche Bahn verwacht dat in 2023 alle technische barrières voor volautomatisch rijden op het spoor zijn weggenomen. De spoorwonderneming wil de pionier zijn op gebied van volautomatisch rijden van goederentreinen.

Aantal studenten hbo-minor Railtechniek neemt toe

Het aantal hbo-studenten dat de minor Railtechniek aan de Hogeschool Utrecht volgt, is opnieuw toegenomen. Dit studiejaar zijn er dertig studenten gestart met de minor die dit jaar vijf jaar bestaat.

Spoorgoederenvervoerders bevestigen tijdslot via applicatie

Goederenvervoerders dienen voortaan via een nieuwe applicatie in het verkeersleidingssysteem van ProRail aan te geven of ze gebruikmaken van het door hun gereserveerde tijdslot voor het spoor.

Railinfra Opleidingen wordt Railcenter

Railinfra Opleidingen in Amersfoort is op 1 september verdergegaan onder de naam Railcenter. Deze naamsverandering is volgens de organisatie een gevolg van de uitbreiding van activiteiten waardoor de oude naam de lading niet meer dekt.

Eugene Grüter benoemd tot directeur Sweco Nederland

Eugene Grüter is op 1 september aangetreden als nieuwe directeur van advies- en ingenieursbureau voor het spoor Sweco Nederland. Hij volgt Ton de Jong op.

Spoorpersoneel tegen plan voor herstructurering ProRail

Vakbonden FNV, CNV en VHS zijn faliekant tegen de plannen van staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu om ProRail om te vormen tot een Agentschap of een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO).

Raad van State: miljoenenboete voor werk aan spoorbrug onterecht

ProRail en vier andere bedrijven hebben onterecht een miljoenenboete opgelegd gekregen vanwege overtreding van de Wet arbeid vreemdelingen bij werkzaamheden aan de spoorbrug over de IJssel. Dat heeft de Raad van State bepaald.

Movares bereikt trede 4 van Veiligheidsladder

Movares heeft als eerste ingenieursbureau in Nederland trede 4 op de Veiligheidsladder bereikt. De veiligheidsladder is een certificeerbare norm om het veiligheidsbewustzijn en bewust veilig handelen in spoorbedrijven te meten en te verbeteren.

Samenwerking om spooronderhoud voorspelbaar te maken

Strukton Rail en Semiotic Labs gaan samenwerken om onderhoud voorspelbaar te maken. Zij tekenden op 16 september een overeenkomst voor de gezamenlijke ontwikkeling van slimme monitoringtools voor door elektromotoren aangedreven systemen.

'Internationale harmonisatie onderbelicht in plannen ERTMS'

Er wordt nog te veel nationaal gedacht bij de planvorming voor de uitrol van het spoorbeïnvloedingssysteem ERTMS. Een van de doelen van de installatie van het Europese systeem is het creëren van een Single European...

Uitrol ERTMS start in 2024, vrees voor nationale versie

Het nieuwe treinbeïnvloedingssysteem ERTMS wordt naar verwachting vanaf 2024 uitgerold. De installatie van het systeem start op het spoor rondom Haarlem en op het traject Kijfhoek-Roosendaal.

'RFID-code op spooronderdelen verhoogt preventief onderhoud'

Als zoveel mogelijk spooronderdelen een RFID-code krijgen, dan neemt de beschikbaarheid van het spoor toe. Doordat de onderdelen onder andere zijn gekoppeld aan een monitoringsysteem zijn ze sneller te identificeren.

Alle Intercity Direct-treinen rijden in 'Sandwichbedrijf'

Alle treinen van Intercity Direct rijden sinds vorige maand in Sandwichbedrijf, dat betekent dat er zowel voor als achter de trein een locomotief geplaatst wordt.

ProRail bespaart 30 miljoen op budget OV SAAL

ProRail heeft 30 miljoen euro bespaard op het budget van het grote spoorproject OV SAAL. Deze besparing is mogelijk omdat risicopotten niet hoeven worden aangesproken.

Bob Huisman van NedTrain Stagebegeleider van het Jaar 2016

Bob Huisman van NedTrain is verkozen tot Stagebegeleider van het Jaar 2016. Dat is bekendgemaakt tijdens de uitreiking van deze award bij kennisnetwerk Railforum in Utrecht.

'Spoortarieven fors duurder na structuurwijziging ProRail'

De druk op staatssecretaris Sharon Dijksma neemt toe om af te zien van de voorgenomen structuurwijziging van ProRail. Spoorvervoerders, reizigersorganisaties, verladers, havenbedrijven, vakbonden en brancheverenigingen raden de bewindsvrouw dit af.

Minder gevaarlijke stoffen via omleidingsroutes Betuweroute

Het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat gebruikmaakt van de omleidingsroutes van de Betuweroute, zal het komende jaar met 3200 stuks afnemen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hierover afspraken gemaakt.

Minder rook- en brandmeldingen in Schipholtunnel

Het aantal rook- en brandmeldingen in de Schipholtunnel is de afgelopen jaren flink gedaald. In 2016 zijn er twee meldingen binnengekomen. In 2015 trokken machinisten nog tien keer aan de bel, tegenover 32 meldingen in 2014.

Movares gaat boogbruggen van Theemswegtracé ontwerpen

Movares heeft van Havenbedrijf Rotterdam de opdracht gekregen om twee boogbruggen in het Theemswegtracé te ontwerpen. Deze boogbruggen gaan de stalen Calandbrug vervangen.

Minister Schultz: Infrastructuurfonds ieder jaar verlengd

Het Infrastructuurfonds wordt voortaan ieder jaar verlengd. Dat heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu bekendgemaakt.



Dachser heeft een recordaantal jonge mensen in opleiding

In Duitsland zijn 682 stagiairs en studenten hun stage/opleiding bij logistiek dienstverlener Dachser begonnen, meer dan ooit tevoren. Ook heeft Dachser een nieuw record voor beroepschauffeurs neergezet: 87 jonge mensen besloten dit jaar om de chauffeursopleiding bij Dachser te volgen. In totaal leidt het familiebedrijf in Duitsland dit jaar 1.511 nieuwe aanwinsten in 76 locaties op. Buiten Duitsland zijn er 255 nieuwe logistieke trainees gestart. In Nederland (Waddinxveen en Zevenaar) worden momenteel 40 leerlingen opgeleid in verschillende logistieke functies.

In totaal zijn 639 nieuwe aanwinsten hun carrière gestart bij familiebedrijf Dachser, op de volgende gebieden: transport en logistiek, office management, IT, warehousing, loodsmedewerker en beroepschauffeur. Daarnaast zijn 43 studenten begonnen met een studie bedrijfskunde met specialisatie in expeditie/transport/logistiek. Het meest populaire carrièrepad voor studenten is, met 322 studenten, expeditie en logistiek specialist, gevolgd door warehouse specialist en magazijnmedewerker met respectievelijk 110 en 99 stagiairs.

Het opleidingspercentage ligt al jaren op een hoog niveau en rond de tien procent. De overnamekansen voor diegenen die de opleiding succesvol hebben afgerond, evenals toekomstperspectieven binnen de organisatie zijn veelbelovend. "We leggen veel nadruk op het intern vervullen van onze vacatures, dat is de reden waarom we zo focussen op het ontwikkelen van talent," zegt Martina Szautner, Corporate Director Corporate Human Resources. "Het verwachtingspatroon van logistieke bedrijven voor personeel stijgt constant, een hoogwaardige opleiding is dus absoluut noodzakelijk voor een succesvolle carrière."

Een totaal van 150 toekomstige professionele chauffeurs, van alle leeftijden, worden momenteel opgeleid bij Dachser. Het familiebedrijf is opnieuw in staat geweest om meer opleidingsplaatsen te vervullen dan afgelopen jaar. "We zijn vooral blij dat twaalf jonge vrouwen hebben gekozen voor deze richting," zegt Martina Szautner. "Dat betekent dat het beeld van het beroep aan het veranderen is. Professioneel vrachtwagen rijden is niet langer een pure mannenwereld."

Dachser's internationale kijk betekent ook dat het zich richt op zijn opleidingsmogelijkheden in andere Europese landen. In Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Denemarken en Frankrijk wordt reeds een dual-track opleiding aangeboden, dit is een studie dat hoog gemotiveerde studenten opleidt tot logistiek specialist van de toekomst. Dachser is momenteel 26 rekruten in het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Polen, Tsjechië en Hongarije aan het opleiden om Dachser Forwarding & Logistics specialist te worden. Het onderwijsprogramma is gebaseerd op het dual-track opleidingsprogramma in Duitsland.

Het familiebedrijf biedt zijn stagiairs en studenten de nodige bagage aan logistieke kennis en een duidelijke visie en missie. "Logistiek is een moderne en complexe branche, met een sterke focus op toekomstige markten," zegt Szautner. "Het aantrekkelijker maken van deze uitdagende beroepen voor jongeren is ons doel en ook de missie van ons opleidingsprogramma."

Over Dachser

Met 26.506 medewerkers en 428 locaties wereldwijd behoort Dachser SE tot de leidende logistiek dienstverleners in Europa. Het bedrijf is in 1930 opgericht in het Zuid-Duitse Kempten en is anno 2016 nog altijd een familiebedrijf. Dachser is actief in wegtransport en lucht- en zeevracht en biedt daarbinnen een breed pakket aan diensten: van transport, warehousing tot klantspecifieke services. In 2015 genereerde het bedrijf met 78,1 miljoen zendingen wereldwijd een bruto-omzet van 5,64 miljard euro. Dachser is in Nederland actief sinds 1975 en heeft in ons land vestigingen in Waddinxveen, Zevenaar, Rotterdam, Schiphol en Maastricht.

Nieuwsberichten

Dachser benoemt Managing Director European Logistics Germany



Dachser heeft het hoofd van Contract Logistics, Alexander Tonn, gepromoveerd tot de nieuwe Managing Director European Logistics Germany. De 43-jarige Tonn treedt op 1 januari 2017 in zijn nieuwe functie. Hij zal verantwoordelijk worden voor de verdere ontwikkeling van 38 Duitse vestigingen in de Europese logistieke businessline (wegtransport en contractlogistiek voor industriële goederen). Hij zal rapporteren aan Michael Schilling, COO Road Logistics en vice-voorzitter van de Raad van Bestuur. Schilling blijft tot het eind van het jaar het toekomstige takenpakket van Tonn nog waarnemen.

Alexander Tonn studeerde af in business management en werkt sinds 1999 bij Dachser. Na zijn loopbaan in controlling te zijn gestart, vervolgde hij daarna zijn carrière als hoofd van Contract Logistics op de grootste Dachser vestiging wereldwijd in Memmingen (Allgäu). Later nam hij de positie hoofd expeditie en adjunct vestigingsmanager in. In 2014 verhuisde Tonn naar het hoofdkantoor in Kempten, waar hij verantwoordelijk werd voor de verdere ontwikkeling van het warehouse-gebeuren en de value-added services. Alexander Tonn blijft voor deze positie als Corporate Director Contract Logistics verder verantwoordelijk.

"Het succes van Dachser is gebaseerd op het ondernemerschap van onze vestigingen, gecombineerd met een gecentraliseerd netwerkbeheer dat ontworpen is voor duurzame groei," zegt Michael Schilling, COO Road Logistics bij Dachser. "Alexander Tonn is vertrouwd met alle aspecten van ons bedrijf en heeft alle kennis en vaardigheden, die nodig zijn om de groei van de business unit European Logistics Germany op de Duitse markt te bevorderen, in huis. Zijn positie impliceert een bijzonder intensieve samenwerking met onze Air & Sea Logistics organisatie om geïntegreerde supply chains voor bedrijven te plannen en te implementeren, alles in het kader van Dachser "Interlocking."

Havenbedrijf Amsterdam wil CO2 voetafdruk verkleinen

Havenbedrijf Amsterdam is samen met GoodFuels Marine een pilot gestart voor het gebruik van duurzame biobrandstof voor haar eigen vloot. Bij succes zal de hele vloot van het havenbedrijf op deze brandstof gaan varen. Dit zou dan een reductie van 14% op onze eigen CO2 voetafdruk opleveren.

Met dit initiatief zet het havenbedrijf zich in voor een verlaging van haar CO2 voetafdruk. Deze wordt voor circa 50% bepaald door het dieselvebruik van de patrouillevaartuigen. Hiermee neemt ze haar verantwoordelijkheid door het goede voorbeeld te geven door schone scheepvaart te stimuleren. Biobrandstoffen zijn brandstoffen die niet afkomstig zijn van fossiele bronnen zoals olie en gas. Deze brandstoffen worden bij GoodFuels alleen gemaakt van duurzame afvalstromen. Deze pilot draagt bij aan de verduurzaming van de Amsterdamse haven. Andere initiatieven op dit gebied zijn uitbreiding van het aantal walstroompunten en LNG bunkerfaciliteiten, investeringen in zonne- en windenergie en werkt Havenbedrijf Amsterdam actief aan een verlaging van overlast door de plaatsing van geurdetectoren (eNose) en de isolatie van woningen.

Mainfreight/Wim Bosman breidt uit op bedrijventerrein DOCKSNLD

Mainfreight/ Wim Bosman gaat zijn faciliteiten in 'sHeerenberg verder uitbreiden. In verband met de groei van de wereldwijde logistieke dienstverlener heeft Zoutelust BV in opdracht van Mainfreight/ Wim Bosman op 12 september op het bedrijventerrein DOCKSNLD te 44.000m2 grond aangekocht van de gemeente Montferland. Zij bouwen hier een state-of-the-art distributiecentrum.

Overname Int. Transportbedrijf P. van Arendonk & Zn BV door Frans de Wit International BV

Frans de Wit International BV te Moerdijk heeft per 5 september de bedrijfsactiviteiten overgenomen van Int. Transportbedrijf P. van Arendonk & Zn BV uit Oosterhout (NB). De overname past volledig bij de groei-strategie van Frans de Wit International BV. Eigenaar Adrie van Arendonk van het gelijknamige transportbedrijf blijft voorlopig betrokken bij de transportactiviteiten om de overname goed te begeleiden.

Directeur Lars de Wit van Frans de Wit International BV: "De overname past volledig bij onze wens en ambitie om onze groei en positie in de markt en onze dienstverlening als one-stop-shop voor de (tank)containerlogistiek verder uit te breiden en ons serviceniveau richting onze klanten nog verder te verbeteren. We breiden de

diensten uit met (geladen) opslag- en reparatie van tankcontainers en andere depot-gerelateerde zaken op ons eigen containerdepot in Moerdijk. De overname waarborgt de continuïteit van de bedrijfsactiviteiten van Int. Transportbedrijf P. van Arendonk & Zn BV."

Daarom Int. Transportbedrijf P. van Arendonk & Zn BV

Int. Transportbedrijf P. van Arendonk & Zn BV uit Oosterhout (NB) is gespecialiseerd in het (internationale) vervoer van tankcontainers.

Het internationale transportbedrijf heeft jarenlange ervaring in het vervoer van vloeistoffen. Ze bezit verscheidene combinaties, waarmee vloeibare chemicaliën door heel Europa getransporteerd worden. Met de overname wordt het transportbedrijf onderdeel van een organisatie met 75 medewerkers, 45 trekkende- en ruim

honderd getrokken eenheden, die gezamenlijk hun diensten aanbieden onder de naam Frans de Wit International BV.

Groeistrategie Frans de Wit International BV

De afgelopen jaren groeide Frans de Wit International BV hard, ondanks de economische crisis die in de branche duidelijk zichtbaar was. Het familiebedrijf Frans de Wit International BV heeft zich als internationale onafhankelijke Logistiek Service Provider, sinds 1979 toegelegd op het verlenen van diensten aan de (petro) chemische industrie en is gespecialiseerd in de logistiek van koelgassen en vloeibare chemicaliën in tankcontainers. Frans de Wit International BV staat garant voor een vlotte afhandeling van het logistieke proces rondom de producten van zijn (internationale) klanten.

Den Hartogh Logistics Beste Werkgever 'Transport en logistiek'

Op dinsdag 4 oktober is Den Hartogh Logistics uitgeroepen tot Beste Werkgever in de branche 'Transport en logistiek'. Dit maakten Effectory en Intermediair bekend tijdens het Beste Werkgevers Event in Theater Amsterdam. Het was erg spannend in deze branche. Den Hartogh Logistics kwam uit op een 7,8 na het Beste Werkgeversonderzoek. Deze score bleek net genoeg om tot winnaar uitgeroepen te worden, want Schiphol Group kwam tot een 7,7.



‘Wachten’ in Amsterdam voor binnenvaart makkelijker

Foto: Ed Seeder

Havenbedrijf Amsterdam is er van overtuigd dat de toegang tot de Amsterdamse haven altijd slimmer, sneller en schoner kan. Om de klantgroep binnenvaart nog beter te kunnen faciliteren en bedienen, heeft het havenbedrijf zich aangesloten bij Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem (BLIS). Via BLIS krijgt de binnenvaartsector makkelijker inzicht in en uitgebreidere informatie over de bezetting van de openbare wachtplaatsen voor de binnenvaart in de Amsterdamse haven.

Binnenvaartschippers zien via BLIS waar openbare wachtplaatsen zijn

Informatie die aangesloten Nederlandse havens in BLIS invoeren, is zichtbaar op de website ‘Blauwe Golf Verbindend’ <http://blauwegolfverbindend.nl/kaart/13/52.40461/4.87688>. Doordat Havenbedrijf Amsterdam zich nu heeft aangesloten bij dit initiatief wordt ook de actuele bezetting van de openbare binnenvaartwachtplaatsen in de Amsterdamse haven getoond. Omdat de kaart aangeeft waar er openbare wachtplaatsen zijn én de afmetingen hiervan aangeeft, kan een schipper gericht koersen. Dit levert tijdswinst, lagere brandstofkosten, minder uitstoot en een betere doorstroming

in de haven op. De Amsterdamse haven is daardoor weer een beetje slimmer, sneller en schoner geworden.

Blauwe Golf Verbindend

‘Blauwe Golf Verbindend’ is onderdeel van het programma ‘Beter Benutten’. Bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid ontwikkelen daarbinnen samen slimme oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Doel is het transport van mens en goederen vlotter, veiliger, schoner en comfortabeler te maken. Om een goede doorvaart, ‘blauwe golf’, te creëren, trekken het ministerie van Infrastructuur & Milieu en verscheidene regiopartijen samen op. Door betere informatie-uitwisseling, vooral over real time openingstijden van sluisen en bruggen en de beschikbaarheid van wachtplaatsen, wordt reistijdswinst geboekt voor al het verkeer, zowel over water als over de weg.

Vervolg

Het belang van de binnenvaart voor de Amsterdamse havenregio is groot. Ruim 56% van alle goederenvervoer van en naar de regio gebeurt per binnenvaart. En dit percentage groeit elk jaar. Opname van de Amsterdamse haven in BLIS is één van de resultaten voortkomend uit het programma ‘Binnenvaart | Klant Centraal’.

Vanuit dit programma wordt ook gewerkt aan het leveren van verbeterde voorzieningen tegen een juiste prijs, investeren in contact en communicatie en stroomlijnen van de opgaven van het binnenhavengeld.

De volgende ontwikkeling is al gestart. Duwbakken bleken te specifiek om op te nemen in BLIS. Havenbedrijf Amsterdam heeft daarom de samenwerking gezocht met Havenbedrijf Rotterdam voor het ontwikkelen van een Duwbakken Informatie Systeem (DIS).

Over Havenbedrijf Amsterdam

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. Het Noordzeekanaalgebied sloeg in 2013 ruim 95 miljoen ton goederen over waarvan circa 78 miljoen ton in de haven van Amsterdam. In de havenregio werken in totaal 59.000 mensen bij bedrijven in de haven of haven gerelateerde bedrijven. Daarvan werken zo’n 26.000 mensen in Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam NV heeft de ambitie een slimme haven

te zijn door op een duurzame, innovatieve manier waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. Het havenbedrijf stimuleert groei bij bedrijven, waarbij zorgvuldig met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht wordt omgegaan. Als Port of partnerships werkt het Havenbedrijf Amsterdam intensief samen met partners in het bedrijfsleven, stad en regio.

Voor meer informatie:
www.portofamsterdam.nl

Nieuwsberichten

VDS actief met mooie projecten in de offshore wind



Op haar eigen kade in Vlissingen Oost heeft VDS Staal- en machinebouw de afgelopen periode onder andere twee dekken voor een topside (high voltage station) voor een offshore windpark in de Ierse Zee gebouwd (fabricage, samenstellen en coaten). Het Zeeuwse bedrijf is voor bijna driekwart van haar activiteiten actief in de offshore. Zo droeg VDS ook zorg voor fabricage en installatie van hammerframe, monopile en transition piece grillages en diverse hulpconstructies voor het nieuwe offshore installatieschip Vole au Vent

van de Jan de Nul Group. Het wordt onder andere ingezet voor het offshore wind park Nobelwind voor de Belgische kust. VDS heeft het schip aan de eigen kade gemobiliseerd. Verder is een J-tube cage gefabriceerd voor CS Wind, ten behoeve van het offshore wind park Nobelwind. De J-tube cage is in Vlissingen gebouwd en geconserveerd, waarna het is getransporteerd naar het installatieschip in Oostende, de installatiehaven voor dit park.

www.vdsstaalbouw.nl

Beveiligers en brandwachten op locatie



Beveiliging krijgt steeds meer de aandacht. Het is een manier om risico's te verminderen en beheersbaar te maken. Bij Kok Beveiliging BV in Vlissingen Oost worden ervaren en deskundige beveiligers en brandwachten ingezet op locatie van de opdrachtgever. "Wij beschikken over een groot aantal direct inzetbare specialisten. Het veiligheidsbewustzijn is diep verankerd in ons team. We begeleiden onze klanten om een maatwerkoplossing samen te stellen. Onze specialisten kunnen ook op grotere projecten worden ingezet als Beveiligers, Brandwacht Coördinator of Safety Officer. Ze kunnen direct handelend optreden

bij calamiteiten en levensreddende handelingen uitvoeren", verklaart Piet de Kok.

Brandwachten worden bijvoorbeeld ingezet in het kader van preventief toezicht op risicovolle objecten, bij brandgevaarlijke werkzaamheden of onderhoud aan een brandmeldcentrale. Zowel incidenteel als op projectbasis. Daarnaast wordt er in voorkomende gevallen een beroep op brandwachten gedaan door een (bedrijfs) brandweerkorps dat te maken heeft met onderbezetting.

www.kokbeveiliging.nl

Kansen door subsidiebewust ondernemen

De wereld van subsidies wordt vaak als erg ondoorzichtig gezien. Door deze onoverzichtelijkheid, de vele subsidiemogelijkheden én doordat subsidies in de regel vooraf moeten worden aangevraagd, laten ondernemingen veel kansen liggen. Prior Adviesgroep pleit voor 'subsidiebewust ondernemen': niet rekenen op subsidies maar ook geen kansen onbenut laten. Oftewel subsidies als onderdeel van de bedrijfsvoering. De complete subsidiedienstverlening van Prior Adviesgroep is daarbij een handig hulpmiddel. Haar dienstverlening omvat het gehele traject, van inventarisatie, aanvraag, uitvoering tot afronding van een subsidie.

"Onze subsidieadviseurs hebben vele jaren ervaring met het aanvragen van subsidies, het ondersteunen van bedrijven in het hele subsidieproces en zijn goed op de hoogte van de subsidieregelingen die technologische innovatie ondersteunen. Wij ondersteunen bedrijven en instellingen bij een grote diversiteit aan regelingen", aldus CEO Bram van Stel van Prior Adviesgroep. Ook voor subsidies op het gebied van investeringen in milieu(technologie), duurzame energie en economische ontwikkeling is men bij het Middelburgse bedrijf aan het juiste adres. Met ruime ervaring bij het aanvragen van subsidies voor diverse branches: van elektrotechniek, ICT, aquacultuur, agrofood en machinebouw tot recreatie en platteland. Wilt u weten wat subsidies voor uw onderneming kunnen betekenen? Stuur een mailtje naar info@prioradviesgroep.nl

www.prioradvies.nl



Samen Groeien met Contacta.nl

'Samen Groeien' is het centrale thema van Contacta.nl 2016. Deze grootste bedrijvenbeurs van zuidwest Nederland wordt gehouden van dinsdag 8 tot en met donderdag 10 november in de Zeelandhallen te Goes. Hoe kunnen gebieden als Zeeland, West-Brabant en Vlaanderen zodanig op elkaar aansluiten dat ze samen verder groeien? Zeeland ontwikkelt zich tot een goed bereikbare provincie. Na de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel is het infrastructurele vizier gericht op de verbreding van de Sloeweg en de Tractaatweg, de nieuwe Zeesluis in Terneuzen en de Marinierskazerne in Vlissingen. De Middelburgse Bedrijven Club (MBC), de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) en de Federatie Ondernemersverenigingen

Veere (FOV) hebben weer de krachten gebundeld op de Contacta met een dynamische stand. In het hart van het Walcherenplein bevindt zich een gezellig en bruisend horecapaviljoen, waar op woensdagavond de traditionele netwerkborel plaatsvindt. Tijdens deze meeting overhandigt voorzitter Bram van Stel het eerste exemplaar van het 20 pagina's tellende glossy MBC Magazine aan wethouder Johan Aalberts van economische zaken. Het is een handzame brochure voor de 150 leden en potentiële nieuwe leden van de MBC, met diverse interviews en sfeerverslagen van netwerkbijeenkomsten op Walcheren.

www.mbc-middelburg.nl



Kooyhaven officieel verbonden met Noord-Hollandskanaal

Kooyhaven is donderdag 15 september jl. officieel in verbinding gebracht met het Noord-Hollandskanaal. In het bijzijn van algemeen directeur Jacoba Bolderheij van NV Port of Den Helder, directeur Gebiedsontwikkeling Ronald Dirksen van Dura Vermeer en algemeen directeur Jan-Mark van Mastwijk van De Vries & Van de Wiel is de belangrijkste fase in de ontwikkeling van Kooyhaven een feit. Bij de handeling waren naast wethouders Theo Meskers (Hollands-Kroon) en Edwin Krijns (Den Helder) diverse genodigden aanwezig.



De werkzaamheden voor de aanleg van Kooyhaven in de haven van Den Helder zijn in volle gang. Dankzij de realisatie van deze verbeterde verbinding met het achterland krijgt de logistieke capaciteit van het haventerrein in Den Helder een grote impuls. Algemeen directeur Jan-Mark van Mastwijk van De Vries & Van de Wiel: "De afgelopen maanden is door de aannemingscombinatie veel werk verzet. De voormalige dijk langs het Noord-Hollandskanaal is ontmanteld. Ter plaatse van de voormalige dijk en om de nieuwe insteekhaven met een openbare kade is het kabel- en leidingtracé over een lengte van 1.250 strekkende meter verlegd. Er is met 110.000 m3 zand en erosieklasse 1/2 klei een nieuwe waterveilige dijk om 16 hectare bedrijventerrein aangelegd."

Algemeen directeur Jacoba Bolderheij van NV Port of Den Helder: "De oplevering van Kooyhaven komt nu snel in zicht en is een mijlpaal in de ontwikkeling van Port of Den Helder. Dankzij de realisatie van de verbinding met het Noord-Hollandskanaal is onze logistieke offshorehaven straks ook te bevoorraden via binnenvaarttransport. Door deze verbinding met het achterland kan de gehele regio beter worden gefaciliteerd en biedt het ruimte voor meer bedrijvigheid."

Toekomstige werkzaamheden

Voor de oplevering in november worden door de aannemingscombinatie diverse werkzaamheden uitgevoerd. Zo wordt na vandaag 225 strekkende meter kade langs het Noord-Hollandskanaal aangebracht, de rotonde op N99 bij de Touwslagersweg aangepast ten behoeve van de ontsluiting van Kooyhaven en een toegangsweg gerealiseerd naar de nog te verhardende openbare kade (7.000 m2) op Kooyhaven. De laatste fase van de ontwikkeling is het ontgraven van de insteekhaven (20.000 m3) en van de langshaven (18.000 m3). Voordat de haven bouwrijp kan worden opgeleverd worden elektriciteitsvoorzieningen aangelegd op de openbare kade samen met verlichting op de kade en de toegangsweg.

Ten behoeve van de inrichting van de groenzone is op dit moment circa 100.000 m3 grond verwerkt afkomstig uit de insteekhaven. De groenzone wordt nu voor 1 november op hoogte gebracht (6,0 m1 boven NAP) en circa 1.200 strekkende meter fietspad om de groenzone wordt geasfalteerd. Tot slot worden de voorbereidingen getroffen voor het planten van bomen in het voorjaar van 2017.

Kooyhaven

Kooyhaven is gelegen ten zuiden van de N99 en ten oosten van de N9 op het grond-

gebied van gemeente Hollands Kroon. Afgelopen januari werd gestart met de ontwikkeling van Kooyhaven. Naar verwachting is in november de openbare kade en de eerste 5 hectare van het bedrijventerrein respectievelijk operationeel en beschikbaar.

Kooyhaven biedt ruimte aan bedrijven binnen de supply-chain voor de energiemarkt, die haven- of watergebonden zijn. Kooyhaven biedt daarnaast ruimte voor andere sectoren die van de ligging en havenfaciliteiten kunnen profiteren, zoals jachtbouw en agribusiness.

De verwachting is dat de ingebruikname van Kooyhaven zorgt voor een sterke impuls voor de lokale economie van Den Helder. In de zeehaven is slechts beperkt ruimte beschikbaar, terwijl bedrijven die daar gevestigd zijn (of zich gaan vestigen) ook toeleveranciers en andere (faciliterende) bedrijven aantrekken. Deze bedrijven kunnen zich vestigen op Kooyhaven.



**PORT OF
DEN HELDER**

Nieuwsberichten

Restauratie monumentale Koningshavenbrug in Rotterdam



De monumentale spoorbrug De Hef in Rotterdam wordt momenteel gerestaureerd. Eind van het jaar zal het monument er weer spic en span bij staan, inclusief conservering in de traditionele groene kleuren. VDS Staal- en Machinebouw uit Nieuwdorp heeft bijna alle leuning van de brug vernieuwd en vele staalreparaties uitgevoerd. Op locatie, in het historische stadshart van Rotterdam, heeft het bedrijf slechte stukken

staal weggesneden en bordessen en trappen verwijderd. De Koningshavenbrug, zoals de officiële naam luidt, is buiten dienst sinds 1993 omdat het treinverkeer tegenwoordig door de Willemsspoortunnel rijdt. Sindsdien is De Hef een monument. De brug staat normaal altijd in zijn bovenste positie om de vaarweg vrij te houden. Als de windkracht te hoog wordt laten de brug echter zakken. Daardoor blijft hij dus

operationeel. De torens van de brug zijn ongeveer 70 meter hoog ten opzichte van het waterpeil. De brug wordt op en neer bewogen met behulp van staalkabels, die moeten voldoen aan zeer hoge kwaliteitseisen. Momenteel worden de staalkabels vervangen door Mennens Staalkabel- hijs- en heftechniek.

VDS Staal- en Machinebouw maakt en monteert bijzonder equipment voor offshore wind fundaties en toebehoren, om ze te kunnen vervoeren naar de plaats van bestemming. Bijvoorbeeld ten behoeve van het enorme offshore installatieschip Aeolus van baggerconcern Van Oord. In de haven van Vlissingen-Oost wordt het aangepast om windmolens voor de Noordzeekust verder op te bouwen. VDS beschikt over een eigen kade aan diep vaarwater, waardoor grote concerns als Van Oord, Heerema, Allseas en de Jan de Nul Group het Zeeuwse bedrijf goed weten te vinden. Een restauratieproject als De Hef, is voor de onderneming uit Nieuwdorp een nieuwe discipline binnen het huidige palet van werkzaamheden.

www.vdsstaalbouw.nl

Verbinden van ladingstromen in de Delta Metropool

Zeeuws Commissaris van de Koning Han Polman benadrukte het belang van de Delta Metropool op het symposium de Kracht van Europa in Middelburg. "Zeeland ligt midden in de Delta Metropool met rondom Vlaamse steden als Antwerpen, Brugge en Gent en Nederlandse regio's Moerdijk en Rijnmond. De verbinding tussen de verschillende regio's in de Delta Metropool zorgt voor een multiplier effect. Het zou interessant zijn als er algemene wettelijke bevoegdheden komen, die kunnen afwijken van de regels bij specifieke grenshobbels", aldus Polman. Hij verklaarde dat Zeeland klaar is voor de speerpunten uit het Rapport Balkenende, met nadruk op innovatie, duurzaamheid, haven & industrie en recreatie & toerisme. Met een waterstofrotonde in Zeeuws-Vlaanderen gaan chemiebedrijven onderling waterstof uitwisselen via pijpleidingen. De komst van windmolens voor de kust in de Noordzee biedt voor Zeeland veel logistieke mogelijkheden dankzij de strategische ligging van de haven van Vlissingen. Het nieuwe windpark Borssele is een enorme katalysator voor de economie en werkgelegenheid in Zeeland.

Transport en Containerbedrijf Wielemaker viert 100-jarig bestaan

Bij het Middelburgse Transport en Containerbedrijf Wielemaker, op het Middelburgse Industrieterrein Arnstein, was er medio oktober een drukbezochte Open Dag ter ere van het 100-jarig bestaan. Naast bezichtiging van het wagenpark was er ook gelegenheid om mee te rijden op een vrachtauto en werden er oud-Hollandse spelletjes gespeeld.

De kernactiviteiten van Wielemaker zijn afvallogistiek, regionaal, nationaal en internationaal transport, exceptioneel vervoer en containerverhuur. Krijn Wielemaker startte in 1916 als melkrijder, waarna hij in een moeite ook agrarische producten ging bezorgen. Van lieverlee is de zaak uitgegroeid tot een Transport en Containerbedrijf van allure. Het bedrijf won in 2009 de prijs Creatief Ondernemerschap van de Kamer van Koophandel omdat het immer open staat voor innovatie en duurzaamheid. Wielemaker was in 2016 genomineerd voor Beste Familiebedrijf van het Jaar van Zeeland Business. "Ons bedrijf draait op innovaties. We zijn altijd in voor iets nieuws, met name op het gebied van voertuigen en automatisering. We zijn zeer geïnteresseerd in de laatste



ste stand van de techniek, zowel om economische als duurzame redenen. Onze chauffeurs worden erop getraind om zo efficiënt mogelijk met brandstof om te gaan. Samen met onze leveranciers zitten we aan de ontwerptafel om processen te optimaliseren. Als het gewicht van een nieuw voertuig bijvoorbeeld 500 kilo lager is dan van

een oude wagen, scheelt dat op jaarbasis aanzienlijk in het brandstofverbruik", verklaart Ronald Wielemaker, samen met broer Jasper Wielemaker en John den Hollander directeur-eigenaar van het Middelburgse Transport en Containerbedrijf.

www.wielemaker.nl



Commissaris van de Koning Han Polman

Eddy Bruyninckx, scheidend CEO van de Haven van Antwerpen, hield op het symposium in Middelburg een toespraak over de grensoverschrijdende samenwerking in de Vlaams-Nederlandse regio. "We moeten de krachten bundelen in het Schelde-Rijn gebied. Het gezegde is 'Beter een goede buur dan een verre vriend', maar waarom niet beide? Dus een goede buur die ook een goede vriend is. Geen protectionistische reflex, maar een rationalistische reflex is nodig bij het verbinden van ladingstromen."



Geslaagde opening oesterseizoen in Bruinisse

Door: Henk van de Voorde

In Bruinisse, op het eiland Schouwen-Duiveland, is onlangs onder stralende weersomstandigheden het oesterseizoen voor Nederland en België officieel geopend. Dat betekent dat de platte oesters en de creuses weer gevist worden. Met het overhandigen op het Grevelingenmeer van de oesters uit de eerste 'sleep' van de YE39 aan wethouder Izak Vogelaar van Reimerswaal, burgemeester Gerard Rabelink van Schouwen-Duiveland en wethouder Arend-Jan van der Vlucht van Goeree-Overflakkee was de officiële opening een feit. De eerste oesters die gesleept werden, waren platte oesters. "Het is altijd een feestelijke gebeurtenis om het seizoen te openen. De platte oester uit de Grevelingen is de beste oester die er is. Voedzaam, verfijnd van smaak, maar bovenal bijzonder lekker. De Rolls-Royce onder de oesters", aldus voorzitter Cees van Liere van de Nederlandse Oestervereniging:

De oestervisserij vindt plaats in de Oosterschelde en het Grevelingenmeer. Er zijn ongeveer 30 bedrijven bij deze visserij betrokken, die samen bijna de hele aanvoer van oesters beheersen. De platte oesters en creuse worden gevist met behulp van een 'kor'. Dit is een speciaal net dat de oesters van de bodem afschept. De leden van de Nederlandse Oestervereniging kweken jaarlijks ongeveer 700.000 platte oesters en ongeveer 35 miljoen creuses. De oesters worden voornamelijk verkocht op de Belgische, Duitse, Franse, Italiaanse en Nederlandse markt. De oestervisserij heeft al enige jaren het MSC (Marine Stewardship Council) certificaat voor duurzame visserij. Platte en Zeeuwse oesters, geoogst door deze visserijen mogen het internationaal erkende blauwe MSC-keurmerk dragen. Het is een waarborg voor consumenten dat de duurzaam gevangen vis afkomstig is van een gecertificeerde bron.

Streefdoel

In de loop der jaren zijn een aantal mensen met bijzondere verdiensten voor de oester opgenomen in het Gilde van de Vergulde Oester. Dit jaar werd Havenschepen Marc Van Peel, na de tocht over de Grevelingen, als eregast geïntroniseerd in het Gilde van de Vergulde oester. Bij Brasserie Sailor's Inn, in Jachthaven Bruinisse, gaf de voorzitter van de Haven van Antwerpen een korte toespraak. "De smaak is 98 procent. Waarom geen 100 procent? Wel, er moet altijd een streefdoel zijn..."

Naast de Antwerpse havenschepen Van Peel, ging de bijzondere onderscheiding in 2016 ook naar Rob Geus van de Smaakpolitie en acteur Jeremy Sno. Ze proefden samen met de gemeentebestuurders aan boord van de Denick de eerste oesters van het seizoen.

Prinses Maxima Ziekenhuis

In het gerenommeerde visrestaurant Bru-17 van Niels Habraken te Bruinisse werd het eerste mandje platte oesters geveild ten bate van de Stichting Vrienden van Siem, die de opbrengst van 6.850 euro aanwendt voor het in aanbouw zijnde Prinses Maxima Centrum voor kinderoncologie in Utrecht. Jaap van Stee van Piet van Oost BV deed het laatste bod in deze op Amerikaanse leest geschoeide veiling. Aldus ontving hij het eerste mandje platte oesters van 2016.

Culinaire aanbod

Het hart van de oestervisserij ligt in Yerseke, in de gemeente Reimerswaal. De gemeente Schouwen-Duiveland en de gemeente Goeree-Overflakkee delen samen het Grevelingenmeer kweekgebied van de heerlijke platte oester. De gemeenten ondersteunen met deelname aan de oesteropening het specifieke streekgebonden culinaire aanbod. De organisatie werd verder mogelijk gemaakt met bijdragen van de provincie Zeeland, WEA & Joost Accountants, MSC (Marine Stewardship Council), Auto Poppe en de World of Drinks.



Havenschepen Marc Van Peel

BOEKBESPREKINGEN

Ship Handling

Among all top publications of the Dutch Dokmar Maritime Publishers BV we picked out 'Ship Handling' written by Hervé Baudu for a review article.

"While sailors have always considered manoeuvring a vessel of any size to be an art, nonetheless it remains a science." Based on this premise, the present work undertakes to address manoeuvring from a theoretical perspective, drawing lessons from the latest research using simulated ship manoeuvring, together with practical examples and the valuable experience of marine pilots, who have made significant contributions to this book. The work consists of three parts: the first sets out the ship's capabilities and its manoeuvring gear; the second considers the forces which set the ship moving, and the last one describes the ship as it manoeuvres (mooring, sailing in shallow waters, port manoeuvres, etc.). Special attention is paid to the behaviour of a vessel subject to external forces, with a basic approach to these concepts suited to novice pilots, together with a more thorough study into ship dynamics, of interest to sailors more familiar with the subject.

Animations are available on the website www.traitedemaneuvre.fr to illustrate the manoeuvring principles described in this book.

Responding to the recommendations arising from STCW convention on the knowledge of manoeuvring required of deck officers, this treatise analyses all aspects of a vessel's manoeuvrability, whether passing through open water or confined waters.

This splendid book is aimed at both students and maritime training schools beginning to train in ship manoeuvring, as well as experienced ship handlers who wish to further their own skills in this vast area.

"Ship Handling" (ISBN 9 789071 500275) is issued as a hardback. The book counts 280 pages and costs 69,50 euro, P&P inclusive. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Dokmar Maritime Publishers BV, www.dokmar.com.

Gale Warning. High seas on the Northsea

De Nederlandse uitgeverij Flying Focus pakt andermaal uit met enkele prachtige fotoboeken. Net als de vorige jaren werden er ook in het seizoen 2014/2015 een paar kleppers van stormen genoteerd. Bij dit weer trekt luchtphotograaf Herman IJsseling van Flying Focus de lucht in met zijn Cessna Skymaster PH-FLF om beelden vast te leggen van schepen die in de Noordzee door de zwaarste zeeën ploegen. Zijn inzet levert spectaculaire beelden op. De meeste recentste van zijn foto's, genomen 'tijdens zwaar weer', zijn nu vastgelegd in de derde editie van "Gale Warning. High seas on the Northsea". De bijhorende tekst werd in het Engelse geschreven.

Net als alle uitgaven van Flying Focus, een echte aanrader!

"Gale Warning. High seas on the Northsea" (ISBN 978-90-79716-16-6) werd op landscape format met harde kaft uitgegeven en telt 96 pagina's. Het boek kost 29,50 €. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Flying Focus BV, Postbus 55, 1790 AB Den Burg, Nederland. Tel. +31 (0)222 728128, Fax +31 (0)222 728111, e-mail: info@flyingfocus.nl, www.flyingfocus.nl.

Offshore Wind Energy. Building for the future

Bij de Nederlandse uitgeverij Flying Focus noteren we de uitgave van een prachtig fotoboek "Offshore Wind Energy. Building for the future". Flying Focus' maritieme luchtphotograaf Herman IJsseling vliegt regelmatig de fascinerende wereld van offshore wind industrie en is bevoorrechte getuige van alles wat er op dat vlak op de Noordzee en de Ierse Zee gebeurt. De bouw van windturbineparken op zee lijkt niet te stuiten, met talrijke projecten in uitvoering of op de tekentafel. Een collectie van zijn meest recentste foto's geven een mooi beeld van deze zeer eigen wereld, een wereld grotendeels onbekend bij het grote publiek landrotten. Ook met deze tweede editie

van "Offshore Wind Energy. Building for the future" slaagt Herman IJsseling erin de meeste aspecten van deze 'buitengaats' activiteiten weer te geven. Het moet gezegd, het boek biedt in de eerste plaats een beeld van de meest recente projecten en evoluties op dat vlak. Engelstalige tekst! Net als alle uitgaven van Flying Focus, een echte aanrader!

"Offshore Wind Energy. Building for the future" (ISBN 978-90-79716-15-9) werd op landscape format met harde kaft uitgegeven en telt 96 pagina's. Het boek kost 29,50 €. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Flying Focus BV, Postbus 55, 1790 AB Den Burg, Nederland. Tel. +31 (0)222 728128, Fax +31 (0)222 728111, e-mail: info@flyingfocus.nl, www.flyingfocus.nl.

The Dutch offshore. Still going strong

De Nederlandse uitgeverij Flying Focus verrast andermaal met een prachtig fotoboek "The Dutch offshore. Still going strong".

Flying Focus' maritieme luchtphotograaf Herman IJsseling vliegt regelmatig de fascinerende wereld van offshore en de gasindustrie binnen. Een collectie van zijn meest recentste foto's geven een mooi beeld van deze zeer eigen wereld, een wereld grotendeels onbekend bij het grote publiek landrotten. Ook met deze derde editie van "The Dutch offshore. Still going strong" slaagt Herman IJsseling erin de meeste aspecten van deze 'buitengaats' activiteiten weer te geven. Het moet gezegd, het boek biedt in de eerste plaats een beeld van de offshore activiteiten in de Nederlandse zone van de Noordzee. Engelstalige tekst! Net als alle uitgaven van Flying Focus, een echte aanrader!

"The Dutch offshore. Still going strong" (ISBN 978-90-79716-14-2) werd op landscape format met harde kaft uitgegeven en telt 96 pagina's. Het boek kost 29,50 €. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Flying Focus BV, Postbus 55, 1790 AB Den Burg, Nederland. Tel. +31 (0)222 728128, Fax +31 (0)222 728111, e-mail: info@flyingfocus.nl, www.flyingfocus.nl.

Canals Across Scotland

Whittles Publishing recently released a new maritime title, "Canals Across Scotland", written by Hamish Brown.

This entertaining and informative book will be of practical benefit to all who discover the historic Union Canal and the Forth & Clyde Canals, whether walking, cycling, boating or visiting the Falkirk Wheel or the Kelpies.

'Canals Across Scotland' provides detailed tow-path information, suggests what to see and do along the way and in the towns passed. The book is full of fascinating historical background, knowledgeable descriptions, practical information, good stories and is beautifully illustrated. Side trips along the Antonine Roman Wall or to towns like Linlithgow, Falkirk, Kilsyth and Kirkintilloch are also described.

This updated guide will be an essential companion.

"Canals Across Scotland" (ISBN 978-1-84995-162-3) is issued as a paperback. The book counts 141 pages and costs £16.99 or \$22.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness KW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Transport met Zwitserse precisie



Voor dagelijks transport van al uw goederen naar en van Zwitserland

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

Het Nederlandse bedrijf LTT BV in Weert werd in 1985 opgericht en strategisch gevestigd nabij de A2 in Limburg. Vele verladers, expediteurs en fabrikanten uit Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland maken sindsdien gebruik van de transportdiensten van LTT BV. Onze planners, chauffeurs én voertuigen zijn op hun taak voorbereid. Van intake tot en met levering van uw goederen.

Schakel LTT BV in voor transport van...

- pallets, stukgoederen, machines en volumetransport
- gevaarlijke stoffen
- (kwetsbare) planten en bomen
- en meer...

Veiligheid voorop

Alle vrachtwagens voldoen aan de hoogste milieunormen. Iedere vrachtwagen is voorzien van de voorgeschreven materialen volgens de richtlijnen van het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR-uitrusting). Dit garandeert dat uw goederen deskundig, verantwoord en veilig de plaats van bestemming bereiken.

Douane- en grensformaliteiten door ons geregeld

LTT BV neemt de douane- en grensformaliteiten volledig van u over. Wij zorgen voor de juiste documentatie, melden zendingen aan en af en zorgen voor het in- en uitklaren bij de douane.



Edisonlaan 2, 6003 DB Weert,
tel.: +31 (0)495 45 73 57, e-mail: info@lttbv.nl

www.lttbv.nl



stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

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

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons