



seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

25e JAARGANG
NUMMER 8 - 2016

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



Prettige feestdagen
en een 'behouden'
nieuwjaar!

seaport
MAGAZINE
■ TRANSPORT & LOGISTIEK

JVD
productions

Dahliastraat 85 | 6002 WX Weert | T 06-49 70 66 37

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

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



Peelveldlaan 70
6071 TV Swalmen
T +31 (0)475 507 207
F +31 (0)475 507 209
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 nummer 8 staat in het teken van veiligheid. Daar mogen nooit of te nimmer concessies aan worden gedaan.

De medewerkers in bedrijven en instellingen moeten aan het eind van de dag gezond en wel naar huis kunnen gaan. Door een goed en doordacht veiligheidsplan kunnen risico's beperkt worden. De Nederlandse en Europese regelgeving op het gebied van veiligheid is de laatste jaren flink aangescherpt. Als er op een bedrijf een ongeval gebeurt, terwijl de medewerkers onvoldoende zijn opgeleid met betrekking tot veiligheid, zit de werkgever met een probleem. Diverse bedrijven trainen op veiligheidsbewustzijn en plannen regelmatig veiligheidsvergaderingen in.

Het Meerjarenplan ILT wordt uitgebreid belicht. Bij inspecties staat het publieke belang voorop. Het eenvoudigweg naleven van de wet- en regelgeving volstaat niet meer. De Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu laat ten allen tijde het algemeen belang prevaleren. De ILT heeft een bijzondere focus op de achterliggende doelen van de regelgeving: veiligheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid.

Verder wordt er nader ingegaan op onderzoeksbureau Inspectorate, sinds 2010 onderdeel van Bureau Veritas. Het houdt zich bezig met inspectie, bemonstering en testen van lading volgens (internationale) wetten en standaards.

Seaport was onlangs te gast in de Rotterdamse Waalhaven bij Van Veelen Industriële Verpakkingen en Snoeck Services BV. In een uitgebreid verslag wordt uitgelegd wat er allemaal komt kijken in de wereld van industriële verpakkingen en het (zeewaardig) zekeren en borgen van lading. Zeker in deze tak van sport geldt: Safety first!

Henk van de Voorde
Hoofdredactie

Inhoud nummer 8-2016

Beveiliging is een kwestie van risico's beheersbaar maken.....	2
Innovatieve offshore boardingsystemen.....	6
NTC: Specialist bij uitstek in reinigen en repareren van tankcontainers.....	7
Ingebruikname Koning Willem-Alexandertunnel.....	8
Bij inspecties staat het publieke belang voorop.....	10
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee van start.....	13
Snoeck en Van Veelen vullen elkaar perfect aan.....	14
Totaal transport overtreft pre-crisis niveau in 2018.....	16
10.000 Euro voor beste idee samenwerking Beieren-Rotterdam.....	19
Havenberoeven: Tim Jansen en Zubair Sheikh van Inspectorate.....	20
Vlissingen is Europees cluster offshore wind.....	22
Van den Bosch en MTG openen eerste tankcleaning van West-Afrika.....	25
Nieuwe tankopslag terminal in Sluiskil.....	26
Geslaagd bedrijfsbezoek MBC bij Lumileds.....	28
Peter Duwel aan het roer van Canal Company.....	32
Boekbesprekingen.....	36



Beveiliging is een kwestie van risico's beheersbaar maken

Door: Henk van de Voorde

Beveiliging krijgt steeds meer de aandacht. Het is een manier om risico's te verminderen en beheersbaar te maken. Peter Voshol van Kiwa Nederland hield onlangs bij Elie beveiliging in Goes een presentatie over werken in de cloud en cybercrime. Het was een belangrijk onderdeel van de gezamenlijke netwerkbijeenkomst van het Ondernemers Contact Goes en de Ondernemerskring Schouwen-Duiveland. "E-mails versturen is redelijk onveilig. Iedereen kan in principe een e-mail onderscheiden. Persoonlijke gegevens, klanteninformatie en prijsafspraken zijn zaken die u niet graag op straat ziet liggen. Hoe belangrijk is het dat uw Burgerservicenummer veilig blijft? Als bij een hotel een kopie gemaakt wordt van uw legitimatiebewijs kunt u zich afvragen of dat wel legitiem is. Heeft u nagedacht over het maken van een back-up van uw data? Doet u het ook? En heeft u ook getest of het werkt?" Peter Voshol bestookte de ondernemers met diverse vragen. Het aantal gevallen van cybercrime stijgt namelijk ieder jaar fors.

Bedrijfsbeveiliging door particuliere beveiligingsbedrijven met de juiste uitstraling wordt steeds belangrijker. Voor de hele samenleving en voor ondernemers in het bijzonder. Door het openstellen van de Europese grenzen is de kans op ongewenst bezoek aanmerkelijk toegenomen. De behoefte aan integrale beveiligingsbedrijven is navenant. Veel ongewenste lieden hebben een voorliefde voor bouwmaterialen want een paar meter koper is al gauw duizend euro waard. Elie Beveiliging is specialist op het gebied van het beveiligen van bedrijventerreinen en objecten, met permanent toezicht en snelle alarmopvolging. De dienstverlening strekt zich uit van het beveiligen van bedrijventerreinen en objecten tot bewaking van woonhuizen en persoonsbeveiliging.

De beveiligingsspecialist is begin 2015 geleden in Goes verhuisd naar de Amundsenweg in verband met de nauwe samenwerking met Alarm en Servicecentrale Zuid West (ASZW), een nieuwe dienstverlener op het gebied van veiligheid en zorg. Vanuit Goes worden klanten bediend met veiligheidszorg- en comfortdiensten voor de havens, de industrie, de kantoren, de zorginstellingen en particulieren. Men beschikt over de meest geavanceerde technieken voor videocontrole, toegangscontrole, gebouwenbeheer, personenalarmering, zorgalarmering, IT security, callcenters en de 'slimme' woning.

Alarm en Servicecentrale

Samen met drie andere partijen is medio 2015 Alarm en Servicecentrale Zuid West opgericht. ASZW is mede in het leven geroepen met het oog op de vergrijzing en de toenemende zorgbehoefte. Beveiliging in de zorg wordt desgewenst op de centrale aangesloten. Woningen worden verbonden

met de centrale. Alarmsystemen, camera's en zorggerichte particulieren worden met elkaar gekoppeld. Als bijvoorbeeld de verwarming het niet doet, kan via de meldkamer of een surveillant een verwarmingsmonteur worden gewaarschuwd.

Havengebied

In het kader van objectbeveiliging en beveiliging van bedrijven- of bouwterreinen is de internationale regelgeving flink aangescherpt. De toegenomen terreurdreiging heeft geleid tot drastisch aangescherpte veiligheidseisen in transport en logistiek. De regelgeving International Ship and Port Securitycode (ISPS), is wereldwijd in alle zeehavens ingevoerd. Deze verplichte maatregelen zijn gericht op het terugdringen van criminele activiteiten in het havengebied.



Peter Voshol, bijeenkomst cybercrime in Goes

Ook wordt de kans op terroristische acties verkleind. "Onze havenbeveiligingsexperts, met name actief in Vlissingen-Oost en Terneuzen, zorgen voor een zo goed mogelijk gecontroleerd in- en uitgaand personen en goederenverkeer. Deze medewerkers zijn dan ook in het bezit van het diploma Havenbeveiliging en VCA. We voeren diverse beveiligingswerkzaamheden uit op bouw-, haven- en fabrieksterreinen waar met hoogspanning wordt gewerkt, desgewenst met camera's of track- en tracing systemen", aldus Tom Elie.

Brandwachten

In Vlissingen Oost zet Kok Beveiliging ervaren en deskundige beveiligers en brandwachten in op locatie van de opdrachtgever. "Wij beschikken over een groot aantal direct inzetbare specialisten. Het veiligheidsbewustzijn is diep verankerd in ons team. Onze specialisten kunnen ook op grotere projecten worden ingezet als Beveiliging, Brandwacht Coördinator of Safety Officer. Ze kunnen direct handelend optreden bij calamiteiten en levensreddende handelingen uitvoeren", verklaart ondernemer 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.

Nonchalance

De medewerkers in bedrijven en instellingen moeten aan het eind van de dag gezond en wel naar huis kunnen gaan. Door een goed en doordacht veiligheidsplan kunnen risico's beperkt worden. Diverse bedrijven trainen ook op veiligheidsbewustzijn en plannen regelmatig veiligheidsvergaderingen in. De Nederlandse en Europese regelgeving op het gebied van veiligheid is de laatste jaren flink aangescherpt. Als er op een bedrijf een ongeval gebeurt, terwijl de medewerkers onvoldoende zijn opgeleid met betrekking tot veiligheid, zit de werkgever met een probleem.

Meest risicovol is de dagelijkse bediening van machines zoals lopende banden, draaibanken en snijmachines. In het bedrijfsleven is er sprake van een cultuuromslag die ertoe heeft geleid dat 'safety first' een vanzelfsprekendheid is. Wel moet men steeds blijven hameren op veiligheid om nonchalance te mitigeren.

Persoonlijke beschermingsmiddelen

Persoonlijke beschermingsmiddelen op de werkvloer, variërend van brandvertragende kleding tot gehoorbescherming, zijn van



FOTO-STUDIO CPD

levensbelang. Analooq aan het dragen van de autogordel is dat besef inmiddels wijd en zijd doorgedrongen. Niet alleen in de (chemische) industrie, maar ook in het midden en kleinbedrijf kunnen calamiteiten zich eerder voordoen dan men op het eerste gezicht zou vermoeden. Een goede oog-, gehoor-, ademhalings-, hand- en valbescherming zijn essentieel. Vooral in sectoren waar men veiligheidsrisico's loopt, zoals in de bouw en de (petro)chemie. Lassers bijvoorbeeld kunnen met speciale lashelmen extra worden beschermd tegen rookgassen. Via een motortje in de helm wordt telkens verse lucht ingeblazen. De rook kan niet onder de helm kruipen en de longen blijven beschermd. De trap oplopen zonder de leuning vast te houden? In de (chemische) industrie is dat not done.

ATEX Richtlijn

Een blijvend veilige werkomgeving voor medewerkers en omgeving staat voorop. In de werkplaats dient alles goed en veilig te verlopen. Maar hoe borg je als werkgever dat wat veilig is, ook veilig blijft? De Europese ATEX 137 (ATmosphères Explosives) richtlijn schrijft voor dat medewerkers tegen explosiegevaarlijke materialen of processen dienen te worden beschermd. De ATEX Richtlijn) borgt een explosie veilig gebruik van materialen. Repareren is en blijft mensenwerk. Ook al beschikt men over de beste systemen en machines: het allerbelangrijkste is het feit dat de mensen op de werkvloer goed getraind en geschoold zijn. Bij reparatie van een elektromotor bijvoorbeeld, moet voorkomen worden dat deze nop wat voor wijze dan ook een ontstekingsbron kan vormen.

Lees verder op pagina 5.





Service and solutions

Offshore asbestverwijdering

- Een internationaal begrip op het gebied van asbestverwijdering
- Een bewezen track record in het verwijderen en afhandelen van gevaarlijke stoffen
- Minimale verstoring van de bestaande processen
- 24/7 inzetbaar

KOOLE Contractors ▪ info@koole.eu ▪ www.koole.eu



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



Inspectorate's state-of-the-art facilities in **Amsterdam, Rotterdam, Antwerp and Hamburg** provide our clients analytical and inspection services 24/7 at ports globally, including:

- Analytical Services
- Cargo Inspection
- Chemicals
- Gases
- Gasoline & Components
- Jet Fuel
- Oil Condition Monitoring
- Oil Spills Identification
- Reefer Gases Analysis
- Waste Water Testing
- And More...

+31 10 472 04 22

sales@inspectorate.nl

Contact us for more information
about our services & locations



INSPECTORATE



Veilige werkplek op hoogte

Om op (grote) hoogte te kunnen werken zijn steigers onmisbaar. Het monteren van een veilige steiger is een ingewikkeld proces, mede vanwege de aangescherpte regelgeving. Steigers moeten onder alle omstandigheden veilige werkplekken zijn. HDV Steigerbouw is nauw betrokken bij projecten in de bouw, haven & industrie en offshore. Variërend van nieuwbouw en restauratie tot industriële en infrastructuurele projecten. "Aan veiligheid doen wij nooit concessies. Wij zorgen voor een veilige werkplek op hoogte, zowel op land als boven het water. Onze kracht vormen steigers voor complexe bouwprojecten. Het is essentieel dat de veiligheid van de mensen wordt gewaarborgd. Daar doen wij nooit concessies aan. We voldoen dan ook aan alle benodigde certificeringen. Naast het monteren en demonteren van steigers zijn we ook specialist in de afscherming van steigers ter voorkoming van overlast van stof bij asbestverwijdering of straalwerkzaamheden", aldus directeur Jørgen Geurts van HDV Steigerbouw.

Stormvloedkering

Voor de Getijden Centrale onder de stormvloedkering, waardoor energie uit de eb en vloedbewegingen van het water kan worden gewonnen, waren diverse hangsteigers nodig boven sterk stromend water. HDV was al vroeg in de voorbereiding van het project betrokken om samen met Hillebrand en Tocardo het steigerwerk te optimaliseren. Eerder heeft HDV de stinger van de Pioneering Spirit van Allseas in de steigers gezet en voor Vopak de laad- en los steigers gebouwd voor de gassche-

pen. "Daarbij moest worden voldaan aan de strenge milieu- en veiligheidseisen van Rijkswaterstaat. Voorkomen moest worden dat bijvoorbeeld deeltjes oude verf in het water zouden belanden. De steigers moesten derhalve zorgvuldig met folie worden ingepakt. Wij zorgen voor valbescherming met dubbele haken. Als de ene haak los is, blijft de andere vast zitten. Uitrusting in fluorescerende kleuren is eveneens van groot belang, zodat de steigerbouwers omwille van veiligheid altijd in het zicht blijven.

Schouderbescherming

Onderzoek van de Erasmus Universiteit heeft uitgewezen dat steigerbouwers per

dag gemiddeld met de hand tussen 5.000 en 7.000 kilo verplaatsen. Daardoor is de kans op fysieke klachten onevenredig groot waardoor er inmiddels verplichte schouderbescherming is.

Verder zijn uiteraard valhelm, veiligheidskleding en veiligheidsschoenen verplicht. In de chemische industrie is het tevens vereist om een veiligheidsbril te dragen.

Doordat het risico in de steigerbouw veel hoger is, geldt dat ook voor de opdrachtgevers. Vandaar dat er veel waarde wordt gehecht aan certificeringen, waarmee het kaf van het koren wordt gescheiden in de steigerbouw.



FOTO MARIEKE MANDEMAKERS

Bijeenkomst van het OCG bij Elie Beveiliging

Door: Henk van de Voorde

PTS Machinery houdt op zaterdag 17 december Open Dag

Innovatieve offshore boardingsystemen

Bij het Zeeuws-Vlaamse PTS Machinery worden op zaterdag 17 december tijdens een Open Dag innovatieve offshore boardingsystemen gepresenteerd, waarvan de L-bow Gangway het meest in het oog springt. De L-bow Gangway, de Boat Lift, Cargo Lift en Shuttle Lift zijn de afgelopen twee jaar bij PTS ontworpen en gebouwd voor de Marine & Offshore markt. De L-bow is een loopbrug met deiningcompensatie, die vooral ontwikkeld is met het oog op bouw en onderhoud van offshore windparken. Klanten willen ontzorgd worden met engineering voor producten die efficiënt en duurzaam kunnen worden gefabriceerd. De kracht van PTS is juist die combinatie van ontwerp en maakproces. Het bedrijf van Henk van den Brande heeft klanten over de hele wereld in de marine & offshore, waarvoor veelal high tech mechatronica wordt ontwikkeld.



Shuttle Lift

PTS Machinery is gespecialiseerd in de algemene zwaardere machinebouw. Het bedrijf bedenkt, ontwerpt, produceert en assembleert uiteenlopende machines voor de scheepsbouw, offshore, chemie en algemene werktuigbouw.

Compenseren van deining

Het compenseren van deining is een grote uitdaging voor de offshore wind energiemarkt. De 'weather window' speelt in de offshore een grote rol. De containers met equipment kunnen normaal gesproken alleen van boord worden gehaald in een rustige zee. Met de innovatieve systemen van PTS Machinery kan ook bij grotere zee-gang worden gewerkt.

De innovatieve boardingsystemen compenseren de deining waardoor er tot windkracht 4 goederen en personeel kunnen worden overgezet van het schip naar de windmolens of de werkeilanden. Het Zeeuwse bedrijf hoopt in de komende jaren diverse van deze systemen wereldwijd te kunnen leveren.

Internationaal Offshore Europe

"Wij ontwerpen, bouwen en testen. De verkoop voor het L-bow systeem wordt verzicht door een Internationaal concern uit

Singapore met vestigingen in Australië, Azerbeidzjan, Indonesië, Qatar, Zuid-Amerika en de Verenigde Staten. Voor de afzet van de Cargo lift, Shuttle lift en Boat lift is Offshore Boarding BV als verkooporganisatie opgericht. Er is bij ons een koppeling van engineering en maakproces. Onze kracht is dat we een werkend eindproduct kunnen maken, vanaf nul tot het bij ons naar buiten rijdt. Vanuit een maakomgeving hebben wij een andere focus op de productie van machines dan veel engineeringbureaus. Klanten hebben immers juist behoefte aan engineering die ervoor zorgt dat hun machines zonder problemen kunnen worden gefabriceerd", aldus CEO Henk van den Brande van PTS Machinery.

Groeimarkt

Het zijn zware tijden voor de traditionele olie- en gaswinning, waardoor diverse bedrijven de koers verleggen naar de offshore wind energiemarkt. "De markt van de olie- en gaswinning is volledig ingezakt. Met het oog op de groeiemarkt van installatie en onderhoud van windmolens op zee, hebben we de L-bow Gangway, Shuttle Lift en Cargo Lift ontwikkeld", zegt Henk van den Brande.

De Open Dag bij PTS Machinery is zaterdag 17 december van 10.00 tot 15.00 uur op bedrijventerrein Hogeweg te Hulst. Op deze dag worden de nieuwe boardingsystemen voor de offshore gelanceerd.

www.ptsmachinery.nl



Cargo Lift



L-bow gangway voor de offshore wind



One stop shopping bij NTC in Rotterdam-Botlek

Specialist bij uitstek in reinigen en repareren van tankcontainers

Door: Henk van de Voorde

NTC is wereldwijd een toonaangevende speler op het gebied van reinigen en repareren van tankcontainers. De 'one stop shopping' op de locaties in Rotterdam en Moerdijk zorgt voor kostenefficiëntie, snelheid en flexibiliteit. Het bedrijf van Eric van Halewijn is al ruim 25 jaar specialist in reinigen, repareren, modificeren en keuren van tankcontainers.

De onderneming voorziet in ongeveer 1200 tankreparaties per maand en 150 reinigingen per dag. Bovendien worden de tanks naar de specifieke wensen van de klant aangepast, zoals modificaties op het gebied van laden en lossen. Eventueel leidingwerk of andere aanpassingen aan de tank zijn snel te realiseren. Met pre-inspections wordt gecontroleerd of de tankcontainer geschikt is voor belading en aan de gestelde eisen voldoet. Daarna kan een certificaat worden uitgeschreven. NTC is een echt Rotterdams bedrijf, op basis van een no-nonsense mentaliteit. De klanten zijn grotendeels operators die het logistieke gebeuren regelen voor internationale chemische ondernemingen. Daarnaast heeft NTC de focus op de sector maritiem & offshore.

De buitengaatse activiteiten en werkzaamheden zijn omvangrijk en divers. Vanwege het feit dat er niet op elk moment aanvoer of afvoer kan zijn, is ook daar behoefte aan opslag van producten, voorraden en waste. NTC speelt in op de behoefte aan reiniging en reparatie van offshore tanks en ander offshore equipment. Zowel de offshore windenergiemarkt als het ontmantelen van oude olie- en gasplatforms (decommissioning) vormen potentiële groeimarkten.

Strategisch

De vestigingen van NTC zijn strategisch gelegen, dichtbij de klant in de havengebieden van Rotterdam en Moerdijk. Medio 2013 verhuisde NTC van Pernis naar de Botlek. Dat betekende een uitbreiding van de opslagcapaciteit tot een totaal van 50.000 vierkante meter. Met de bouw van een nieuwe reinigingsinstallatie, ging NTC sindsdien ook de cleaning van tankcontainers in eigen beheer verzorgen. Het bedrijf heeft de beschikking over 14 reinigingsbanen, waarvan 12 voor de chemie en 2 voor food producenten. Op de nevenvestiging van NTC aan de Middenweg in Moerdijk verzorgt Gentenaar Cleaning vanouds de reinigings- en depotfaciliteiten.

Quick turn around

NTC voorziet in een hoge omloopsnelheid van de tankcontainers, zowel in Rotterdam als Moerdijk. Het beschikt over een groot

volume depot, waarvoor een quick turn around essentieel is. Een tank moet tenslotte zo productief mogelijk blijven. NTC zorgt ervoor dat de klanten hun tanks snel weer tot hun beschikking hebben.

Volledig ontzorgd

Sinds vorig jaar is het kantoor van Altermij Tankverhuur gevestigd bij NTC in Rotterdam-Botlek. Een logische stap, omdat de tankcontainers daar al langere tijd in opslag en onderhoud waren. NTC en Altermij bedienen de klant zodanig dat deze volledig ontzorgd wordt. Dat varieert van reiniging bij teruglevering van de tanks en verwarmen of koelen van de tanks tot zelfs de verzorging van afvalstromen, in combinatie met vacuümwagens en de nodige 'handjes' om het werk te verrichten.

www.ntcbv.nl



Eerste dubbellaagse tunnel van Nederland

Ingebruikname

Koning Willem-Alexandertunnel

Alle vier de tunnelbuizen van de Koning Willem-Alexandertunnel kunnen in gebruik worden genomen in de nacht van 15 op 16 december 2016. Zo hebben gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat, namens de Stuurgroep A2 Maastricht en bouwer Avenue2, namens Strukton en Ballast Nedam, vandaag bekend gemaakt.

De tunnel is voor Rijkswaterstaat een belangrijke schakel in het nationale en Europese wegennetwerk. De dagelijkse veiligheid in de tunnel wordt niet alleen bepaald door goedwerkende technische voorzieningen. Vanuit de verkeerscentrale in Helmond wordt de tunnel 24/7 bewaakt en bediend.

Op dit moment wordt er o.a. nog hard gewerkt aan nieuwe wegaansluitingen, restpunten van het testen en de oefeningen van wegverkeersleiders en hulpdiensten. Om gestaag door te kunnen werken moeten ook de weersomstandigheden gunstig blijven. Maar met de huidige kennis van zaken is het verantwoord om te koersen op een ingebruikname van de vier tunnelbuizen voor A2 Maastricht in de nacht van 15 op 16 december.

Al het doorgaande verkeer verdwijnt dan uit de stad en rijdt op de A2 door de onderste tunnelbuizen. Ook de bovenste tunnelbuizen, die bij Geusselt in het noorden en Europaplein in het zuiden aansluiten op de stad, worden in gebruik genomen. Dat geldt niet voor alle rijstroken, omdat sommige oude en nieuwe wegen elkaar nog kruisen.

Voor de verkeersstroom van zuid naar noord is de aansluiting bij Geusselt compleet. De andere aansluitingen van het lokale wegennet op de bovenste tunnelbuizen volgen stapsgewijs in de eerste helft van 2017. Tot die tijd maakt dit lokale verkeer nog gebruik van de tijdelijke N2 en omleidingen.

Na de eerste helft van 2017 is het overgrote deel aangesloten op het totale nieuwe verkeerssysteem van 6 km. De tunnel is ongeveer 2 km lang. Voor de complete infrastructuur zijn, behalve de A2-tunnel, nog 21 andere fly-overs, viaducten, fietstunneltjes en ecoducten aangelegd.

Historisch moment dankzij samenwerking

Alleen dankzij de samenwerking binnen de stuurgroep die bestaat uit Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg, gemeente Meerssen en de gezamenlijke

inspanning met bouwer Avenue2; het consortium van Strukton en Ballast Nedam is de innovatieve planvoorbereiding en de realisatie van de infrastructuur voor dit complexe project binnen de planning van 10 jaar en binnen het overheidsbudget gerealiseerd kunnen worden. De ingebruikname van de tunnel is een historisch moment voor stad en regio. Dit betekent een enorme verbetering voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de stad.

Ook de doorstroming van het doorgaande verkeer op de A2, een van de belangrijkste snelwegen van ons land, verbetert aanzienlijk door de komst van de tunnel. Nu de tunnel bijna klaar is, kan gestart worden met de bovengrondse inrichting. Hierdoor worden oost en west met elkaar verenigd en ontstaat rust en ruimte in de stad Maastricht.

www.a2maastricht.nl



Ontwikkeling De Etalage in Alkmaar

Onlangs is de ontwikkeling van bedrijventerrein De Etalage in Alkmaar officieel gestart. Het betreft een project van VOF Etalage Projectontwikkeling. In die VOF werkt Hoorne Vastgoed samen met Delta Onroerend Goed. Het project wordt gerealiseerd op 17 hectare langs de A9 in Alkmaar, aan de rand van bedrijventerrein De Boekelermeer en vlakbij het AZ-stadion. Het eerste bedrijf dat zich vestigt op De Etalage is Donghua International BV, een producent van industriële kettingen die er een bedrijfshal (7500 m2) plus kantoor (1220 m2) betreft. Inmiddels hebben zich ook andere gegadigden voor De Etalage gemeld.



Het 17 hectare omvattende gebied wordt een ruim opgezet bedrijventerrein met een groene uitstraling en hoogwaardige bebouwing. Samen met de gemeente Alkmaar is een verkavelings- en inrichtingsplan gemaakt. In oktober werd begonnen met het bouwen maken. De Etalage richt zich op autodealers, showrooms (business to business) en andere bedrijven die een representatieve uitstraling nastreven.

De komst van Donghua International BV geeft De Etalage meteen een stevige impuls. De bedrijfshal van deze internationaal werkende onderneming krijgt vijf laaddocks. De nieuwbouw wordt conceptmatig gerealiseerd in prefab beton naar een ontwerp van Centrum Architecten. Hercuton levert het pand volledig turn-key op. Naar verwachting is het project voor de bouwvak van 2017 gereed. Het complex voor Donghua International BV wordt door VOF Etalage Projectontwikkeling ontwikkeld en daarna langdurig verhuurd.

Cybercrime grootste risico voor transportbranche

De transportbranche ziet de groeiende dreiging van cybercrime en datalekken als de grootste risicofactor voor de komende tien jaar, aldus de bestuurders uit de sectoren luchtvaart, zeevaart en vervoer over land. Het valt niet te ontkennen dat cybercriminelen steeds vaardiger en inventiever worden. Doordat de verschillende bedrijven in de transportbranche onderling steeds afhankelijker van elkaar worden groeit het risico op cybercrime en datalekken. Dat blijkt uit de 2016 Transportation Risk Index van wereldwijd adviesbureau, consultant en broker Willis Towers Watson.

COLUMN

Wie is eigenlijk uw contractspartij?

U als ondernemer weet natuurlijk precies met wie u zaken doet. Toch komen wij als advocaten vaak gevallen tegen waar de ondernemer achteraf tot de ontdekking komt dat – juridisch gezien – zijn contractspartij een ander is dan hij dacht: de “juridische werkelijkheid” blijkt soms anders dan de commerciële.

Commerciële contracten worden doorgaans gesloten tussen rechtspersonen (we nemen als voorbeeld BV's). Soms wordt het onderscheid tussen de onderneming als geheel en één rechtspersoon als onderdeel van die onderneming niet goed onderkend: de indruk bestaat dat zaken is gedaan met de onderneming “A Logistics”, terwijl in het contract staat “A Logistics Warehousing B.V.”. Soms wordt uit het contract zelf niet duidelijk met welke rechtspersoon wordt gecontracteerd, omdat alleen de naam van de onderneming als geheel wordt genoemd, met onzekerheid tot gevolg.

Als het misgaat in de samenwerking, wordt het belang van het onderscheid duidelijk. Dan blijkt bijvoorbeeld, dat de contractspartij een “lege” werkmaatschappij is en dat de waardevolle activa van de onderneming (schepen, onroerend goed, machines, intellectuele eigendom) in andere BV's zijn ondergebracht. Gevolg: de schuldeiser vist achter het net.

Het is voor een schuldeiser moeilijk te verteren dat de rechtspersoon met wie hij heeft gecontracteerd failliet gaat, terwijl de directeur met wie hij zaken heeft gedaan, en de onderneming als geheel, gewoon verder blijven draaien. Afgezien van uitzonderingssituaties (bijvoorbeeld bestuurdersaansprakelijkheid of bij zogenaamd ‘paulianus’ handelen), zal de ondernemer zich echter moeten neerleggen bij de (juridische) werkelijkheid dat hij uitsluitend een vordering heeft op een insolvable wederpartij.

Bij het sluiten van contracten is het dus van belang rekening te houden met de juridische werkelijkheid, namelijk dat alleen de contracterende rechtspersoon aan het contract is gebonden en niet de gehele onderneming. Dat betekent bijvoorbeeld, dat u bij de beoordeling van de kredietwaardigheid van uw contractspartij niet alleen moet kijken naar de onderneming als geheel, maar ook naar die van de individuele BV met wie wordt gecontracteerd. Als die BV in uw ogen niet solvabel genoeg is, kunt u bijvoorbeeld vragen of de holding van de onderneming meetekent of een borgstelling afgeeft.

Heeft u te maken met dit soort situaties of wilt u meer weten, neem dan contact op met Willem Boonk middels hieronder genoemde contactgegevens.



“Dé juridisch specialist voor haven en logistiek”

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



Bij inspecties staat het publieke belang voorop

Door: Antoon A. Oosting

Bedrijven in de haven en het transport kunnen hun borst natmaken. Het simpelweg naleven van de wet- en regelgeving is niet meer voldoende. De Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet voortaan in haar werk het publieke belang voorop. Daarbij kijkt de ILT ook naar de achterliggende doelen van de regelgeving, te weten veiligheid, duurzaamheid, een gelijk speelveld en betrouwbaarheid.

E-waste

Hoog op de prioriteitenlijst van de ILT blijft het toezicht op de verwerking van elektronisch afval (E-waste). De ILT houdt toezicht op de regeling Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur. Deze stelt eisen aan de inzameling en recycling van E-waste in Nederland. Het maatschappelijk belang is het duurzaam gebruik van grondstoffen en het uit de recyclingketen halen van gevaarlijke risicovolle stoffen voor mens en milieu. Elektr(on)ische apparaten bevatten veel waardevolle en schaarse grondstoffen die in een recyclingproces zijn terug te winnen. Daarnaast bevatten apparaten toxische stoffen zoals kwik en broomhoudende brandvertragers. Een adequaat recyclingproces scheidt deze stoffen en zorgt voor geïsoleerde verwerking. Daardoor worden gerecyclede materialen niet met schadelijke stoffen verontreinigd en zijn ze zonder

risico voor mens en milieu weer bruikbaar in nieuwe producten.

Met haar toezicht wil de ILT er aan bijdragen dat meer afgedankte elektr(on)ische apparatuur wordt ingezameld voor recycling en daarmee niet wordt gestort of verbrand. Het toezicht op de verwerking beoogt hoogwaardige recycling van ingezamelde elektr(on)ische apparatuur in Nederland. Dit is mogelijk door een hoog terugwinningpercentage en het afscheiden van schadelijke stoffen. De ILT ziet erop toe dat alleen werkende en geteste apparatuur wordt geëxporteerd, om te voorkomen dat export een sluiproute wordt. Het naleefpercentage is laag. Veel apparatuur is niet voorzien van deugdelijke testrapporten.

Gevaarlijke stoffen

De ILT houdt ook toezicht op transport en overslag van gevaarlijke stoffen bij circa

Dat staat in het onlangs gepubliceerde Meerjarenplan ILT 2017-2021. Hierin kondigt de ILT aan de per definitie schaarse middelen daar in te zetten waar de risico's voor de publieke belangen het grootst zijn. En waar het werk van de ILT het meeste effect sorteert. Het toezicht van de ILT moet daarom meer risico- en informatie gestuurd zijn. Met het oog daarop gaat de ILT de komende tijd een brede risicoanalyse maken om te zien wat de risico's zijn en waar ze het meest serieus zijn en om te kunnen vaststellen hoe de ILT daar iets aan kan veranderen. De uitkomsten van dit onderzoek worden verwerkt in het meerjarenplan 2018 en verder. In de tussentijd gaat de ILT wel af op signalen die bij de inspectiedienst binnenkomen over misstanden bij bedrijven of in bepaalde transportsectoren.



400 BRZO-bedrijven (Besluit risico's zware ongevallen). Jaarlijks bezoekt de ILT er honderd. Hierbij controleert zij op de diverse prioriteiten, zoals opslag, transport en overslag van gevaarlijke stoffen, biociden, REACH (Registratie, Evaluatie en Autorisatie van Chemische Stoffen), buisleidingen en asbestverwijdering uit procesinstallaties.

De ILT bezoekt bedrijven die als 'meest risicovol' kunnen worden aangemerkt als eerste. Behalve op de hiervoor genoemde activiteiten krijgen deze bedrijven ook controle op de prioritaire onderwerpen, zoals brandstoffen en transport van gevaarlijk afval en scheepsafvalstoffen. Op die manier doet de ILT haar best voor toezicht op de grootste risico's van gevaarlijke stoffen die zich bevinden in de gehele keten van productie tot (afval)verwerking.

Spooremlacements

De ILT vindt dat iedereen moet kunnen vertrouwen op een veilige infrastructuur en op veilig vervoer van personen, goederen en gevaarlijke stoffen. Er is een wettelijke verplichting voor spoorvervoerders en infrastructuurbeheerders om gevaarlijke stoffen te registreren. Deze verplichting leven zij volgens de ILT onvoldoende na.

Hierover bestaat ongerustheid in de maatschappij. Dat weegt de ILT mee in de ambitie om het toezicht waar mogelijk te intensiveren en zo een bijdrage te leveren aan de bevordering van veiligheid voor omwonenden en passerend vervoer. Beschikbaarheid van de informatie is van belang voor hulpdiensten in het geval van een incident.

Wegvervoer

In het bus- en goederenvervoer ziet de ILT toe op de wettelijk bepaalde rij- en rusttijden. Een hulpmiddel daarbij is de tachograaf. Chauffeurs moeten dit apparaat in de auto hebben. Met het voorschrijven van rij- en rusttijden heeft de wetgever beoogd de veiligheid voor passagiers en weggebruikers te bevorderen. Helaas wordt er nog wel eens 'geknoeid' met de tachograaf om langer te kunnen doorrijden.

Volgens de ILT is er in Europa sprake van een grote toename van manipulaties van de tachograaf. In Nederland constateert de ILT een minder sterke toename. Relatief eenvoudig 'knoeien', bijvoorbeeld met magneten, lijkt in Nederland nauwelijks nog voor te komen. Er lijken wel meer ingenieuze vormen van manipulatie in zwang te komen. Om deze vormen van manipulatie tegen te gaan moet de ILT het motormanagement uitlezen en controles uitvoeren bij garages. Dat is arbeidsintensiever dan het toezicht op eenvoudige manipulatie.

Cabotage is vervoer van goederen binnen Nederland door buitenlandse vervoerders. Dit is slechts beperkt toegestaan. Illegale cabotage op de weg lijkt vooral voor te

komen in het westelijk havengebied van Rotterdam. De inspectie onderzoekt dit nader en kan hier tegen optreden. Naast cabotage is er veel aandacht voor schijnconstructies die ook binnen de vervoerssector bestaan. In het kader van de aanpak van schijnconstructies werkt de ILT samen met de Inspectie SZW door controle van pakketdiensten en postbusondernemingen.

Binnenvaart

In de binnenvaart wil de ILT meer inzetten op administratiecontroles en minder op objectinspecties. Transportvormen die volgens de ILT aandacht blijven vergen zijn de kleinere passagiersvaart en de bunkervaart. In het scheepvaarttoezicht is het toezicht op een veilig personenvervoer een belangrijk onderwerp. Het veiligheidsbewustzijn van



bedrijven met (kleinere) passagiersschepen heeft volgens de ILT aandacht nodig. Dat blijkt uit inspecties in de afgelopen jaren. In beperkte mate is sprake van volledig niet-gecertificeerd varen. Minstens even ernstig is het niet-naleven van veiligheidsbepalingen, zoals het ontbreken van voldoende geschikte reddingsvesten of geschikte brandblusapparaten.

Het betreft schepen die vaak maar beperkt in het jaar worden ingezet. De exploitatiekosten zijn mogelijk een reden om noodzakelijke investeringen uit te stellen. Bij incidenteel gebruik speelt nog een extra element, namelijk onvoldoende kennis van de relevante wetgeving.

Samen met handhavingspartners wil de ILT bijdragen aan een veilige sector, door gevaarlijke situaties te voorkomen. Om de veiligheid te bevorderen zet zij ook handhavingscommunicatie in en wijst zij de sector op de noodzaak van de aanwezigheid aan boord van de eerder genoemde veiligheidsmiddelen. De ILT maakt zich op deze manier hard voor een gelijk economisch speelveld in een segment met forse concurrentie waarin niet-naleven een oneigenlijk voordeel oplevert.

Reddingsvesten

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat de controles op het dragen van een reddingsvest in de binnenvaart intensiveren. Uit controles blijkt dat nog steeds 10% van de opvarenden geen reddingsvest draagt. Het dragen van een reddingsvest is vanaf 1 januari van dit jaar verplicht op binnenvaartschepen indien er gevaar is voor overboord vallen. Dat geldt overigens ook voor toeleveranciers aan de binnenvaart. Monteurs of verkopers die aan boord gaan van een binnenschip moeten dus ook een reddingsvest dragen.

Achterstallig onderhoud

De inspectie gaat de komende tijd ook extra letten op achterstallig scheepsonderhoud. Volgens de inspectie schort het hier en

daar aan onderhoud als gevolg van de economische crisis. De inspectie waarschuwt in zijn meerjarenplan ook voor oplopende wachttijden voor certificeringen en voor scheepsmetingen. Voornaamste oorzaak is de uitstroom van certificerende inspecteurs en metingsdeskundigen. Door de beperkte capaciteit bedraagt de gemiddelde doorlooptijd tussen indiening van een aanvraag en verstrekking van een certificaat intussen ruim vier maanden.

Zeevaart

Door internationale regelgeving en politieke afspraken is de ILT verplicht om circa 4.370 objectinspecties uit te voeren op buitenlandse en Nederlandse koopvaardischepen. Daarbij gaat steeds meer aandacht uit naar bescherming van de leefomgeving, met name in relatie tot scheepsafval en zwaveluitstoot. Verder voert de ILT objectinspecties uit voor vlaggenstaat en visserij. Hiervoor bestaan geen verplichte aantallen. In de visserij richt de ILT zich op de bevordering van het veiligheidsbewustzijn.

De ILT voert ook onderzoek uit naar aanleiding van ongevallen ten behoeve van mogelijke bestuursrechtelijke of tuchtrechtelijke interventies.

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



Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee van start met aanleg vogelbroedeiland en kwelderlandschap Marconi

Met de symbolische overdracht van stortsteen is de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee en aanleg van twee natuurprojecten gestart. Met de verruiming wordt de vaarweg geschikt gemaakt voor grotere schepen met een diepgang tot 14 meter. Hiermee wordt de bereikbaarheid verbeterd en de verdere ontwikkeling van de Eemshaven als energiehaven mogelijk gemaakt. Met bij de vaarwegverruiming vrijkomend zand en keileem worden een vogelbroedeiland bij de Eemshaven en een kwelderlandschap bij Delfzijl aangelegd.



Planning en realisatie

Minimaal 43% hergebruik materiaal

Rijkswaterstaat heeft met de gemeente Delfzijl en de provincie Groningen afspraken gemaakt over hergebruik van bij de vaarwegverruiming vrijkomend keileem en zand voor realisatie van het kwelderlandschap Marconi en vogelbroedeilanden bij de Eemshaven en Delfzijl. Daarnaast wordt een deel van het materiaal gebruikt voor andere doeleinden zodat ook dit niet hoeft te worden verspreid in het gebied zelf.

Mijlpaal samenwerking en duurzaamheid

In het kader van duurzaamheid en samenwerking is de start van deze werkzaamheden een belangrijke mijlpaal voor de provincie, gemeente en Rijkswaterstaat. Hiermee worden de eerste projecten van het programma Eems-Dollard 2050, dat Rijk en regio hebben opgesteld om de kwaliteit van het estuarium te verbeteren, in uitvoering gebracht. Bovendien maakt aannemer Van den Herik Sliedrecht gebruik van de duurzaamste hopperzuiger in Nederland met minder brandstofverbruik en minder CO₂ en NO₂ uitstoot.

Natuurlijke ligging vaarweg leidend

Er is rekening gehouden met de natuurlijke ligging van de huidige vaarweg om zo min mogelijk te moeten baggeren. Slechts op een beperkt deel van de route is verrui-

ming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee nodig. Op de meeste plekken is de vaarweg van nature al diep genoeg. De grootste baggerlocaties bevinden zich bij de afslag naar de Eemshaven en in de kustzone tussen Borkum en Westereemston.

Aandacht voor veiligheid en vlotte scheepvaart

Om de veiligheid en vlotte scheepvaart te garanderen worden passeerstroken, een keerplaats en een nieuwe incidentele ligplaats voor eventuele calamiteiten gerealiseerd. Daarnaast worden veiligheid en vlot scheepvaartverkeer gewaarborgd door toepassing van Vessel Traffic Management (VTM). Tevens is een nieuwe meetpaal geplaatst om actuele gegevens over waterstroming en waterkwaliteit te verzamelen.

Rekening houden met de natuur

Naast dat rekening wordt gehouden met de natuurlijke ligging van de huidige vaarweg gaat Rijkswaterstaat bij de verruiming met de grootste zorgvuldigheid om met de kwetsbare natuur in het gebied. Bij het baggeren van de keileem uit de vaargeul wordt gebruik gemaakt van een kraanschip en of dieplepel waarmee keileem in grote brokken wordt afgegraven. Dit zorgt voor zo min mogelijk vertroebeling van het water. Ook wordt er afstand bewaard tot rustende zeehonden en ruiende eidereenden.



Experts in verpakken en vastzetten van lading actief met grote projecten

Snoeck en Van Veelen vullen elkaar perfect aan

Door: Henk van de Voorde

Van Veelen Industriële Verpakkingen heeft onlangs een complete broodfabriek verpakt in de Rotterdamse haven. Ze is door een Nederlandse supermarkt verkocht aan een Australische bakkerij.

Vanwege de strenge eisen in het kader van hygiëne en verpakkingen zijn alle onderdelen - zoals ovens, deegmachines en transportbanden - op de locatie van Van Veelen in de Waalhaven verpakt. In totaal zijn er ruim 60 vrachten aangeleverd, verpakt en in containers geladen. Vervolgens kon alles op tijd verscheept worden naar Australië zodat de bakkerij nog voor de Kerst operationeel is. Van Veelen wordt in toenemende mate ingeschakeld voor dergelijke grote projecten, die vaak onder tijdsdruk en conform strenge veiligheidseisen moeten worden gerealiseerd. "Alles is volgens de strengste eisen ontmanteld, gedemonteerd en schoongemaakt waarna de spullen als nieuw zijn aangeleverd. Vervolgens hebben wij alles verpakt voor transport naar Australië", zegt René van der Werff, Manager Sales & Operations bij Van Veelen. Het bedrijf werkt intensief samen met Snoeck Services BV, expert in lashing & securing.

De dienstverlening van Van Veelen en Snoeck is complementair aan elkaar. Van Veelen is al sinds 1949 specialist op het gebied van industriële verpakkingen en Snoeck sinds 1960 in het vastzetten en zeke- ren van lading. Ed Snoeck heeft in 2001 Van Veelen overgenomen, maar de samenwerking tussen beide bedrijven dateert al van de jaren zestig in de vorige eeuw. Sinds

2004 zijn beide bedrijven van het ondernemersechtpaar Ed en Jolanda Snoeck in de Rotterdamse Waalhaven onder één dak gehuisvest. "Wij leveren maatwerkverpakkingen voor een brede waaier aan producten, ten behoeve van een divers klantenbestand. We hebben in de loop der jaren vele bijzondere verpakkingen geleverd, voor o.a. kleine machine onderdelen tot grote schakelkasten, scheepsmaterieel, auto's, glas en complete kunstverzamelingen. Door de intensieve samenwerking met Snoeck Services kunnen we het hele traject aanbieden: opslag, laden, lossen, verpakken en vastzetten van lading. De klanten worden veelal door beide bedrijven bediend. Het is een mooie bundeling van krachten. De medewerkers van Snoeck en Van Veelen beheersen elkaars technieken waardoor ze onderling uitwisselbaar zijn", verklaart de manager bij Van Veelen.

Lange termijn

Het bedrijf beschikt over de modernste faciliteiten, met onder andere zware kranen, heftrucks, hoogwerkers en ruime opslagmogelijkheden. Een persoonlijke en oplossingsgerichte benadering staat voorop. Speerpunten van beleid zijn kwaliteit, service, flexibiliteit, duurzaamheid en uiteraard veiligheid. Het brede scala vooraanstaande opdrachtgevers zijn veelal business partners voor de lange termijn. Veel klanten bevinden zich in de (zware) industrie, machinebouw, scheepsbouw, maritieme sector en offshore, maar ook in totaal andere sectoren. Ook kunstgaleries doen regelmatig een beroep op het Rotterdamse bedrijf.

Staalplaten

Voor een grote Nederlandse fabrikant van stalen buizen heeft Van Veelen 60 verpakkingen met een gewicht van ruim 200 ton



verpakt. Voor diverse staalplaten, hoekstaal en klein materiaal heeft het Rotterdamse bedrijf de inslag, opslag, verpakking en uitslag verzorgd, inclusief de paklijsten en pakketlabels. Met het staal wordt een grote gasfabriek in Rusland gebouwd.

Een ander groot project dat onlangs door van Snoeck en Van Veelen is uitgevoerd betreft een volledig geautomatiseerde kwekerij installatie met productielijnen van ruim 13 meter lang. In korte tijd zijn 15 containers geladen en vastgezet. De diverse onderdelen zijn door Van Veelen individueel gewogen en verpakt op containerlange vloeren, waarna ze door Snoeck in de containers zijn vastgezet.

Offshore

Ondanks de zware tijden in de traditionele olie- en gaswinning heeft Van Veelen ook voor deze industrie een aantal interessante projecten kunnen realiseren. Voor een LNG plant zijn allerlei constructiedelen verpakt. Voor een project in Abu Dhabi wordt een volledige opleidingsmodule voor de offshore industrie verpakt, waarmee een complete school wordt ingericht. De verschillende onderdelen zoals pompen, afsluiters en schakelkasten moeten veilig en ongeschonden op de plaats van bestemming aankomen.



HT behandeld hout

Van Veelen maakt voor al haar verpakkingsopdrachten gebruik van Heat Treated hout, in verband met de internationale eisen op het gebied van houten verpakkingen. Van Veelen is aangesloten bij de Stichting Markering Houten Verpakkingen (SMHV) die streng toezicht houdt op de naleving van de ISPM 15 regelgeving. In 99,5 procent wordt gevraagd om HT goedgekeurde kisten of verpakkingen. Er wordt altijd voldaan aan de strengste eisen op het gebied van veiligheid, materiaalkeuze, arbeidsomstandigheden en



milieu. Kwetsbare goederen, uitzonderlijke modellen of extreme omstandigheden: Van Veelen heeft voor alles een oplossing.

Tailor made

In de werkplaats van Van Veelen worden de kisten tailor made in alle soorten en maten vervaardigd. Soms worden ook speciale folies gebruikt. Bij het verpakken komt veel meer kijken dan zomaar een voorwerp in een kist. Afhankelijk van het te verpakken product of onderdeel wordt er een maatwerkoplossing gekozen. Bijvoorbeeld bij het ondersteunen van de lading via o.a. holblokken of bij het beschermen tegen vocht en andere weersinvloeden door bijvoorbeeld speciale folies.

Zeewaardig vastzetten

Er zijn ook goederen die niet in een kist hoeven, maar stabiel of hijswaardig maakt

moeten worden alvorens zeewaardig vast te zetten. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor Snoeck Services. Kolossale machines, transformatoren maar ook luxe zeiljachten worden met hout gestabiliseerd, waarna met nylonbanden, staal of kettingen de lading zeewaardig wordt vastgezet. Naast spannen, zekeren en afdekken is Snoeck ook gespecialiseerd in losmaken van vaak met lastechnieken verankerde zware lading.

Beide bedrijven zijn ISO en VCA gecertificeerd. De vakmensen van Van Veelen en Snoeck beschikken over de benodigde certificaten voor onder andere het besturen van heftrucks, het werken met kranen en hoogwerkers en het omgaan met gevaarlijke stoffen.

www.veelen.nl
www.snoeck.nl





Totaal transport overtreft pre-crisis niveau in 2018

Het wegvervoer vervoert in 2021 naar verwachting 761 miljoen ton, de binnenvaart 355 miljoen ton en het spoorvervoer 43 miljoen ton. Alle modaliteiten overtreffen hierbij de volumes uit de jaren voor de crisis, de jaren voor 2008. In 2021 bedraagt het totale binnelandse transportvolume naar verwachting 1,16 miljard ton. Dit blijkt uit recent onderzoek van Panteia in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Naar 2021 laten alle modaliteiten groei zien. De binnenvaart zal het sterkst groeien, met gemiddeld 2,1% per jaar. Het wegvervoer groeit met 1,7% per jaar, op een derde plaats komt het spoorvervoer met een groei van 1,2% per jaar.

Wegvervoer

Het wegvervoer zal in 2020 pas volumes hoger dan het pre-crisis niveau noteren. Naar 2021 zal het volume van het wegvervoer geleidelijk aan stijgen met gemiddeld

1,7% per jaar. In 2021 wordt een totaal volume van 761 miljoen ton verwacht. Van vrijwel alle goederensoorten zal het volume stijgen, behalve voor “Cokes en geraffineerde aardolieproducten” (-1,2% per jaar). De grootste groei wordt verwacht bij het vervoer van “Machines en apparaten, consumentengoederen voor langdurig gebruik”. Hier ontstaat een gemiddelde groei van 3,2% per jaar.

Binnenvaart

Vooral de binnenvaart laat ten opzichte van de pre-crisis jaren een sterke groei zien. Sinds het jaar 2013 zijn de volumes al gelijk aan het pre-crisis niveau van het ladingvolume. Het volume van de binnenvaart zal tot 2021 geleidelijk aan stijgen met gemiddeld 2,1% per jaar, naar een totaal volume van 355 miljoen ton in 2021. Er zal vooral een sterke groei zijn bij het vervoer van “metalen en metaalproducten” (+6,1% per jaar) en bij “secundaire grondstoffen, afval” (+7,8% per jaar). Ook het “container vervoer” zal groeien (+4,8% per jaar). Het kolenvervoer zal met -2,3% dalen. Bij het vervoer in voedingsmiddelen vindt er sterke concurrentie plaats met het wegvervoer. Productielocaties van veevoer aan kleiner vaarwater worden in de toekomst vaker per truck bevoorrad. Hierdoor groeit het wegvervoer in dit segment meer dan de binnenvaart.

Spoorvervoer

Het spoorvervoer heeft in 2015 reeds het pre-crisis niveau overtroffen. Het spoorvervoer daalt licht in 2017, maar groeit daarna weer. Naar 2021 zal het volume geleidelijk aan stijgen (+1,2% per jaar). In 2021 zal het totale volume 43 miljoen ton bedragen. De groei zal vooral te merken zijn in het vervoer van “overige producten”, waar een groei van 2,9% per jaar is voorspeld. Voor deze goederensoort laat het spoorvervoer in het internationaal transport de sterkste groeicijfers zien. Deze stijging komt vooral door containerstromen naar Duitsland en Italië. Een afname van het volume wordt verwacht bij het vervoer van steenkolen (-1,8% per jaar). Net als bij de binnenvaart heeft ook het spoorvervoer last van de sluiting van kolencentrales in het Duitse achterland. Er zullen minder secundaire grondstoffen en afval per spoor vervoerd worden (-1,9% per jaar), omdat huisvuil vaker over de weg vervoerd gaat worden.

Over het onderzoek

In oktober heeft het KiM een nieuw Mobiliteitsbeeld uitgebracht. Een belangrijk onderdeel hiervan is deze middellange termijn verkenning tot en met 2021. Voor het personenvervoer voert KiM deze verkenning zelf uit op basis van de MLT van het CPB (t/m 2021).

Een BRIDGES2000 gangway is veiligheidsdenken

Veiligheid is één van de belangrijkste zaken binnen het werken in de offshore en energie wereld. Elke dag worden we weer geconfronteerd met menselijk falen of iets dat moet worden bijgesteld in het nemen van voorzorgsmaatregelen. Bij BRIDGES2000 neemt men veiligheid dan ook zeer serieus. De toegangsoplossingen, die zij bedenken gaan door een zogenaamde "hufterproef" test, voordat ze worden voorgesteld aan hun klant. Dat betekent onder andere dat het team denkt te kunnen inschatten hoe de klant het product zal gebruiken. De wereld van bruggen bouwen is hun belangrijkste expertise.



Bij BRIDGES2000 wil men letterlijk een brug slaan naar een veiligere wereld. Daarvoor moet veelal anders gedacht worden. Alleen hulpmiddelen ter beschikking stellen als een zwemvest of helm, is niet langer voldoende. Zoals er in ADR omgevingen niet zomaar tweede vluchtwegen kunnen worden voorgesteld. Met het beschikbaar stellen van een extra gangway, wil nog niet zeggen dat ze ook gebruikt wordt. Veiligheid begint niet bij het ter beschikking stellen, maar bij veilig denken. Om die reden komt BRIDGES2000 nu op de markt met de lichtere oplossingen. Andere gangways en hulpmiddelen, zodat als het gaat om een tweede vluchtweg, dat men ook werkelijk een tweede gangway plaatst, die daadwerkelijk kan worden gebruikt als er zich een noodsituatie voordoet.



Een veilige op- en afgang voorkomt ongelukken. Gebruik van fenders kan ook ongelukken voorkomen. Schepen kunnen veel vaster in de touwen komen te liggen. Daardoor beweegt het schip niet langer ten opzichte van de kade bij laden, lossen en hoog- en laagwater. Hierdoor ligt die zogenaamde tweede vluchtweg echt veilig.

Het gangway producerende bedrijf spreekt er graag over als iets goed is opgelost voor haar klanten. In deze 17 jaar is men in het bedrijf steeds anders gaan denken, hetgeen steeds meer in het voordeel van de klant uitpakt. Naast aluminium constructies, worden ook kunststof bruggen gemaakt en

werkt men met speciale anti-slipmaterialen. Verlichting wordt geïntegreerd. Stap voor stap wordt de luxe van een goede gangway gewoon.

Volgend jaar gaat BRIDGES2000 gevestigd in Moerdijk en Rotterdam met haar producten ver over de landsgrenzen. Er komen aanvragen vanuit Midden-Amerika en het Midden-Oosten. Innovatieve oplossingen zijn overal nodig en de wens naar veiligheid slaat niemand over.

BRIDGES2000 is hét bedrijf dat voor Safe Accessibility staat!
www.bridges2000.com



BRIDGES2000

ALL KINDS OF SOLUTIONS



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

**CALL US ON +31(0) 10 820 17 70
or +31(0) 653 66 114 8**

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

We wish you a succesfull and sparkling 2017!



**BRIDGES
FENDERS
GANGWAYS
PONTOONS**

**BRIDGES2000 : IF IT HAS TO BE FAST AND GOOD ...
FOR SAFE ACCESSIBILITY**

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
- Lekkak/calamiteitenbak mogelijk

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



Dedicated 2 quality

- Storage
- Tankinspecties
- Periodieke keuringen, vacuüm- en druktesten
- Frame en ketelreparaties
- Reinigen tanks van food en chemie
- Verkoop van nieuwe en gebruikte tanks

NTC Tankcontrole Services Botlek BV
Westgeulstraat 5-1
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-4180020
Fax: +31 (0)10-4180020
Email: botlek@ntc.nl



NTC Tankreparatie BV
Westgeulstraat 5-1
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-4180020
Fax: +31 (0)10-4180020
Email: reparatie@ntc.nl

OPLEIDING, TRAINING, SIMULATIE EN ADVIES



STC-AMSTERDAM

Dé opleider voor professionals op het gebied van logistiek, veiligheid en gevaarlijke stoffen.

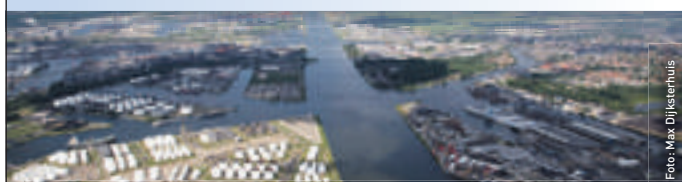


Foto: Max Dijksterhuis

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

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Wij zijn met name gespecialiseerd in:

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

Van Veelen

INDUSTRIËLE VERPAKKINGEN

VERPAKKEN, OOK OP LOCATIE
KISTEN - KRATTEN - PALLETS

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



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

10.000 Euro voor beste idee samenwerking Beieren-Rotterdam



Een award van 10.000 euro komt beschikbaar voor wie het beste idee heeft om de ladinguitwisseling tussen Beieren en Rotterdam te stimuleren. Dat maakte Emile Hoogsteden, directeur Containers, Breakbulk & Logistics van het Havenbedrijf Rotterdam in Neurenberg bekend tijdens de Hafen Hinterland Konferenz. De zogenoemde 'bayrolo Award' wordt toegekend door vertegenwoordigers van de initiatiefnemers en het logistieke werkveld. "Het kan dan om ideeën gaan die zorgen voor meer lading, maar ook om duurzamer transport, meer transparantie in de keten of ease of doing business", aldus Hoogsteden.

Het bayrolo project is geïnitieerd door de bayernhafen Gruppe en het Havenbedrijf Rotterdam en zet in op optimalisering van de vervoersverbindingen tussen Beieren en Rotterdam. Eind vorig jaar werden de resultaten van een grootscheeps onderzoek onder Beierse verladers, expediteurs en rederijen gepresenteerd. Belangrijkste conclusie is dat zij zeker open staan voor de route via Rotterdam als alternatief voor de Noord-Duitse havens. Sinds die tijd zijn twee werkgroepen aan de slag gegaan met voorstellen om zowel de verbinding Beieren-Rotterdam, als de wederzijdse informatievoorziening te optimaliseren.

De nu aangekondigde award wil creatieve en innovatieve ideeën waarderen die de doelstelling van bayrolo ondersteunen. Het kan daarbij, volgens de organisatie, zowel gaan om de versterking of optimalisatie van

operationele aspecten van de verbinding Beieren-Rotterdam als om marketing- en communicatiemaatregelen met als doel de volumes te laten stijgen. Doorslaggevend voor de toekenning van de award zijn het creatieve karakter van het idee of project, de betrokkenheid bij de implementatie ervan alsook het duurzame effect.

Van het prijzengeld moet minimaal 70 procent in het project of idee geïnvesteerd worden. Daarnaast ontvangt de winnaar een oorkonde en een weekendverblijf in Rotterdam, inclusief workshop. Deelname staat open aan bedrijven en studenten en de inzendingen moeten uiterlijk eind januari 2017 binnen zijn.

Meer informatie via:
www.portofrotterdam.com/bayrolo

Haven beroepen

Door: Lydia Gille

Inspectorate, sinds 2010 onderdeel van Bureau Veritas, is een onderzoeksbureau dat zich bezighoudt met inspectie, bemonstering en testen van lading volgens (internationale) wetten en standards. Vaak tegelijkertijd ook de verpakking en vervoermiddelen van die goederen. De klanten zijn inkopers, verkopers en transporteurs die met een onafhankelijke rapportage en certificering economische waarde genereren op hun handel. De surveyors en laboranten voeren 24 uur per etmaal opdrachten uit, van oudsher verdeeld over drie branches: olie en petrochemie, metalen en mineralen alsmede agrarische producten en kunstmest. De ontwikkelingen gaan in rap tempo door. Inspectorate deed onlangs onderzoek naar de luchtkwaliteit van operatiekamers; onderzoek naar de beste condities waaronder de medische apparaten functioneren. Recentelijk analyseerde Inspectorate de korrels die gebruikt worden tussen het kunstgras; de analyse van rubbergranulaat op weekmakers en polyaromatische koolwaterstoffen (PAK's) conform de reach-veiligheidseisen.

Tim Jansen en Zubair Sheikh, aanvoerders van respectievelijk de surveyors en het laboratorium, vertellen over hun werk. Zij traden beiden zo'n 8 á 9 jaar geleden aan bij Inspectorate, groeiden mee in de explosieve uitbreiding van het bedrijf, van toen 100 mensen naar 245 nu. De leidraad bij hun werk is veiligheid, kwaliteit, gezond-



Tim en Zubair bij het door alle medewerkers ondertekende mission statement.

heid, milieu en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Met veiligheid op kop. Frequentie training en posters in de wandelgangen houden het personeel bewust van hun *mission statement: Safety, it's my responsibility*.

Hoe ben je in de haven terechtgekomen?

Zubair: "Mijn vader is constructieschilder in de haven en vertelde mij dat er goede banen zijn in de haven. Op school koos ik al voor de exacte vakken. Formules toepassen vond ik veel makkelijker dan dat vele stampen dat ik bij die andere vakken moest doen. En scheikunde vind ik heel boeiend. In 2002 ben ik bij Tronox Pigments Holland B.V. begonnen, een bedrijf dat pigmenten uit erts haalt; het maakt titaandioxide. Sinds 2008 werk ik hier bij Inspectorate."

Tim: "De eerste negen jaren van mijn carrière heb ik op een binnenvaarttanker gevaren. Ik heb alle noodzakelijke vaarbewijzen en diploma's, inclusief voor gevaarlijke stoffen. Aan boord kwamen surveyors onze lading controleren en via die contacten vond ik deze functie toen ik in 2007 vanwege mijn gezin een baan aan de wal zocht. Ik studeer nu voor mijn hbo-diploma om mij binnen dit bedrijf op alle vlakken verder te ontwikkelen."

Naam:
Tim Jansen en Zubair Sheikh

Leeftijd:
Tim 33 jaar, Zubair 36 jaar

Functie:
Operational Manager Survey (Tim)
Laboratory Manager Rotterdam (Zubair)

Bedrijf:
Inspectorate

Werkzaam in de haven sinds:
Tim 1998, Zubair 2002

Wat doen jullie dagelijks?

Zubair: "Ik geef leiding aan het lab. Daar werken we in vijf ploegen van vijf mensen, waaronder de shift leader. Dan is er nog het team Laboratorium Support. Zij zijn met tien mensen en verantwoordelijk voor de veiligheid en de kwaliteit. En dan zijn er nog de drie labcoördinatoren, de mensen met jarenlange ervaring die zich bezighouden met training van de laboranten en de opzet van nieuwe werkmethodes."

Tim: "Ik stuur de shift leaders aan, dat zijn de supervisors op kantoor. Zes shift leaders met gemiddeld tien controleurs in elke ploeg. De shift leaders controleren, begeleiden, coördineren en doen de algemene zaken voor de buitendienst. De surveyors voeren het werk op de schepen en terminals uit door te monstren, te meten en te inspecteren."

Onafhankelijke
analyse genereert
economische
waarde

Daarnaast hebben we ook nog een Safety Team, dat de veiligheidsprocedures beschrijft en bepaalt welke veiligheidsmiddelen nodig zijn en hoe de apparatuur gebruikt moet worden."

Hoe zijn de processen ingebed?

Tim: "Het begint bij de afdeling cliëntcoördinatoren, de klantenservice die de contacten met de klant onderhoudt, vaststelt om welke producten het gaat en met welke gevaren. Zij vertellen dat in een werkopdracht voor de buitendienst met alle veiligheidsaspecten die nodig zijn. Dan begint het proces van de shift leaders en surveyors zoals ik eerder vertelde. Eenmaal op locatie melden zij zich bij de portier, de loadingmaster en bijvoorbeeld de kapitein van het schip. Zij bespreken de opdracht conform de instructie. Vervolgens wordt de drager van de lading gemeten om te bezien of die aan de normen voldoet. Dat kan van alles zijn, een drum of een treinwagon of zoals in dit voorbeeld de ruimen of compartimenten van het schip. De volgende stap is monsters afnemen en berekeningen maken en die afstemmen met de wal. Mocht er een dispuut of verschil zijn, dan herhaalt zich de procedure. Uiteindelijk worden de documenten opgemaakt en na afmelding op locatie worden de monsters afgeleverd in het lab."

Zubair: "Op het lab nemen wij de monsters in en analyseren die volgens specificaties die overal in de wereld gelijk zijn; ASTM, NEN ISO, DIN. Het team Lab Support ondersteunt daarin met administratieve en veiligheids-onderbouwing. Er is een SDS, een Safety Data Sheet, waarin de gevarenklassen en de eigenschappen van het product staan. Zo weten de analisten en ook de buitendienst aan welke gevaren zij blootstaan. Uiteindelijk maken we een certificaat op ter rapportage aan de klant. Maandelijks voeren we zo'n 1700 opdrachten uit."

Veiligheid boven alles, zo te zien?

Tim: "Veiligheid is ons uitgangspunt en zit in het bewustzijn van ons allemaal. Vroeger stapten de surveyors bij wijze van spreken in korte broek aan boord. Tegenwoordig dragen ze alle veiligheidsmiddelen die nodig zijn, antistatisch, brandwerend tot en met een chemiepak. De toolbox wordt standaard gecontroleerd en incidenten gemeld. Op het gebied van veiligheid werken we ook samen met de andere bedrijven in onze branche. In het Safety Platform Cargo Surveyors komen we minimaal een keer per kwartaal bijeen om onveilige situaties in het veld te bespreken en afspraken te maken, zodat we qua veiligheid op een lijn zitten. Dat is van belang, want als er een zogenaamde Stop Work Authority (SWA) van kracht gaat, heeft dat grote financiële consequenties voor alle partijen in de vorm van kadebezetting, liggeld, vertraagde levering et cetera. Een



Autosampler voor geautomatiseerd injecteren van samples voor GC-MS (Gas Chromatography Mass Spectrometry).

SWA geldt bijvoorbeeld boven windkracht 7 of bij loszittende delen op een steiger, een traprede bijvoorbeeld, want even snel lassen kan op een petrochemische terminal niet. Veiligheid geldt voor alles en iedereen en het zou slecht zijn als derden een onveilige klus toch aannamen. Gelukkig staan alle betrokken maatschappijen heel serieus tegenover veiligheid."

Zubair: "Uiteraard is het lab van allerlei veiligheidsmaatregelen voorzien; 60 minuten brandvertragende monsteropslag-containers, explosievrije lampen en wat al niet. Vooral onze werkwijze is op veiligheid gericht. Er zijn permanent twee of drie BHV'ers en EHBO'ers aanwezig. We hebben een röntgenstralingsdeskundige en de monsterbeheerders zijn biotechnisch opgeleide veiligheidsfunctionarissen."



Motoren voor analyse van het octaangehalte, dit is een referentiewaarde voor de klopvastheid van benzine.

Wat zijn de toekomstplannen?

Zubair: "Wij als bedrijf streven ernaar om onze mensen breed in te zetten op verschillende analyses. En we werken aan een project om de gascilinders te vervangen door gasgeneratoren. Ook wil ik op het gebied van afvalscheiding nog een slag maken. Het lab zal moderniseren, want er komt meer automatisering. Dat proces is al gaande."

Tim: "Ook op de afdeling Survey werken wij aan een efficiëntere inzet van mensen en aan de ontwikkeling van praktische bewustwording en de opzet van een nieuw veiligheidsplan. Verder valt er nog veel te digitaliseren. Explosievrije tablets hebben we al, maar er is nog veel printwerk van formulieren en certificaten."

Welke kwaliteiten vereist jullie vak?

Tim: "Teamworkers. Doorzetters, want het is een volcontinuïrooster. Stressbestendigheid en flexibiliteit. Opleidingsniveau mbo-hbo."

Zubair: "Secuur, rekenknobbel en nieuwsgierig, want je moet de uitzondering weten te vinden en willen blijven ontdekken. Een technische achtergrond is goed, want de specifieke kennis leer je hier. In drie jaar tijd is de medewerker een allrounder."

Mannen- of vrouwenwerk?

Tim: "In het veld hebben we nog vooral mannen, terwijl vrouwen het ook zouden kunnen. Ik weet niet hoe dat komt."

Zubair: "In het lab is 30 procent vrouw. Het laborantenwerk is heel geschikt voor vrouwen."

Waar put je voldoening uit?

Tim: "Als de medewerkers en de klanten tevreden zijn. Als dat lukt schept dat voldoening, want tevreden medewerkers leveren kwaliteit en dat stemt de klanten tevreden, en mij dus ook."

Zubair: "Helemaal mee eens."

Vlissingen is Europees cluster offshore wind

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

De 9e Offshore Energy Exhibition & Conference 2016 is door ongeveer 12.000 belangstellenden bezocht. Met als centrale thema 'Ingang van een nieuw tijdperk' troffen eind oktober bedrijven en leveranciers uit de traditionele olie- en gasindustrie en de offshore windenergiemarkt elkaar in de Rai te Amsterdam.

De opening op maandag 24 oktober werd in de Beurs van Berlage gehouden, compleet met galadiner en awardshow. In de dagen erna waren op Offshore Energy 2016 in totaal 667 exposanten, verspreid over de hallen 1, 2 en 5 en het Amtrium. Sprekers van Shell, Heerema en Weatherford gingen nader in op onderwerpen als onderzeese infrastructuur, ontmanteling, en waarde optimalisatie in de energie- en gasbranche. De 7e offshore Wind Conference (OWC) was als onderdeel van het congres verspreid over twee dagen met sprekers van Siemens, Dong Energy, The Carbon Trust en Vattenfall. De Zeeuwse havens zijn uitgegroeid tot marktleider in Noord-West Europa op het gebied van offshore windenergie. De havens van Vlissingen, Terneuzen en Borssele profileren zich op beurzen in binnen- en buitenland, in combinatie met kennisinstellingen en ondernemers, gezamenlijk met het Platform Energy Port Zeeland. Vlissingen heeft zich ontwikkeld tot de Nederlandse hub voor vervoer, overslag en assemblage van de offshore windenergiemarkt

"De windparken die voor de kust van Borssele worden gerealiseerd, bieden enorme kansen voor Zeeuwse bedrijven die actief zijn in de offshore wind sector,

inclusief een brede groep toeleveranciers en constructiebedrijven daar omheen. Dat geldt zowel voor Borssele 1 en 2 die aan Dong Energy zijn gegund, als voor Borssele 3 en 4 die nog gegund moeten worden", aldus Peter Geertse, commercieel manager Zeeland Seaports. Hij heeft met name de focus op de segmenten offshore & energy en natte bulk (olie en gas). De offshore windprojecten op de Noordzee worden veelal vanuit de gunstig gelegen haven van Vlissingen gefaciliteerd. De fundaties van de windmolens zijn inmiddels zo fors en zwaar dat ze steeds lastiger over de weg en binnenwateren te vervoeren zijn. Er zijn steeds grotere installatieschepen nodig met een enorme diepgang. Het Zeeuwse havenbedrijf blijft zich sterk maken om ook bouwers naar Vlissingen te halen.

De Pacific Ocean in de haven van Vlissingen Oost

Transitie

De traditionele olie- en gaswinning heeft het lastig. Omdat andere markten opdrogen hebben rederijen de transitie gemaakt naar het segment van de offshore wind. De Nederlandse offshore windindustrie heeft ongeveer 25 procent van de Europese markt in handen. De kosten voor windenergie op zee zijn (nog) wel hoger dan die van 'grijze' energie, die is opgewekt uit fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool. Omdat grijze energie echter klimaatverandering en milieuvervuiling veroorzaakt zet de regering fors in op schone energie, of die nu afkomstig is van de wind, de zon, de aarde of het water. Naast de al bestaande windparken zal er tot 2023 in Nederland nog 3500 MW worden bijgebouwd. Dat staat gelijk aan 437 windmolens van 8 MW.



Offshore Energy 2016 in de Rai te Amsterdam



Borssele 1 en 2

Er is ondertussen gestart met de ontwikkeling van Borssele 1 en 2 voor de Zeeuwse kust. Vervolgens worden ook Borssele 3 en 4 (totaal 1400 MW) en de nieuwe windparken voor de Noord-Hollandse kust (700 MW) en de Zuid-Hollandse kust (1400 MW) gerealiseerd. In plaats van meerdere kleine windparken is er gekozen voor een beperkt aantal gebieden waar een groot aantal windmolens komt te staan. Dit is goedkoper en zo blijft er ruimte over voor andere gebruikers van de Noordzee. De meeste windmolens komen 22 km of verder uit de kust te staan. Bij twee gebieden voor de Zuid-Hollandse en Noord-Hollandse kust wordt echter een smalle strook windmolens dicht bij de kust geplaatst, op 18,5 km afstand. Verder weg is niet mogelijk vanwege belangrijke scheepvaartroutes en de kosten van de langere kabels naar de kust.

Platform Energy Port Zeeland

Het Zeeuwse Havenbedrijf voorziet in de komende jaren een verruiming van logistiek en assemblage naar productie van windmolenfundaties. "Met het Platform Energy Port Zeeland willen we met één gezicht naar buiten treden. Het one-stop-shopping gevoel hebben we ook op Offshore Energy 2016 uitgedragen. Geografisch gezien ligt Vlissingen heel gunstig met betrekking tot de diverse windparken op de Noordzee. De nieuwste generatie funderingen hebben een lengte van 100 meter en een doorsnee van 10 meter, met een gewicht oplopend tot 1.500 of in de toekomst wellicht 2.000 ton. Te lang, te zwaar en te hoog voor bruggen en sluizen. Ze komen in onderdelen hierheen voor de logistieke afhandeling en assemblage", verklaart de commercieel manager van Zeeland Seaports.

Onderhoudscentrum

De Zeeuwse havens hebben de ambitie om uit te groeien tot centraal onderhoudscentrum voor windmolens op zee. De verwachting is dat er veel nieuwe banen komen in het kader van beheer en onderhoud, ook voor andere windparken dan Borssele. Er moet minimaal 25 jaar onderhoud gepleegd worden aan windpark Borssele, onderhoudsschepen dienen permanent heen en weer te varen in verband met technische controles en aanpassingen en ook de conservering moet op peil blijven. Interessant is het onderhoud en beheer vanuit de buitenhaven, wellicht met helikopter ondersteuning vanuit Zeeland Airport. De werkgelegenheid met betrekking tot beheer, onderhoud en toegevoegde waarde activiteiten zal wellicht meer bedragen dan op het gebied van de bouw van het park. Met het onderhoud van Borssele Park 1 en

2 zijn ongeveer 200 banen aan directe en indirecte werkgelegenheid gemoeid. Naast Vlissingen profileert ook IJmuiden zich als cluster voor beheer en exploitatie van windmolens op zee.



Peter Geertse van Zeeland Seaports

Getijdencentrale

Vanwege het feit dat fossiele brandstoffen klimaatverandering en milieuvervuiling met zich mee brengen, heeft de Nederlandse overheid het vizier op schone energie, afkomstig van de wind, de zon, de aarde of het water. Zeeuwse bedrijven als Istimewa, Hillebrand en Van der Straaten hebben vorig jaar in opdracht van Tocardo een belangrijke bijdrage geleverd aan de elektrotechnische installaties en de staalconstructies van de Getijdencentrale onder de Stormvloedkering bij Neeltje Jans. Het is een mooie vorm van innovatie, die wereldwijd voor spin off zorgt. Eind 2015 realiseerde het Amerikaanse concern AES in Vlissingen Oost haar eerste Europese Advancion energieopslagcomplex. De stroom wordt opgeslagen in een enorme hoeveelheid batterijen. Zo kan er ook op windstille en zonarme dagen groene energie worden geleverd.



THE ENTIRE PROCESS IN ONE HAND

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

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



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

Go for it!



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

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

**Overlasko is dynamic. Do you have a problem?
We will solve it. Go for it! That is our mentality!**
ISO 9001, EN 1090-1 EXC. Class 4 & ISO 3834-2 certified.



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

Van den Bosch en MTG openen eerste tankcleaning van West-Afrika

Logistiek dienstverleners Van den Bosch en MTG hebben de deuren geopend van een tankcleaning in de haven van Tema, Ghana. De cleaning is gebouwd conform de West-Europese kwaliteitsstandaarden en is uniek in zijn soort: het is de eerste tankcleaning van West-Afrika.

Ron Strikker, de Nederlandse ambassadeur in Ghana, heeft de cleaning op 3 november jl. feestelijk geopend. "Ik feliciteer Van den Bosch en MTG van harte met deze prestatie. De cleaning vormt een nieuw voorbeeld van de toenemende Nederlandse investeringen in Ghana", aldus de heer Strikker.



De Nederlandse ambassadeur in Ghana, Ron Strikker, opent de tankcleaning

Stap vooruit

Met de start van de tankcleaning zet Van den Bosch een nieuwe stap vooruit op de Afrikaanse markt. "Steeds meer verladers kiezen ervoor hun vloeistoffen niet in kleinverpakking, maar als bulkvracht naar Afrika te verschepen", vertelt Paul van de Vorle, lid van het directieteam van Van den Bosch. "Dankzij de tankcleaning kunnen we inkomende en uitgaande ladingstromen makkelijker met elkaar verbinden en zo helpen we bedrijven de overstap te maken naar bulktransport. Dat leidt tot vele voordelen op het gebied van onder meer handling, heating en een besparing op de opslag- en verpakingskosten."

Duurzaam transport

Dekomst van de cleaning zorgt bovendien voor een vergroening van het transport op de Ghanese markt. Van de Vorle: "In West-Afrika kunnen tankcontainers nog nergens professioneel gereinigd worden. Dankzij de cleaning kunnen tankcontainers voortaan in Ghana gereinigd worden, wat leidt tot nieuwe mogelijkheden voor verladers en vervoerders. Zo zorgt de cleaning voor een betere balans tussen inkomende en uitgaande ladingstromen en daarmee voor minder loze transportbewegingen. Kortom: een duurzame logistieke oplossing."

Toegevoegde waarde

De exploitatie van de cleaning is in handen van MTG, een dochteronderneming van logistiek dienstverlener Portside, waarmee

Van den Bosch een samenwerkingsverband is aangegaan. MTG is tevens eigenaar van het containerdepot in Tema waarin de reiniging gevestigd is. Managing Director Bas de Vaal ziet de cleaning als een toegevoegde waarde: "Dankzij de cleaning kunnen we een compleet logistiek concept aanbieden aan alle importeurs en exporteurs van vloeibare bulkgoederen. Tankcontainers kunnen nu bovendien ingezet worden om vloeibare bulkgoederen naar diverse aangrenzende Afrikaanse landen te vervoeren, zoals Burkina Faso en Niger."

Europese kwaliteitsstandaarden

De tankcleaning is gebouwd conform de hoge Europese kwaliteitsstandaarden en voldoet bovendien aan alle voorwaarden om Kosher en Halal te reinigen.

Over Van den Bosch

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

Over MTG

MTG is een dochteronderneming van logistiek dienstverlener Portside. Vanuit de haven van Tema in Ghana, biedt MTG een compleet pakket aan terminal services, zoals de opslag van goederen, inclusief bulkhandling en -opslag, reefercontaineropslag en logistieke advisering. Meer informatie: <http://mtg.com.gh> of www.portside.ch



Nieuwe tankopslag terminal in Sluiskil

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

Na een best practice van een half jaar, zal Tank Terminal Sluiskil (TTS) vanaf 1 januari 2017 operationeel zijn. Heros Sluiskil, ATM Moerdijk en EcoService Europe zijn gezamenlijk eigenaar van TTS. De forse tankopslagcapaciteit van 50.000 kuub op het Ecopark Terneuzen is gerealiseerd via sanering van de voormalige vergistingscentrale van het failliete Lijnco. Naast extra opslagfaciliteiten voor het afvalwater van ATM en een flinke boost voor de afvalwaterverwerkingsinstallatie van Heros, is tegelijkertijd ook het milieuprobleem van de voormalige biomassacentrale opgelost. TTS bestaat uit de renovatie van 12 oude opslagtanks en nieuwbouw van een extra tank. De tanks variëren in grootte van 700 tot 6.000 kuub.

De capaciteitsverruiming betekent dat het transport per binnenvaartschip zal toenemen van de afvalverwerkingsterminal in Moerdijk naar Sluiskil. De schepen kunnen bij Heros direct aanmeren en de benodigde infrastructuur aan leidingen naar de terminal is al grotendeels aanwezig. EcoService Europe, initiator van TTS, heeft de tanks schoongemaakt en de reststoffen afgevoerd. Heros is eigenaar van de grond op het Ecopark Terneuzen (inclusief de benodigde

vergunningen). "De sanering van de voormalige vergistingsinstallatie zou het probleem van de overheid (als behartiger van het algemeen belang) worden. De negatieve nalatenschap van de oude installatie is echter prima opgelost door de samenwerkende bedrijven in TTS. Er is zelfs een positieve draai aan de erfenis gegeven. Tank Terminal Sluiskil is een interessante business case. De opslagterminal zorgt naast de opslag voor derden, ook voor optimalisatie van onze waterzuivering. Door de grote opslagcapaciteit kunnen we piekvragen borgen", aldus Arie de Bode namens de directie van Heros Sluiskil.

AEC-bodemas

Ook de nieuwe opwerkingsinstallatie voor AEC-bodemas wordt begin januari opgele-

Tank Terminal Sluiskil is binnenkort operationeel

verd. Heros Sluiskil investeert op deze wijze in de verbeterde terugwinning van metalen en mineralen.

De nieuwe installatie is gebouwd met een stevige knipoog naar de Green Deal. Deze beoogt een inzet van honderd procent van AEC-bodemas in 2020 als schone bouwstof. Daarnaast voorziet het convenant ook in een hogere terugwinning van metalen. De bodemas krijgt als secundaire bouwstof, nadat deze ontdaan is van metalen via wassen of mechanische bewerking, een tweede leven in de circulaire economie. Na opwerking bij Heros wordt de bodemas hoogwaardig toegepast als funderings- en ophoogmateriaal in de wegenbouw, voor landschappelijke inpassing of als toeslagmateriaal voor de beton- en de asfaltindustrie.



Nieuwbouw van de opwerking

Raffinage

Heros is tevens een nieuwe fabriek voor de raffinage van fijnere non-ferro metalen aan het bouwen. Die zijn rijk aan koper, aluminium, chroom, nikkel, zink, messing en edele metalen als goud en zilver. Dankzij deze nieuwe fabriek, die medio 2017 wordt opgeleverd, zal Heros de door haar teruggewonnen metalen zodanig zuiveren dat ze rechtstreeks verkocht kunnen worden aan metaalsmelterijen.

Voorwaarts in de keten

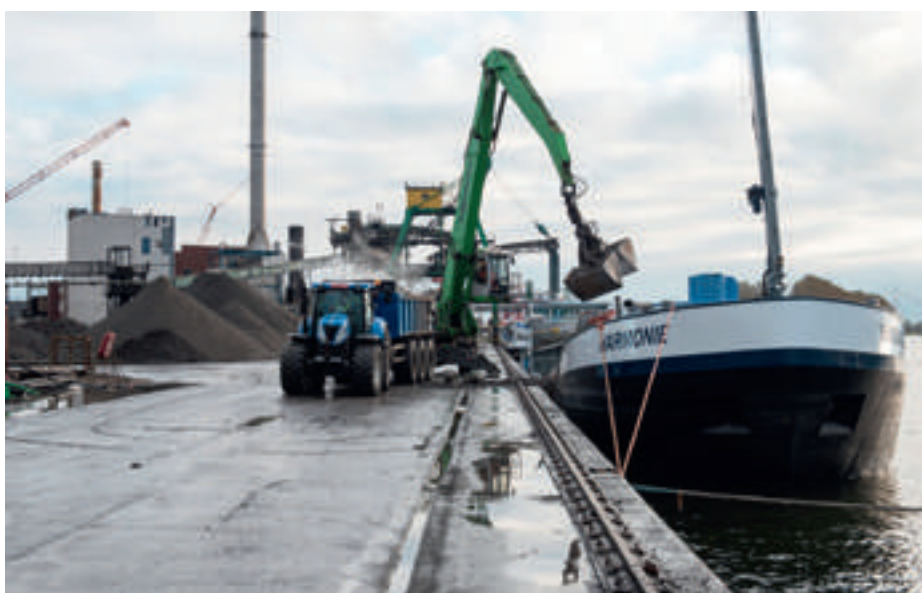
"We integreren voorwaarts in de keten. Hiervoor hebben we voldoende massa nodig. Die is zowel bij Heros als bij onze zusterbedrijven in de Remex groep aanwezig. De wereld wordt steeds competitiever. Om concurrerend te blijven is het belangrijk om over voldoende capaciteit te beschikken. Nadat de nieuwe opwerkingsplant is gerealiseerd, wordt ook de capaciteit van de wasstraat uitgebreid en verbeterd. Door de vernieuwing van de opwerkingsinstallaties is de bodemas nog beter geschikt voor de wasstraat. Bovendien wordt ook de mechanische bewerking van granova® geoptimaliseerd", aldus Edwin Heijnsdijk, projectleider Granova® bij Heros Sluiskil. Het bedrijf produceert en levert jaarlijks 100.000 ton van het hoogwaardige granulaat granova®, als duurzaam alternatief voor primaire grondstoffen zoals zand en grind in betonwaren en asfalt. De investering moet het mogelijk maken de toepassing van schone bouwstoffen in 2017 te verdrievoudigen.



Afvalwaterzuivering

Duurzame kringloop

In totaal wordt door Heros 16 miljoen euro geïnvesteerd in de verbeterde terugwinning van metalen en mineralen uit bodemas. De specialist in herwinning van grondstoffen uit afval richt zich op productie en verkoop van Eco-grondstoffen, duurzame waterbehandeling en havenfaciliteiten. De bodemas herleeft als secundaire bouwstof in de duurzame kringloop.



De kade van Heros aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen

Het Zeeuws-Vlaamse bedrijf is met afstand de grootste verwerker van AEC-bodemas in de Benelux. Ondertussen is Heros ook een aantal duurzame projecten in het buitenland aan het ontwikkelen, met een speciale focus op het Verenigd Koninkrijk.

Bulkschepen

Corebusiness van Heros is de verwerking van de bulkmaterialen AEC-bodemas, schroot en afvalwater. Vele bulkschepen meren jaarlijks af en aan op de kade van Heros, aan het kanaal van Gent naar Terneuzen. Na de sloop van de drie silo's van de voormalige Cokesfabriek eind 2015, zijn halverwege 2016 de havenkranen ontmanteld. Momenteel wordt het terrein door aanneemsbedrijf H4A geëgaliseerd. "Het zicht is flink verfraaid, waardoor zelfs een nieuwe skyline voor het dorp Sluiskil is geschapen. Voor het vrijkomende haventerrein wordt een passende herbestemming gevonden. In ieder geval kunnen we nu zelf gemakkelijker en sneller laden en lossen, terwijl er ook voor derden de mogelijkheid is om van de nieuwe efficiënte op- en overslagfaciliteiten gebruik te maken", aldus Patrick Dekeyser, die het hele sloopproject heeft begeleid. Hij was eerst bijna 22 jaar werkzaam voor de Cokesfabriek en ging ruim 16 jaar geleden mee over naar Heros Sluiskil, de erfopvolger van de oude industrie. De oude silo's werden gebruikt om steenkool vanuit de schepen in te lossen. Van daaruit ging de steenkool naar de ovens, waar er cokes van werd gemaakt. Van het schroot dat vrijgekomen is door de sloop van de havenkranen wordt in de staalfabrieken nieuw staal gemaakt.

Project Joure

Heros produceert maandelijks 50.000 ton secundaire grondstoffen. De voorraden AEC-bodemas zijn ondertussen van een dusdanige omvang dat ook grootschalige

projecten aan de andere kant van Nederland worden belevd. In het Friese Joure worden momenteel werkzaamheden uitgevoerd om de laatste grote snelwegrotonde in Nederland te vervangen door een kunstwerk met ongelijkvloerse kruisingen. Daardoor zal de verkeersdruk aanzienlijk worden verlicht. Het betreft de kruising van de A6 en de A7, inclusief de nodige op- en afritten.

De AEC-bodemas wordt vanaf de kade in Sluiskil per schip getransporteerd met schepen van ongeveer 110 meter lengte die telkens 2800 tot 3200 ton meenemen. Deze schepen gaan naar Mineralis in Lemmer waar ze gelost worden in vrachtwagens. Daarna pendelen er een 15-tal vrachtwagens voor de 17 kilometer natransport per as. Heros Sluiskil levert voor het project Joure tot medio 2017 in totaal 750.000 ton AEC-bodemas. Het vindt zijn toepassing als ophoogmateriaal.

www.heros.nl



Project Joure



Geslaagd bedrijfsbezoek MBC bij Lumileds

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Atelier CPD

De Middelburgse Bedrijven Club was op 21 november in grote getale op bezoek bij Lumileds, onderdeel van Royal Philips. De leden van de MBC werden na de welkomstwoorden van Lumileds directeur Ronald Reunis en MBC-voorzitter Bram van Stel in groepen naar de volledig geautomatiseerde productielijnen geleid. De rondleiding werd door de vestigingsdirecteur en een aantal oud-werknemers van Lumileds (voorheen Vitrite, Philips) verricht.

Rondleiding door de fabriek in Middelburg.

Vanuit Middelburg worden wereldwijd alle automotive Philips fabrieken beleverd. Eind 2015 is de China productie van auto-lamp onderdelen terug naar Middelburg gehaald, uit oogpunt van hoge kwaliteit tegen een concurrerende kostprijs. Medio 2016 heeft de vestiging op Arnestein de signaallamp onderdelen overgenomen uit Frankrijk. Naast de koplamp onderdelen worden nu ook alle signaal lamp onderdelen in Middelburg geproduceerd. Vanuit de Zeeuwse hoofdstad worden naast de kunststof en metalen onderdelen voor de traditionele autolampen, ook meer ledachtige producten ontwikkeld, niet alleen voor de automotive maar bijvoorbeeld ook lensjes voor elektronica en optische kunststofdelen voor straatverlichting. De Middelburgse

vestiging biedt emplooi aan 150 mensen. Wereldwijd zijn er bij Lumileds, onderdeel van Royal Philips, 8.500 mensen werkzaam in 32 landen.

Tijdens het bedrijfsbezoek werd ook de algemene ledenvergadering van de Middelburgse Bedrijven Club gehouden. Preses Van Stel overhandigde tijdens de vergadering officieel het eerste exemplaar van het nieuwe MBC Magazine aan de Middelburgse wethouder Johan Aalberts van economische zaken.

Contacta

Vervolgens ontvingen alle aanwezigen de nieuwe brochure. Met diverse interviews en sfeerverslagen is het niet alleen een



Wethouder Johan Aalberts ontving het nieuwe MBC Magazine van voorzitter Bram van Stel.

handig naslagwerk voor de ruim 170 leden, maar ook voor potentiële nieuwkomers van de Middelburgse Bedrijven Club. Eerder al werd het nieuwe magazine op de Contacta, de grootste bedrijvenbeurs van Zuid-West Nederland, officieus gepresenteerd. Na de ledenvergadering was er bij Lumileds een goed verzorgd buffet, inclusief heerlijke kreeftensoep en witlofsoep.



Ronald Reunis, vestigingsdirecteur van Lumileds en voorzitter van de BZW Noord- en Midden-Zeeland.

Weerzien

Voor Bram van Stel, in het dagelijks leven directeur-eigenaar van de Prior Groep, was het bedrijfsbezoek een weerzien met oud-collega's. Na zijn studie werktuigbouw aan de HZ in Vlissingen ging Bram als quality engineer aan de slag bij Philips, dat destijds nog in de binnenstad van Middelburg was gevestigd. Ook voor Ronald Reunis begon zijn carrière bij Philips in Middelburg. Hij is het concern altijd trouw gebleven. De Hulstenaar van origine was onder andere actief in Polen, Indonesië en Italië. Na Philips in Roosendaal en Terneuzen, met daarnaast een 'global' rol in kwaliteit, is hij terug op het oude nest. Ronald Reunis (56), die in de jaren tachtig na Morres Hulst (1e divisie) in de eredivisie volleybalde bij Brevok en bij het Belgische Herentals, is tevens voorzitter van de BZW Noord- en Midden-Zeeland. Eerder was hij vicevoorzitter van BZW Roosendaal. Net als de MBC streeft de ondernemerskoepel naar een optimaal vestigingsklimaat voor zowel bestaande als nieuwe bedrijvigheid. Speerpunten van de BZW zijn infrastructuur & bereikbaarheid, arbeidsmarkt & onderwijs en duurzaamheid & milieu. "Door de aanleg van de N57 is er een veel betere ontsluiting voor de Middelburgse bedrijventerreinen Arnestein en Ramsburg. Zeeland breed biedt de aanleg van de vierbaans autoweg Goes-Zelzate positieve impulsen voor de economie. Daarnaast blijft de BZW lobbyen voor de spoorlijnen Sloe-Antwerpen (VEZA) en Axel-Zelzate", aldus Ronald Reunis.



Een kijkje in de fabriek.

ting voor de Middelburgse bedrijventerreinen Arnestein en Ramsburg. Zeeland breed biedt de aanleg van de vierbaans autoweg Goes-Zelzate positieve impulsen voor de economie. Daarnaast blijft de BZW lobbyen voor de spoorlijnen Sloe-Antwerpen (VEZA) en Axel-Zelzate", aldus Ronald Reunis.

"Door de aanleg van de N57 is er een veel betere ontsluiting voor de Middelburgse bedrijventerreinen Arnestein en Ramsburg. Zeeland breed biedt de aanleg van de vierbaans autoweg Goes-Zelzate positieve impulsen voor de economie. Daarnaast blijft de BZW lobbyen voor de spoorlijnen Sloe-Antwerpen (VEZA) en Axel-Zelzate", aldus Ronald Reunis.

Verankerd

Al sinds mensenheugenis is Philips verankerd in de Middelburgse samenleving. In de Zeeuwse hoofdstad worden door Philips vanaf 1893 met messing, aluminium, glas en hardpapier lampvoeten gemaakt voor gloeilampen, spaarlampen en TL lampen. Sinds 2015 worden er onder de vlag van Lumileds nog uitsluitend onderdelen voor autokoplampen, autostop- en signaallampen en optische onderdelen voor ledlampen vervaardigd. Producten die dienen te voldoen aan extreme kwaliteitseisen. In 2018 wordt het 125-jarig bestaan gevierd op bedrijventerrein Arnestein.

www.lumileds.com



Een hapje en een drankje na de vergadering.



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

Nieuw E-book: 'Start-Up Binnenvaart; Gids voor startende ondernemers in de binnenvaart'

Mercurius Scheepvaart geeft een zelfgeschreven e-book uit. Dit 18-pagina tellende e-book is gratis te downloaden vanaf de website van Mercurius Shipping Group. In deze gids wordt een helder overzicht gegeven van de 'diverse mogelijkheden om succesvol een onderneming in de binnenscheepvaart op te starten.'

Starten als ondernemer in de binnenvaart is een behoorlijke uitdaging. Een mooie uitdaging en tevens een mooie kans. De binnenvaart is een kapitaalintensieve sector. Voor je een schip kan kopen moet je flink wat geld bij elkaar verzameld hebben. Dit kan een behoorlijke drempel zijn! Slechts een enkeling lukt het om bij de start een schip te financieren middels eigen spaargeld, een achtergestelde lening van de verkoper, familie, bevrachter of crowdfunding en weet de rest van het benodigde kapitaal bij een binnenvaartbank te lenen.

Hoe kun je ervaring opbouwen als ondernemer, als je nauwelijks kans krijgt om een schip te exploiteren of te kopen?

Hoe kun je kapitaal opbouwen om voldoende eigen vermogen te bezitten om een schip aan te kopen, als je nog geen eigen onderneming hebt?

Op deze en andere vragen geeft het e-book van Mercurius antwoord. Een duidelijk en eerlijk verhaal over opties en mogelijkheden in de huidige markt. Ben jij op zoek naar een realistisch beeld over de kansen, voordelen maar ook risico's en nadelen aan ondernemerschap? Download dan gratis ons e-book en ga de uitdaging aan!

www.mercurius-group.nl/gratis-startup-gids-binnenvaart/

Baggerbedrijf de Boer sluit tienjarig onderhoudscontract in Nieuw-Zeeland

Het Sliedrechtse Baggerbedrijf de Boer gaat tien jaar lang het onderhoud verzorgen van een vijftal havens in Nieuw-Zeeland. Het contract hiervoor werd woensdag 9 november in Auckland ondertekend in aanwezigheid van het Nederlandse Koningspaar en de Nederlandse en Nieuw-Zeelandse ministers van Economische Zaken, Henk Kamp en Steven Joyce.

Het langjarige contract betreft de havens van Napier, Taranaki, Timaru, Lyttelton en Tauranga. Bijzonder is dat deze concurrerende havens met een gezamenlijke aanbesteding de handen ineen geslagen hebben zodat een baggerschip permanent in Nieuw-Zeeland gestationeerd kan worden. Baggerbedrijf de Boer zet hiervoor de sleep-hopperzuiger 'Albatros' in.

Hollands glorie

"We zijn zeer trots op het binnenslepen van dit contract", aldus Kees van de Graaf, direc-



Sleephopperzuiger 'Albatros' (foto: Van der Kloet Fotografie)

teur van Baggerbedrijf de Boer. "Als familiebedrijf richten wij ons op de lange termijn. Daar sluit dit tienjarig contract naadloos bij aan. Een mooi voorbeeld van duurzame samenwerking tussen alle partijen en oer-Hollands glorie in den vreemde.

Uiteraard is de aanwezigheid van de Koning en Koningin bij de ondertekeningsoplechtigheid voor ons de spreekwoordelijke kers op de taart."

Baggerbedrijf de Boer – Dutch Dredging

Baggerbedrijf de Boer is een middelgroot baggerbedrijf, gevestigd in Sliedrecht. Onze activiteiten bestaan uit baggeren en het verrichten van metingen en andere waterbouwkundige werkzaamheden in de breedste zin van het woord. Het familiebedrijf bestaat ongeveer een halve eeuw en is uitgegroeid tot een organisatie met ongeveer 150 medewerkers en 30 schepen.

Peter Duwel aan het roer van Canal Company

Eind oktober kondigde Jan Larsén, CEO van de Zweedse Strömman Group de benoeming van Peter Duwel aan als nieuwe CEO van Canal Company. Deze Amsterdamse rederij, opgezet door Felix Guttman, is dit voorjaar in Zweedse handen overgegaan. Peter Duwel was als CFO reeds werkzaam bij het bedrijf en neemt nu het roer over van de vertrekkende Arjan van der Meer.

Focus

Jan Larsén van de Zweedse Strömman Group: "Met Peter Duwel als CEO Nederland gaan we het bedrijf verder uitbouwen. We zullen ons focussen op de on- en offline distributie van onze rondvaartproducten en het aanverwante toeristische aanbod. Dit doen we zelfstandig en met partners. Zo zijn wij bijvoorbeeld dit voorjaar begonnen met de exploitatie van A'DAM LOOKOUT – de drukbezochte attractie op de A'DAM Toren – een prachtig nieuw onderdeel van ons bedrijf. We willen de bezoeker van de stad kunnen blijven boeien en tegelijkertijd de stad helpen zich internationaal te profileren. Kwaliteit is immers cruciaal om de internationale concurrentiepositie van Amsterdam te handhaven en hoogwaardig toerisme aan te trekken."

Peter Duwel: "Canal Company heeft een belangrijke plek in de stad weten te krijgen, omdat we al sinds de tachtiger jaren werken vanuit liefde en passie voor Amsterdam. Felix is de drijvende kracht achter tal van ontwikkelingen geweest, waaronder recent het Amsterdam Light Festival. De stad staat nu voor een grote uitdaging rond het reguleren van de drukte. Wij zullen ons in de toekomst nog meer gaan inzetten om oplossingen te bieden en het toerisme te helpen spreiden. Een voorbeeld is onze Harbour Cruise, die de toerist meeneemt naar andere wateren dan de hooggewaardeerde doch drukbezochte grachten. Op deze manier maken we de stad groter en het probleem kleiner. En zo maken we de stad steeds een beetje mooier."



Peter Duwel, nieuwe CEO Canal Company

Wisseling van de wacht

De afgelopen jaren vormden reder Felix Guttman, Peter Duwel en de vertrekkende Arjan van der Meer gezamenlijk de directie van Canal Company. "Ik wil Arjan bedanken voor de samenwerking en zijn tomeloze inzet. Nieuwe uitdagingen volgen, maar we houden koers en blijven onze liefde voor Amsterdam delen met de gasten!", zegt Duwel. Op 1 november draagt Arjan van der Meer het stokje over: "Canal is een prachtig bedrijf. Nu ik een nieuwe stap ga nemen draag ik mijn taken vol vertrouwen over aan Peter. Ik blijf nog even bij het reilen en zeilen betrokken en stap begin 2017 officieel van boord."

Over Canal Company en de Strömman Group Canal Company is een typisch Amsterdams bedrijf. In 1984 introduceerde Felix Guttman onder de naam Canal Bike de waterfiets als nieuw toeristisch product in de toen nog stille Amsterdamse grachten.

Inmiddels is Canal Company als marktleider de grootste rederij van Amsterdam met jaarlijks meer dan 1,5 miljoen gasten. Canal Company beoogt al sinds de oprichting het meest gastvrije en inspirerende toeristische bedrijf van Amsterdam te zijn, waarbij duurzaamheid hoog in het vaandel staat. Zo introduceerde het bedrijf al 25 jaar geleden als eerste in Europa schone CNG-motoren en beschikt het als enige rederij in Europa over het Gouden Green Key certificaat. Sinds het voorjaar van 2016 maakt Canal Company onderdeel uit van de Zweedse Strömman Group; sinds tweehonderd jaar actief in scheepvaart en toerisme, eigendom van de familie van Hans von Rettig. Strömman Turism & Sjöfart, van oorsprong gevestigd in Stockholm, breidde haar activiteiten de afgelopen jaren uit met diverse vestigingen in Zweden, Noorwegen, Finland, Denemarken en Nederland.

Zie ook www.canal.nl

Nieuwsberichten

Offshore wind is een flinke groeimarkt

VDS maakt en monteert bijzonder equipment voor offshore wind fundaties en toebehoren

De traditionele olie- en gaswinning heeft het lastig. Onder andere omdat andere markten opdrogen hebben traditionele spelers in die branche de switch gemaakt naar het segment van de offshore wind. Daar spelen diverse toeleverings- en constructiebedrijven op in. Zo deed VDS Staal- en Machinebouw uit Vlissingen Oost vijf jaar geleden nog maar weinig in de offshore, maar inmiddels is ongeveer driekwart van haar bedrijfsactiviteiten offshore gerelateerd, met name op het gebied van de markt van de hernieuwing van energie. Mede dankzij een eigen kade van 250 meter aan diep vaarwater in het Vlissingse havengebied, weten grote concerns als Van Oord, Heerema, Allseas, Seaway Heavy Lifting, Dong Energy, SIF en de Jan de Nul Group het Zeeuwse bedrijf goed te vinden. VDS maakt en monteert gespecialiseerd equipment voor de offshore wind industrie. Waaronder ook grillages om de tonnen wegende offshore fundaties 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. Dankzij de eigen engineering-afdeling en gecertificeerde



VDS beschikt over een eigen kade aan diep vaarwater in de haven van Vlissingen

specialisten voor de onshore en offshore markt heeft VDS Staal zich ontwikkeld tot een professionele speler voor het top segment. Daarvoor beschikt ze ruime faciliteiten op de eigen kade aan diep vaarwater in zowel Vlissingen als de Eemshaven. VDS Staal- en machinebouw heeft in de afgelopen periode op haar eigen kade onder andere twee dekken voor een topside (high voltage station) voor een offshore windpark in de Ierse Zee gebouwd (fabricage, samenstellen en coaten voor OWF project Walney).

Grillages

VDS droeg ook zorg voor fabricage en installatie van het 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.

Nobelwind

Verder is een J-tube cage gefabriceerd voor CS Wind, ten behoeve van het offshore windpark 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.

Restauratie De Hef

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de restauratie van de monumentale spoorbrug De Hef in Rotterdam, inclusief conservering in de traditionele groene kleuren. Op locatie, in het historische stadshart van Rotterdam, zijn slechte stukken staal vervangen 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 laat men 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. Ook de staalkabels worden vervangen door VDS. Een restauratieproject als De Hef, is voor de onderneming uit Nieuwdorp een nieuwe uitdaging.

www.vdsstaalbouw.nl



Vole au Vent



Restauratie Koningshavenbrug



J-tube cage

Nieuwsberichten

Haven Gent en Zeeland Seaports verkennen fusie

Het Vlaamse Havenbedrijf Gent en het Nederlandse Zeeland Seaports zetten verdere stappen om hun samenwerking te versterken met een fusie als 'stip aan de horizon'. De havenbedrijven hebben de afgelopen maanden een onderzoek verricht naar de kansen en mogelijkheden van een samenwerking. Tegen eind april 2017 willen beide havenbedrijven weten of een fusie het beste is. De verkenning is voor beide bedrijven een logisch gevolg van de reeds bestaande intense samenwerking, de ligging, de vergelijkbare omvang van de havengebieden en de strategische overlapping. Op maandag 7 november 2016 ondertekenden beide bedrijven in het Gentse stadhuis daartoe een intentieverklaring. De intentieverklaring werd ondertekend door de voorzitter van het Havenbedrijf Gent Mathias De Clercq, de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Zeeland Seaports Roelf H. de Boer en de respectievelijke CEO's Daan Schalck en Jan Lagasse. Onder het toezien oog van de Vlaamse minister-president Geert Bourgeois en Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken Ben Weyts en de Nederlandse minister-president Mark Rutte en minister Schultz van Haagen van infrastructuur en Milieu. De ondertekening vond plaats als afsluiting van de Vlaams-Nederlandse Top in de Pacificatiezaal van het Gentse stadhuis.

Het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports zullen gedurende de komende zes maanden de mogelijkheden onderzoeken inzake onder andere fiscaliteit, de bestuurlijke en juridische structuur, de relaties met de nationale en regionale overhe-

den, havengelden en prijzen voor concessies en dienstverleningen.

Een logisch gevolg

Deze verdere samenwerking is een logisch gevolg van de ligging, de vergelijkbare omvang en de strategische overlapping van beide havenbedrijven. Het betreft immers één aaneensluitende economische zone van Vlissingen, Borsele en Terneuzen tot Gent. De omvang en de strategie van beide havenbedrijven is op veel vlakken vergelijkbaar (inzetten op het clusteren van activiteiten, bulkhavens, grote industriële aanwezigheid, hoge toegevoegde waarde en hoge tewerkstellingsgraad). Ook wordt momenteel al op verschillende vlakken samengewerkt (de Nieuwe Sluis, gezamenlijke scheepvaartbegeleiding, samen commerciële troeven van de regio promoten op beurzen en management van de haveninfrastructuur).

Nieuwe dynamiek

Beide directies staan 100 procent achter de fusieverkenning, juist ook vanuit de belangen voor de bedrijven in de haven en de sociaaleconomische betekenis voor de regio.

"Een intensief samenwerkingsverband levert naar onze overtuiging alleen voordelen op. Voordelen voor de bestaande en nieuwe bedrijven die een stevige partner zullen vinden om hen te ondersteunen, voordelen voor de betrokken regio's die met een gecombineerd havenbedrijf tot de top van Europa zullen behoren en voordelen voor de beide havenbedrijven en hun mede-

werkers die met een grotere kritische massa nog professioneler zullen kunnen opereren. Dit zal ongetwijfeld een nieuwe dynamiek creëren in de Vlaams-Nederlandse Delta", aldus Jan Lagasse, CEO Zeeland Seaports.

"Dit is voor het Havenbedrijf Gent het mooiste project tot nu toe. Samen betreden we de top 10

van de Europese havens. Dit betekent veel voor de slagkracht die wij als haven kunnen tentoonspreaderen in een steeds mondialer wordend krachtenveld. Die toegenomen slagkracht is bovendien zeer positief voor de bedrijven in de haven, maar ook voor de regio", verklaart Daan Schalck, CEO van het Havenbedrijf Gent.

Hanse Staalbouw actief met diverse projecten



CEO Wim de Jonge in gesprek met een ondernemer op de Contacta in Goes.

Hanse Staalbouw uit het Zeeuwse Nieuwerkerk heeft in de afgelopen anderhalf jaar 250 ton staal geleverd ten behoeve van een fabriek in Rusland en 1800 ton staal aan Brazilië. Binnenkort start Bulk Handling Systems (BHS) in Aberdeen met de bouw van een grote sorteerplant. Keith levert de vloeren en Hanse staal voor de bordessen, de trappen en het ondersteuningsmateriaal voor de machines. Hanse heeft momenteel Keith walking floors voor zowel de binnenlandse markt als China in productie. Het zijn speciale strips die los van elkaar bewegen waardoor (bulk)lading gedoseerd gelost of verplaatst kan worden. Ze vinden met name hun toepassing in de recycling, waar ze op alle mogelijke manieren worden toegepast: om afvalstromen te scheiden, ovens gedoseerd te voorzien van hout of biomassa-centrales gereguleerd te bedienen. Ook in de agricultuur, energieopwekking en houtproductie vinden ze hun toepassing. "Dit Amerikaans ontwerp handling systeem is uitermate geschikt voor het bulkgoed. Het unieke horizontale laad/los systeem kan bijna elk bulkmateriaal verwerken. We leveren deze producten over de hele wereld. Zo hebben we al vloeren geleverd in België, China, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Singapore en Spanje", aldus projectleider Marlinde Eichler-de Jonge.

Het familiebedrijf is van oudsher gespecialiseerd in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden in de agrarische, industriële en utiliteitssector. In eigen land realiseerde het bedrijf van CEO Wim de Jonge dit jaar de ruwbouw van de nieuwe aankomsthal 2 van Rotterdam The Hague Airport. In Goes is Hanse Staalbouw hoofdaannemer voor de herbouw van landbouwmechanisatiebedrijf Gebr. Weststrate. In opdracht van Heros Sluiskil heeft Hanse Staalbouw profielen, (traanplaat) bordessen, trappen en kooiladders geproduceerd en gemonteerd voor de nieuwe AEC-bodemass opwerkingsinstallatie.

www.hansestaalbouw.nl



Kanaal van Gent naar Terneuzen

Alarmerende stijging fileschade

De schade door files voor de Nederlandse economie steeg in 2015 naar maar liefst 1,1 miljard euro. Het jaar ervoor bedroeg de schade nog 875 miljoen euro. Dit blijkt uit onderzoek van ondernemersverenigingen EVO, Fenedex en Transport en Logistiek Nederland (TLN). Zij noemen de cijfers alarmerend en vragen het kabinet om investeringen in fysieke én digitale infrastructuur.

Aanpakken

Files zorgen niet alleen voor ergernis, maar ook voor economische schade. Zo zijn bestel- of vrachtauto's langer onderweg omdat ze stilstaan of moeten omrijden. Deze vertragingen zorgen voor lege schappen in winkels of vertragingen van productielijnen in fabrieken. EVO, Fenedex en TLN willen daarom dat het kabinet een reeks knelpunten direct aanpakt en reeds geplande investeringen in wegen naar voren haalt. Ook zijn er investeringen in digitale vervoersystemen nodig waardoor de bestaande infrastructuur efficiënter gebruikt kan worden.

Schade

Van alle files uit de top-20 steeg de schade in vergelijking met vorig jaar. De grootste economische schade vond plaats op de A15 knooppunt Ridderkerk- Gorinchem: 11,4 miljoen euro, gevolgd door de A13 knooppunt Ypenburg - Kleinpolderplein (11,2 miljoen). De A67 tussen knooppunt Leenderheide en Zaarderheide noteerde de sterkste stijging: 6,5 miljoen euro. Ook op de A12 en A4 zijn extreme toenames van de filedruk te zien. De Tweede Kamer debatteert volgende week maandag over de begroting voor infrastructuur.

Compensatie milieuzones gebakken lucht

Van de beloofde compensatie voor ondernemers rondom steden met milieuzones die door de invoering hiervan tot tienduizenden euro's kwijt zijn aan nieuwe bestelauto's, komt vooralsnog weinig terecht. Dit stellen ondernemersverenigingen EVO en Fenedex nadat staatssecretaris Dijksma de compensatieregeling doorschuift terwijl de nieuwe, strengere regels allang van kracht zijn.

EVO en Fenedex, belangenbehartigers van 20.000 handels- en productiebedrijven, willen dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de compensatieregeling alsnog in werking stelt en gemeenten vraagt om geen boetes meer uit te delen tot de regeling er is. De Tweede Kamer debatteert vandaag over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ondernemers

Utrecht heeft al meer dan een jaar een milieuzone, Rotterdam sinds 1 januari van dit jaar en Amsterdam volgt op 1 januari 2017. Ondernemers uit omliggende gemeenten zouden daarom van een compensatieregeling gebruik kunnen maken. Staatssecretaris Dijksma stelt nu voor om het besluit over de uitvoering van deze regeling uit te stellen tot begin 2017. Ruim 95 procent van de 820.000 bestelauto's die in Nederland rijden, zijn van ondernemers als aannemers, bakkers, hoveniers of installateurs.

Transport- en logistieksector komen bij elkaar op eerste editie TransLogista Venray 2016

De eerste editie van TransLogista vindt op 13, 14 en 15 december 2016 plaats in Evenementenhal Venray. Op deze vakbeurs worden de transport- en logistieksector samengebracht. Het exposantenveld krijgt steeds meer gestalte, evenals het kennisprogramma. TransLogista moet hét kennis- en netwerkplatform worden voor logistiek- en transportprofessionals uit de regio Venlo-Venray.

Het gebied Venlo-Venray staat al acht jaar op rij op nummer één op de Logistieke Kaart. Ook voor de toekomst wil deze regio één van de Europese topregio's zijn voor logistiek. Evenementenhal wil met TransLogista de draaiende motor zijn achter de ontwikkeling in de regio. De vakbeurs speelt in op de behoeften van exposanten. "Zij geven aan positief te zijn over onze beurskoers en de potentie van Openingstijden en e-tickets

De eerste editie van TransLogista vindt plaats op 13, 14 en 15 december 2016 in Evenementenhal Venray. De beursvloer is geopend van 15.00 tot 21.00 uur. Parkeren is gratis. Belangstellenden kunnen hun gratis e-tickets aanvragen via:

www.evenementenhal.nl/translogista-ve



Voortvarend in milieu

Met multifunctionele kraanschepen, duwbakken en reinigingsapparatuur 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



BOEKBESPREKINGEN

Scottish and Manx Lighthouses

The Northern Lighthouse Heritage Trust recently released a remarkable book entitled "Scottish and Manx Lighthouses. A photographic journey in the footsteps of the Stevensons". The book has been written by Ian Cowe.

"An inspirational photographic appreciation of Scotland and the Isle of Man's rich lighthouse heritage", we read on the back cover of this marvellous book.

It continues as follows: "This is an unmatched compilation of glorious photographs of Scotland's marvellous lighthouse heritage. Join photographer Ian on a journey by foot, car, boat and helicopter around the stunning coastline of Scotland and the Isle of Man to capture this wonderful collection of images. Learn about the exploits of the Stevensons who battled against the elements for over 150 years and the keepers who manned these inspirational sentinels of the sea. The story is brought right up to the present day with images of the work and people of the Northern Lighthouse Board in the 21st century."

This book should be in the library of every ship-lover!

"Scottish and Manx Lighthouses" (ISBN 978-0-9567209-1-7) is issued as a paperback. The book counts 182 pages and costs £20 or \$27.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, The Northern Lighthouse Heritage Trust, 84 George Street, Edinburgh EH2 3DA, UK (Scotland).

Goud en Indianen

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Goud en Indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643". De publicatie werd bezorgd en ingeleid door Henk den Heijer.

Begin 1643 vertrok een vloot onder bevel van Hendrick Brouwer vanuit Recife naar het zuiden van Chili. De schepen waren van extra geschat voorzien, hadden bouwmaterialen voor een fort aan boord en waren bemand met 650 zee-lieden en soldaten. Delen van West-Afrika en Brazilië waren al in het bezit van de West-Indische Compagnie en de verovering van Chili moest het sluitstuk worden van een Nederlands imperium op het zuidelijk halfrond.

Johan Maurits van Nassau, de gouverneur van Nederlands-Brazilië, had het initiatief tot de expeditie genomen. Hij wilde een bondgenootschap sluiten met de indianen van Zuid-Chili die eerder tegen de Spaanse veroveraars in opstand waren gekomen. Samen met hen hoopte hij de rijke zilvermijnen van Potosi in de Andes te veroveren. Eind april 1644 bereikten de Nederlanders het eiland Chiloë waar zij Spaanse doelen aanvielen en indiaanse bondgenoten aan boord namen voor de bezetting van de noordelijker gelegen stad Valdivia, het einddoel van de reis. Brouwer stierf echter voordat het einddoel was bereikt. Door tactloos optreden van zijn opvolger Elias Herckmans tegen de indianen mislukte de expeditie. Herckmans leidde de terugtocht naar Recife waar de schepen een jaar na hun vertrek voor anker gingen. De aanval op Zuid-Chili was niet het gedroomde sluitstuk van een Nederlands imperium op het zuidelijk halfrond maar luidde de neergang van Nederlands-Brazilië in.

Het tijdens de reis bijgehouden journaal, de daarin opgenomen brieven over de communicatie tussen de schepen en de verhoren van gevangen genomen Spanjaarden en indianen, geven een uniek inzicht in het verloop van deze vrijwel onbekende expeditie.

"Goud en Indianen" (ISBN 9789462490529) telt 344 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 44.22 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverijcentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agora-books.com.

Brown's guide to Survival at Sea

Brown, Son & Ferguson Ltd recently published the first edition of "Brown's guide to Survival at Sea", written by Captain C. Mac Sweeney BB, MN; All professional seafarers are required to have a minimum level of training in sea survival. Those charged with the responsibility to launch or recover survival craft and look after survivors are similarly required to have a minimum level of training and competence, as are those responsible for operating fast rescue boats. The training required to meet that level of knowledge and competence is carried out both ashore and in training facilities throughout the world all using the requirements from SOLAS and the Standards

of Training & Certification of Watchkeepers (STCW Code). The STCW Code lays out the minimum standards required for seafarers, covering a whole range of competencies.

This book is designed to assist seafarers in understanding those requirements, to help them understand those requirements, to help them understand the basics of sea survival and handling of Survival Craft, and to help prepare and guide them through the shore based PST (Personal Survival Training), CPSC (Certificate of Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats) and FRB (Fast Rescue Boats) courses. It should also prove to be a useful guide for those going to refresher training as required under the so called STCW Manila amendments.

No seafarer should be faced with a situation where they do not know what to do during abandonment or during the survival phase post-abandonment. The regulations and training requirements are there-but it is the seafarers knowledge that is the key.

"Brown's guide to Survival at Sea" (ISBN 978-1-84927-053-3) is issued as a hardback. The book, liberally illustrated with engravings, maps and photographs, counts 314 pages and costs £36 or 44,14 euro. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Brown, son & Ferguson, Ltd, 426 Drumoyne Road, Glasgow G51 4DA, UK. Tel. +44(0)141 883 0141, Fax +44(0)141 810 5931, E-mail: info@skipper.co.uk, Website: www.skipper.co.uk.

Ate the Dog Yesterday

Whittles Publishing recently released a new title, "Ate the Dog Yesterday. Maritime casualties, calamities and catastrophes", written by Graham Faiella.

The constant dangers that the deep-sea sailing ships and sailors of the 19th century and early 20th centuries faced were numerous and this book recounts the true-life dramas of their perils and misfortunes – the battles that they waged, and all too often lost – against the hazards of the sea.

Life was tough for 19th century sailors in sail – shipboard work was hard and routinely dangerous. Crew members were frequently maimed or even killed by the sea, or by any number of dangers they faced while working their ships. It was the same for crews in all merchant sailing ships of that time: sailors bore the extraordinary hardships as nothing more nor less than their duty to obey

their captains and drive their ships to a safe port to discharge or take on cargoes.

Great disasters from around the world are featured including the 'Sir John Lawrence': loss of all crew and 730 pilgrims; the 'Oncl Joseph' and the 'Damned Ship' 'Ortigia'; the 'Princess Alice' and 'Bywell Castle' collision: tragedy on the Thames; the 'Camorta' sunk in Bay of Bengal cyclone with 739 dead; the sinking of the 'Utopia' at Gibraltar with over 500 lives lost; the 'Mohegan' wrecked on the Manacles and the loss of the 'Stella' in the Channel Islands when 112 people lost their lives. From remarkable voyages, mutinies, hoaxes, curiosities and disease, to Cape Horn passages, collisions and castaways, this book has a fund of amazing tales that will engross the reader.

"Ate the Dog Yesterday" (ISBN 978-1-84995-089-3) is issued as a paperback. The softback book, liberally illustrated with engravings, maps and photographs, counts 528 pages and costs £30. 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@whittles-publishing.com, www.whittlespublishing.com.

Het Haven Schandaal

Bij uitgeverij De Geus verscheen onlangs "Het Haven Schandaal". Frank de Kruij tekende als auteur. Het boek brengt een meeslepend verhaal over verregaande belangenverstrengeling, ogenschijnlijke corruptie, chantage en grensoverschrijdende ambitie. 30 augustus 2004 was een zwarte dag voor de haven van Rotterdam; de directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, Willem Scholten, werd op non-actief gesteld. Scholten had, zonder zijn politieke bazen daarover te informeren, voor 180 miljoen euro aan garanties voor bankleningen aan zakenman Joep van den Nieuwenhuijzen gegeven. Dat kwam pas aan het licht toen verschillende onderdelen van de onderneming van Van den Nieuwenhuijzen failliet gingen en de banken hun geld opeisten. Frank de Kruij schreef een spannende reconstructie van deze gerucht makende affaire.

"Het Haven Schandaal" (ISBN 9789044535808) telt 287 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgever De Geus BV, Postbus 1878, 4801 BW Breda, Nederland. Website www.degeus.nl.



*„If there is a better way,
we will find it for you!“*



Trimodal Europe

**20
YEARS**

Trimodal Europe BV

Hoefsmidstraat 41, 3194 AA Hoogvliet Rotterdam

Tel: +31(0)10 2310230 • Fax: +31(0)10 2310239

operations@trimodal-europe.com • www.trimodal-europe.com

stevedoring & warehousing rotterdam

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

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl



shorecranes up to 208 tons