

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



26e JAARGANG
NUMMER 2 - 2017

■ LIFTAL



de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

WELCOME TO GERLACH'S WORLD

EUROPEAN CUSTOMS SERVICES ► CUSTOMS CONSULTANCY ► SECONDMENT



SINCE 1881 ► 11 COUNTRIES ► 65 OFFICES ► 450 EMPLOYEES



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

Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2017
€ 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

FOTO OMSLAG:

Liftal

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 nummer 2 staat grotendeels in het teken van de haven van Antwerpen. Een editie die versijnt aan de vooravond van de Tweede Kamerverkiezingen voor de Staten Generaal der Nederlanden. De uitslag zal op enige afstand, letterlijk en figuurlijk, ook in België worden gevolgd. In ieder geval op het monumentale stadhuis en in het nieuwe havenhuis van Antwerpen. Zo hecht havenschepen Marc Van Peel, tevens voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen, aan goed nabuurschap tussen Vlaanderen en Nederland. Het is een van de onderwerpen die ter sprake komen in een exclusief interview met de havenschepen. De Scheldehaven heeft in 2016 een record behaald van 214 miljoen ton behandelde goederen. De groei komt op conto van de containers en het vloeibaar massagoed. De enorme investeringen van de petrochemische concerns in de haven van Antwerpen zijn een waarborg voor de toekomst.

Grensoverschrijdende aspecten komen ook aan de orde in een interview met de accountants Gertjan Spijk (WEA Zuidwest) en Stefan Stremersch in combinatie met Evi De Gendt van MyDigi. De samenwerking van deze drie partijen zorgt voor een innovatieve en efficiënte oplossing voor de ondernemer.

Seaport ging ook op bezoek bij Thijs Logistiek in Weert, specialist in fijnmazige distributie. Directeur Marius Verschuuren legt uit dat transport gelijk staat aan topsport, opdat de goederen op tijd en onbeschadigd arriveren.

In de rubriek Havenberoepen staat Katrien Storms in de schijnwerpers. Ze is dokmeester calamiteiten bij het Havenbedrijf Antwerpen. Een functie die volledig in dienst staat van de havenkapitein.

Het Rotterdam Additive Manufacturing LAB (RAMLAB), gevestigd op het voormalige RDM terrein in Rotterdam Heijplaat, ontwikkelt 3D printing voor de havenindustrie. Seaport was er bij.

In de aanloop naar Seaport 3, waarin de Zeeuwse havens centraal staan, wordt in deze editie ook alvast de intensieve samenwerking tussen de havens van Gent en Terneuzen en de komst van de Nieuwe Sluis belicht.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 2-2017

Haven Antwerpen: internationaal een ijzersterk label	2
Antwerpse petrochemie gewaarborgd voor de toekomst	6
Remko Germeraad Havenondernemer van het jaar 2016 tijdens eerste Havendiner Regio Zwolle	11
Hogere brandstofprijzen maken binnenvaart duurder in 2017	13
Thijs Logistiek bezorgt het plezier	14
Verbod op varend ontgassen van benzeen	17
Havenberoepen: Katrien Storms van Havenbedrijf Antwerpen N.V.	18
Kapitein Anna, een erkend monument	21
RAMLAB ontwikkelt 3D printing voor havenindustrie	22
Ook voor de binnenvaart informatietool	24
Grensoverschrijdend én innovatief	28
Nieuws op het spoor	32
IZV en IBS: specialist in gevelbekleding en hallenbouw	33
Boekbesprekingen	36



Recordomzet van 214 miljoen ton overslag in 2016

Haven Antwerpen: internationaal een ijzersterk label

Door: Henk van de Voorde

De haven van Antwerpen is internationaal een ijzersterk label. Met een globale toegevoegde waarde van 19 miljard euro en directe en afgeleide arbeidsplaatsen voor 150.000 mensen is de haven van Antwerpen cruciaal voor de economie en welvaart van België. Meer dan 900 bedrijven in de haven creëren duurzame toegevoegde waarde voor hun klanten en stakeholders. In het afgelopen jaar liepen 14.473 zeeschepen de haven van Antwerpen aan. Dat is een kleine halve procent meer in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar. De bruto tonnenmaat steeg met 9,1 procent tot 401.085.305 BRT.

De haven van Antwerpen heeft in 2016 een dubbel record bereikt. Er werden voor het eerst in de historie 214 miljoen ton goederen (groei van 2,7 procent) behandeld en meer dan tien miljoen TEU. Met 4,1 procent is de groei op het vlak van containers nog meer uitgesproken: 117.909.533 overgeslagen ton in containers ofwel 10.037.318 TEU. Met deze uitgesproken groeicijfers versterkt Antwerpen haar marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range. De Scheldehaven is er de voorbije jaren onder meer in geslaagd om haar positie op het Verre Oosten flink te verbeteren, ten koste van de onmiddellijke concurrenten Rotterdam en Hamburg. De afgelopen jaren werd het landschap van de internationale containerrederijen grondig door elkaar geschud. Met het oog op kostenbesparingen en andere efficiëntie-overwegingen gingen containerrederijen samenwerken en allianties vor-

men. Anno 2017 wordt de maritieme wereld gedomineerd door 2M, Ocean Alliance en THE Alliance. Dat betekent dat het voor havens meer dan ooit belangrijk is om in de vaarschema's van deze spelers opgenomen te worden én er te blijven. Antwerpen slaagde hier tot dusverre prima in. Essentieel is de goede connectiviteit van Antwerpen met zowel het voorland als het achterland, de aanwezigheid van lading door de unieke synergie tussen goederenoverslag, logistiek en industrie en een hoge productiviteit vormen de kern van het succes van de haven.

Vacatures

In de Antwerpse haven staan permanent honderden vacatures open, onder andere voor procesoperators en onderhoudstechnici. "Wij zijn voortdurend op zoek naar medewerkers. Als je kijkt naar het relatief hoge aantal werkzoekenden in Antwerpen, is dat



zeer opmerkelijk. We willen er dan ook alles aan doen om die mensen naar een baan, als het even kan in de haven, te leiden. Helaas kampen havens met een imago probleem. Havenwerk wordt vaak ten onrechte geassocieerd met vuil, zwaar en slecht betaald werk. Er zijn juist mooie doorgroeimogelijkheden. De werkgelegenheid is onze achilleshiel. Als de vacatures niet adequaat worden ingevuld, zal de haven aan dienstverlening inboeten. Het is dus zaak dat er ook op termijn voldoende technische en logistieke medewerkers beschikbaar zijn", aldus Marc Van Peel, voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen. De havenschepen heeft tevens industrie en werk in zijn portefeuille.

Strategische ligging

Antwerpen beschikt over de unieke combinatie van een inland gelegen haven met de nautische toegankelijkheid van een diepzeehaven voor de grootste containerschepen. Goederen en producten worden quadri modaal naar het achterland gedistribueerd: over de weg, het water, per spoor en via pijpleidingen. De haven is het belangrijkste knooppunt van het West-Europese pijpleidingennetwerk en dankzij haar strategische ligging, in het hart van de Europese productie- en afzetmarkt, biedt ze bedrijven een uitstekend georganiseerd logistiek platform met tal van transportmogelijkheden naar het achterland. Daarnaast is de haven van Antwerpen ook een centrale hub voor het aanvoeren van grondstoffen en het belevaren van overzeese markten.

Robuuste groei

Het containersegment vertoont zowel in tonnen als in aantallen een robuuste groei. Het aantal behandelde containers in TEU steeg vorig jaar met 4 procent. In tonnage is de stijging met 4,1 procent nog iets meer. Dat de groei 0,1 procent lager ligt dan eind vorig jaar werd aangenomen, heeft te maken met de dichte mist tijdens de laatste dagen van december die tot de vertraging van verschillende grote containerschepen heeft geleid.

Droge bulk

Tegenover de groei in het containersegment staat een daling in het conventionele stukgoed en in de droge bulk. Het roro-verkeer daalde met 1,8 procent tot 4.568.874 ton. Het aantal behandelde auto's zakte met 2,8 procent tot 1.189.563 stuks. Het conventioneel stukgoed laat eenzelfde krimp optekenen. Een daling van 2 procent tot 9.803.718 ton. De behandeling van droog massagoed daalde met 9,1 procent tot 12.550.903 ton. De overslag van kolen eindigde op 1.042.383 ton, wat 34,2 procent minder is dan eind 2015. De behandeling van ertsen daalde met 10,5 procent tot 2.115.868 ton.



Vloeibaar massagoed

De overslag van vloeibaar massagoed steeg de afgelopen 12 maanden met 3,8% tot 69.224.501 ton. De aan- en afvoer van ruwe aardolie daalde in 2016 met ruim 16 procent tot 3.977.722 ton.

In zijn totaliteit is de overslag van vloeibaar massagoed echter met bijna 4 procent gestegen tot 69.224.501 ton. De overslag van aardoliederivaten nam met ruim 7 procent toe tot 51.310.284 ton. Ook de overslag van chemicaliën is in 2016 met ruim een procent toegenomen tot 13.592.806 ton. De stijgende groeicijfers in de liquid bulk bevestigen de positie van Antwerpen als het belangrijkste geïntegreerde petrochemische cluster van Europa. Zo investeren bijvoorbeeld Total en ExxonMobil flink in de haven van Antwerpen.

Nieuwe opportuniteiten

Het is essentieel om de toppositie van de haven van Antwerpen te handhaven én te verstevigen. Dat is de uitdaging van Jacques Vandermeiren, die per 1 januari 2017 Eddy Bruyninckx is opgevolgd als CEO van het Havenbedrijf Antwerpen. Hij heeft te maken met veel nieuwe opportuniteiten voor de haven van Antwerpen, in een maritieme wereld die een flinke transitie doormaakt. Er komen heel wat uitdagingen op ons af. Het havenplatform moet futureproof worden gemaakt. Termen als duurzaamheid en innovatie worden in het antwoord op deze uitdaging veel in de mond genomen. Iedereen wil duurzaam zijn, en iedereen wil de slimste oplossing voor een probleem aanbieden. Zenuwachtig kijken we naar wat onze concurrenten doen. Wie zal er eerst zijn? Wie zal je net dat stapje voor zijn? Ook hier ligt het antwoord in samenwerking, over de grenzen van onze eilanden en silo's heen. Als we slim samenwerken zijn we zoveel sterker dan alleen.

De overslag van goederen, investeringen zoals het Delwaidedok en de creatie van welvaart voor Vlaanderen blijven essentieel. De supply chain (met onder andere de nautische ontsluiting en de modal shift) en de noodzaak aan bijkomende containercapaciteit zijn eveneens belangrijke speerpunten voor de haven. Groeien als haven betekent naast extra ruimte ook inzetten op slimme infrastructuur en infostructuur (smart hub). De aandacht gaat ook naar de dialoog en samenwerking met de havengemeenschap, met bedrijfsleiders die kansen zien waar anderen gevaren zien. Economie en ecologie kunnen in goede harmonie met elkaar bestaan. De havengemeenschap bouwt het evenwicht tussen de 3 P's People, Planet, Profit (als richtlijn voor maatschappelijk verantwoord ondernemen), uit naar de 5 P's met Peace en Partnership.



Propere lucht in de haven. Daar gaan we voor.



De Antwerpse havengemeenschap onderneemt tal van initiatieven om de haven duurzaam uit te bouwen. De verbetering van de luchtkwaliteit is een gezamenlijke ambitie: diverse inspanningen hebben reeds bijgedragen aan een properdere lucht. Om deze positieve trend verder te zetten, willen we bedrijven en werknemers aansporen om over te stappen naar groenere vrachtwagens en personenwagens.

Ontdek op portofantwerp.com/propere-lucht hoe jij en je bedrijf hieraan kunnen bijdragen. Want een duurzame haven met propere lucht, daar is iedereen bij gebaat.

MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER 

vo
ka Kamer van
Koophandel
Antwerpen-Waasland
Alfaport

 **Port of
Antwerp**

Linkerscheldeoever

In de afgelopen jaren zijn op Linkeroever met de Liefkenshoekspoortunnel en de Kieldrechtsluis barrières weggenomen ten bate van een gestroomlijnd goederenvervoer. De nieuwe spoorverbinding van ruim 16 kilometer verbindt de Waaslandhaven rechtstreeks met het Antwerpse havengebied op de rechteroever en het rangeerstation Antwerpen-Noord, het op één na grootste rangeerstation in Europa. De nieuwe Kieldrechtsluis, 's werelds grootste sluis aan het einde van het Deurganckdok, vormt de maritieme verbinding tussen de Schelde en het Waaslandkanaal. Het scheepvaartverkeer heeft via de Kieldrechtsluis snel toegang tot alle andere dokken op de Linkeroever.

Deurganckdok around the clock

De containerterminals op het Deurganckdok op de Linkerschelde-oever zijn vanaf eind maart dag en nacht bereikbaar. Met de nieuwe maatregel 'Deurganckdok around the clock' willen de terminaloperators de truckflows op de terminals optimaliseren en een bijdrage leveren tot het verminderen van de Antwerpse en Wase files tijdens de piekuren. De aan- en afvoer van de containers kan hiermee gedurende de week in één constante flow gebeuren, waardoor de piekmomenten kunnen worden afgevlakt.

Geconditioneerde goederen

Met 9 miljoen ton in 2016 vindt temperatuur gecontroleerde lading (zoals fruit, groenten, chocolade, zeevruchten en aardappelproducten) steeds vaker zijn weg via de haven van Antwerpen; zowel conventioneel als containers. Antwerpen biedt als perishables-hub een interessante combinatie aan van logistieke troeven voor diverse belangrijke overzeese productieregio's. Antwerpen is de



De nieuwe Kieldrechtsluis

eerste Europese aanloophaven, met gespecialiseerde opslagfaciliteiten die toegevoegde waarde activiteiten aanbieden.

Reefercontainers

De uitbouw van deze hubfunctie zorgde ervoor dat tussen 2014 en 2016 in dit goederensegment een groei werd opgetekend van 1,2 miljoen ton. In totaal behandelde Antwerpen het afgelopen jaar een trafiek van 9 miljoen ton aan bederfbare goederen, zowel conventioneel als in containers. Dit laatste segment is in opmars, aangezien veel meer fruit (zoals bananen) niet langer in bulk, maar in reefer- of koelcontainers wordt vervoerd.

Havenhuis genomineerd

Het nieuwe Havenhuis is genomineerd als Belgisch vastgoedproject van het jaar. De

nieuwe hoofdzetel van het Havenbedrijf Antwerpen werd op een prachtige nazomerdag van 2016 op spectaculaire wijze officieel geopend. Het Havenbedrijf Antwerpen geeft inmiddels rondleidingen voor groepen en individuen in het nieuwe Havenhuis. Het is niet alleen de werkplek van 500 medewerkers van het Havenbedrijf, maar ook een ontmoetingsruimte voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap. Tegelijkertijd is het een plaats waar elke bezoeker de dynamiek van de stad Antwerpen en haar haven op een prachtige wijze ervaart. Marc Van Peel opende officieel het nieuwe Havenhuis. In zijn tienjarige ambtsperiode als havenschepen is veel tijd en energie gestoken in de totstandkoming van de nieuwe hoofdzetel van de haven van Antwerpen. "Ik ben blij dat ik de officiële opening nog zelf actief mag meemaken. Meestal is het bij grote infrastructurele projecten zo dat uiteindelijk de opvolgers de linten mogen doorknippen", vertelde Marc Van Peel met een kwinkslag tijdens het walking dinner. Vier jaar na de start van de werkzaamheden, is het gloednieuwe hoofdkantoor van het Havenbedrijf Antwerpen op donderdag 22 september officieel in gebruik genomen.

Dialogo stad en rivier

Met het ontwerp komt het nieuwe Havenhuis op wonderlijke manier tegemoet aan de eeuwenlange dialoog tussen stad en rivier. "Een stad en haven als Antwerpen moeten gedurfde landmarks hebben. Het ontwerp van Zaha Hadid is niet alleen innovatief, het zet onze haven nog meer op de wereldkaart en het is er bovenal in geslaagd om een architecturale vertaling te geven van het succes dat onze haven over de eeuwen heen heeft gekend", aldus de havenschepen.



Het karakteristieke Havenhuis



Antwerpse petrochemie gewaarborgd voor de toekomst

Door: Henk van de Voorde

De haven van Antwerpen beschikt over het grootste geïntegreerde chemiecluster van Europa, maar schepen Marc Van Peel hield zijn hart vast vanwege de wereldwijde onzekerheden in de industriële sector. Inmiddels kan hij met een gerust gemoed concluderen dat het petrochemische cluster ook voor de komende decennia gewaarborgd is in Antwerpen. Zeven van de tien belangrijkste chemiebedrijven ter wereld hebben er een productiesite. De petrochemie is van oudsher verankerd in de haven van Antwerpen en de op- en overslag van natte bulk is in de afgelopen jaren alleen maar sterker gestegen. Grote concerns als Total, ExxonMobil, BASF en Covestro (het voormalige Bayer) blijven grote bedragen investeren in het vernieuwen van hun installaties in de haven van Antwerpen. De lage olieprijs heeft wereldwijd tot een crisis in de offshore geleid. Bovendien is er een tendens om olieraffinaderijen dicht bij de oliebronnen te bouwen vanwege goedkopere energie.

"Er zijn veel vraagtekens over de toekomst van de industrie. Op wereldschaal zijn er grote economische veranderingen gaande die zijn weerslag hebben op de industrie. Desondanks hebben petrochemische bedrijven in de afgelopen jaren in de haven van Antwerpen gigantische sommen geld geïnvesteerd, goed voor honderden banen. En er komen nog veel meer investeringen aan. Dat betekent dat de petrochemie ook voor volgende generaties verankerd blijft in de Antwerpse haven. We blijven voor de lange termijn een internationaal hoofdkwartier in de petrochemie. Dat geeft een gerust gevoel", aldus Marc Van Peel, haven-schepen en voorzitter van het havenbedrijf Antwerpen.

Cradle to cradle

De haven zet zich continu in om bedrijven die willen investeren te faciliteren. In het

Antwerpse chemiecluster wordt in toenemende mate ingezet op 'cradle to cradle': afval van het ene bedrijf is grondstof voor het andere bedrijf. Het Saoedische concern Energy Recovery Service (ERS) is voornemens om een slordige 4 miljard euro te investeren in een recyclingfabriek voor industrieel afval in Antwerpen. Hier zouden 900 banen mee gemoed zijn. Eind dit jaar zal er duidelijkheid zijn omtrent de voortgang van de plannen.

Record

Het record in 2016 van 214 miljoen ton behandelde goederen in de haven van Antwerpen onderstreept de ambities van het Havenbedrijf op het gebied van infrastructurele projecten, investeringen, op- en overslag en ladingbehandeling. Sterke troeven van de haven zijn nautische toegankelijkheid, veiligheid en duurzaamheid.



Marc Van Peel, havensschepen en voorzitter van het Havenbedrijf Antwerpen

Antwerpen heeft de ambitie om zich als haven te positioneren als dé koploper op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen in de Hamburg-Le Havre range. Antwerpen is tachtig kilometer meer landinwaarts gelegen dan de andere havens in deze range. Door te kiezen voor Antwerpen gaan rederijen niet alleen voor een toegankelijke, maar ook voor een duurzame haven. "De grootste containerrederijen van de wereld zijn overtuigd van de sterke troeven waarover onze haven beschikt. Ze doen graag zaken met ons omdat we commercieel aantrekkelijk zijn voor veel ladingstromen, mede dankzij onze goede nautische toegankelijkheid. De Scheldeverdieping kwam in 2010 juist op tijd. De Scheldehaven heeft met haar landinwaartse ligging een onmiskenbare troef in handen. De kosten van vervoer blijven op die manier binnen de perken en transport gerelateerde milieueffecten worden geminimaliseerd" zegt de Antwerpse schepen met de portefeuille haven, industrie en werk.

Containers

Marc Van Peel laat een grafiek zien waaruit blijkt dat Antwerpen op het gebied van containers in de afgelopen jaren Hamburg is gepasseerd, terwijl de kloof met Rotterdam steeds kleiner wordt. "Op het vlak van containers winnen we steeds meer terrein op onze concurrenten Rotterdam en Hamburg. Uiteraard zijn we zeer tevreden met onze record op- en overslag van 214 miljoen ton goederenoverslag, waarvan 118 miljoen in containers (ruim 10 miljoen TEU)."

Maritieme toegankelijkheid

Het Havenbedrijf Antwerpen staat immer open voor 'verdere, doordachte verbeteringen aan de maritieme toegankelijkheid' van de Antwerpse haven, om de steeds groter wordende schepen te kunnen faciliteren. Maatregelen voor een optimale bevaarbaarheid van de Westerschelde blijven een actueel issue. Met de realisering van de derde verdieping van de Westerschelde kunnen ook de grootste containerschepen vlotter de haven van Antwerpen aan- en afmeren. De derde Scheldeverdieping verschaft Antwerpen een getij-onafhankelijke opvaart van 13,10 meter diepgang. Bij gunstige getijden kunnen echter ook schepen met een grotere diepgang de Schelde opvaren. Het record van 15 meter is al diverse keren gebroken.

Containerreuzen

"Het feit dat zij hier nu ook met een grotere diepgang kunnen aan- en afmeren, is een flinke opsteker voor de containerscheepvaart richting Antwerpen. Jaarlijks lopen honderden containerreuzen de Antwerpse haven aan, van plus 14.000 TEU en zelfs plus 19.000 TEU. Dit geeft een geweldige



boost aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Het Scheldeverdrag heeft drie autonome pijlers: veiligheid, nautische toegankelijkheid en natuur. Het misverstand was dat ze niet los van elkaar werden gezien. Vandaar de ontpolderingsdiscussie in Nederland, waarbij er terecht naar Antwerpen werd gewezen. De Zeeuws-Vlaamse Hertogin Hedwigepolder wordt echter niet ontpolderd omdat wij de Schelde verdiept hebben. Op diverse bijeenkomsten in Zeeland heb ik als ambassadeur van de haven van Antwerpen getracht om die verkeerde beeldvorming weg te nemen. Van goed nabuurschap kunnen we over en weer positief gebruik maken. Gelukkig zijn de betrekkingen inmiddels weer uitstekend", aldus Van Peel.

Crisis der lage landen

In 2009, op het hoogtepunt van de crisis der lage landen, legde de havenschepen op de

Oosterpartij in Middelburg uit waarom de Vlamingen destijds massaal overgingen tot een boycot van de Zeeuwse Zilte Zaligheden van de Noorderburen. "Als de derde verdieping van de Westerschelde niet was gerealiseerd in 2010, dan was Antwerpen gedegradeerd tot een tweederangs haven. De nautische toegankelijkheid van de haven van Antwerpen is nu ten allen tijde gewaarborgd. De enige rem is de veiligheid. Grote tankschepen varen echter niet de Schelde op. Olieproducten worden via pijplijn naar Antwerpen getransporteerd." Marc Van Peel ontvangt op maandag 25 september de afdeling Zeeland van The Lighthouse Club. Een dertigtal Zeeuwse ondernemers en managers uit de bouwkolom zal dan worden rondgeleid in het nieuwe Havenhuis. De welbespraakte havenschepen zal op karakteristieke wijze een toespraak houden, waarbij uiteraard ook ingegaan wordt op het belang van goed nabuurschap...



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



Jubileum DACHSER Waddinxveen

De vestiging van DACHSER in Waddinxveen viert haar tienjarig jubileum. De logistieke dienstverlener opende aldaar op 1 maart 2007 haar tweede vestiging in Nederland. De officiële oprichting van DACHSER Nederland vond plaats op 10 januari 1975 in het Gelderse Zevenaar. Door de continue toename van logistieke activiteiten verhuisde DACHSER binnen Zevenaar diverse malen naar een groter pand. Eind 2006 werd het pand op het industrieterrein Hengelder in Zevenaar ook te klein, dus werd een tweede vestiging geopend in het westen van het land: in Waddinxveen.

Het was aan Aat van der Meer, de huidige Managing Director van DACHSER in de Benelux, om in het westen voet aan de grond te krijgen. Samen met een aantal collega's met wie hij jarenlang had samengewerkt bij zijn vorige werkgever, waaronder Edwin Vermeulen en John van den Berg, stapte hij over om een nieuw DACHSER kantoor op te bouwen in het westen van het land. En Waddinxveen bleek hierbij de perfecte locatie: centraal in de Randstad, dichtbij de Rotterdamse haven en met goede verbindingen naar de grote steden.



De vestiging in Waddinxveen startte maart 2007 met 16 medewerkers en 3.000 vierkante meter loodsruimte. De keuze voor Waddinxveen bleek goed uit te vallen. Na flinke uitbreidingen in 2010 en 2013 beschikt de vestiging nu over meer dan 25.000 vierkante meter voor crossdocking en warehousing en is het personeelsbestand gegroeid naar 170 medewerkers.

De toekomst van DACHSER ziet er volgens Aat van der Meer veelbelovend uit. "De laatste jaren zijn we ons steeds meer gaan focussen op een optimalisering van de samenwerking tussen lucht-, zee- en landtransport. Er is steeds meer vraag naar een totaaloplossing, naar één partner voor alle logistieke processen. De klant heeft bij ons te maken met slechts één contactpersoon die het gehele logistieke proces bewaakt."

COLUMN

Hackers in het handelsverkeer: betalen op de verkeerde rekening

Het kan een ieder overkomen: een leverancier stuurt een rekening en bij het betalen wordt er een fout gemaakt waardoor het bedrag op een verkeerde rekening beland. Doorgaans kan dit probleem opgelost worden met een vriendelijk telefoontje naar de ontvanger met het verzoek terug te storten. De betaling is dan immers onverschuldigd gedaan. Maar wat als het anders loopt?

Indien de ontvanger van het bedrag niet tot terugstorten overgaat dan spreekt men over 'ongerechtvaardigde verrijking'. Een gang naar de rechter ligt dan voor de hand. Middels een veroordelend vonnis van de rechter kan het geld dan alsnog verhaald worden, alsmede de schade die hieruit voortvloeit.

Een groter probleem ontstaat echter indien u helemaal niet weet wie het bedrag heeft ontvangen. Dit is een probleem dat met de digitalisering van het (internationale) handelsverkeer en de opkomst van 'hackers' alleen maar groeit. Een voorbeeld is de situatie waarin een e-mail met een factuur 'onderweg' door hackers wordt onderschept die vervolgens hun eigen rekeningnummer erin zetten. De debiteur denkt dan netjes de factuur te hebben betaald terwijl het geld bij hackers is beland. Doorgaans ontstaat er dan vervolgens een conflict tussen de debiteur en crediteur, immers, de crediteur wil (ondanks de hack) toch gewoon betaald krijgen, terwijl de debiteur niet dubbel wil betalen. Wie er uiteindelijk gelijk zal krijgen zal afhangen van de omstandigheden van het geval. In ieder geval zal dit de zakelijke relatie niet ten goede komen.

Een manier om dit probleem te voorkomen is door bij het sluiten van de overeenkomst, dus niet pas bij het factureren, af te spreken op welk bankrekeningnummer betaald zal worden. Indien er dan ineens een ander bankrekeningnummer in een e-mail of digitale factuur verschijnt zal dit dan direct alarmbellen doen rinkelen. Voorts zijn partijen dan ook nog in de gelegenheid om even (telefonisch) te 'dubbelchecken' of het nieuwe rekeningnummer wel klopt. Mocht het desalniettemin toch misgaan, dan is het van belang juridisch advies in te winnen om de eigen rechtspositie vast te stellen.

Heeft u te maken met dit soort situaties of wilt u meer weten, neem dan contact op met Julian van de Velde of Ben Tichelaar middels hieronder genoemde contactgegevens.



"Dé juridisch specialist voor haven en logistiek"

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

MAINTENANCE

NEXT 

TECHNOLOGIE- EN ONDERHOUDSEXPO

11 ➤ 13 APRIL

2017

➤ Registreer nu
voor een gratis bezoek!

PARTNERS IN PERFORMANCE

Bezoek Maintenance NEXT in Rotterdam Ahoy van 11 t/m 13 april 2017. De technologie- en onderhoudsexpo van de Benelux, die bouwt aan de onderhoudsindustrie van vandaag én morgen. Ga naar www.maintenancenext.nl voor een overzicht van de deelnemers en het programma.



@MaintenanceNEXT

Strategische partners



profion

VOMI

iMaintain
MAAKT VOOR PROFESSIONEEL ONDERHOUD



Organisatie

ROTTERDAM
AHOY

Remko Germeraad Havenondernemer van het jaar 2016 tijdens eerste Havendiner Regio Zwolle

Remko Germeraad van Alumax Custom Boats is havenondernemer van het jaar 2016 geworden. Daarmee is hij de eerste winnaar van de deze havenondernemersprijs Port of Zwolle. Bart Kuipers (senior research manager haveneconomie aan de Erasmus Universiteit) en Barbara Visser (Tweede Kamerlid VVD) reikten vrijdag 10 februari 2017 de prijs uit tijdens het eerste Havendiner Regio Zwolle.

Volgens het juryrapport is Remko Germeraad van Alumax Custom Boats een ondernemer die zich de afgelopen jaren bewezen heeft. In 2003 is hij, samen met zijn compagnon Jarno Visser, vanuit een garage in Hasselt gestart met Alumax Custom Boats. In 2007 zijn zij, via Zwartsluis, met het bedrijf naar Meppel verhuisd.

2016 was een uitermate succesvol jaar voor Remko Germeraad met als symbolisch hoogtepunt de Alumax boot die gebruikt is met de parade op Koningsdag in Zwolle. Dankzij de naamsvermelding van Port of Zwolle op de boot bewees hij daarmee ook het havenbedrijf een grote dienst.

Alumax maakte vorig jaar een stevige groei door en zag haar afzetmarkt daarbij steeds verder groeien, tot over de landsgrenzen heen. Het succes zet zich ook dit jaar voort. De bomvolle orderportefeuille, met daarin onder andere enkele brandweersloepen, heeft tot gevolg dat Alumax bijna letterlijk uit zijn voegen barst. Plannen voor een forse uitbreiding van het huidige bedrijfspand worden inmiddels gesmeed en moeten in 2018 gerealiseerd worden.

De aluminium schepen van Alumax varen onder andere in de grachten van Amsterdam, als rondvaartboot en in de havens van Rotterdam als watertaxi. Ook over de landgrenzen heen varen de boten van Remko. Zo deden zijn boten tijdens de Olympische Spelen van Londen (2012) dienst als officiële watertaxi van de organisatie. Maar ook BAM International, Boskalis en Rijkswaterstaat behoren tot de grote klantenkring van het Meppeler bedrijf.



V.l.n.r.: Haveneconoom Bart Kuipers, Tweede kamerlid Barbara Visser, Jarno Visscher van Alumax Boats, Jeroen van den Ende van Port of Zwolle, havenondernemer van het jaar 2016 Remko Germeraad van Alumax Boats, Marco Swenne van Port of Zwolle en Arthur Reijnders van Logistiek Expertise Centrum Regio Zwolle

Waardering

De prijs 'havenondernemer van het jaar', een initiatief van Port of Zwolle, is dit jaar voor het eerst uitgereikt. De directie van Port of Zwolle onderstreept hiermee haar waardering voor de ondernemers in het havengebied van Port of Zwolle en wil met de prijs inspirerend ondernemerschap extra onder de aandacht brengen.

De eerste Havenondernemer van het jaar is, in goed overleg en weloverwogen, gekozen door directie van Port of Zwolle en het LEC Regio Zwolle. Vanaf dit jaar kunnen ondernemers worden genomineerd, waarna er een officiële verkiezing plaatsvindt. Ook dan wordt de Havenondernemer van het jaar bekendgemaakt tijdens het terugkerende Havendiner Regio Zwolle.

Havendiner Regio Zwolle

Voorafgaand aan de wedstrijd PEC Zwolle – N.E.C., vrijdag 10 februari jl., hield Port of Zwolle het eerste Havendiner Regio Zwolle. Het evenement werd bezocht door vertegenwoordigers uit de regionale haven- en logistieke sector, regionale en landelijke overheid, de grote zeehavens en andere betrokken instanties. Het eerste Havendiner Regio Zwolle werd georganiseerd in samenwerking met Logistiek Expertise Centrum Regio Zwolle (LEC) en PEC Zwolle. Port of Zwolle haalt met deze bijeenkomst de

banden aan tussen havenbedrijfsleven, de havenbedrijven en overheid. De wedstrijd PEC Zwolle – N.E.C. was hiervoor een goede gelegenheid. Voorafgaand aan deze informele bijeenkomst leverden Bart Kuipers (senior research manager haveneconomie Erasmus Universiteit) en Barbara Visser (Tweede Kamerlid VVD) een bijdrage over de belangen van de inland ports, met name van Port of Zwolle, voor de economie.

Over Port of Zwolle

Port of Zwolle is sinds november 2015 officieel een zelfstandig bedrijf. Het is het resultaat van een grensoverschrijdende samenwerking tussen twee provincies, drie gemeenten (Meppel, Zwolle en Kampen) en het regionale bedrijfsleven. Door krachten te bundelen op het gebied van havenontwikkeling en logistiek wordt de economische groei, werkgelegenheid en gezamenlijke profilering van de Regio Zwolle gestimuleerd.

Port of Zwolle verwacht de komende vijf jaar grote stappen te zetten. Zij heeft de ambitie om hét logistieke knooppunt van het Noordoosten te zijn. De verwachting is dat Port of Zwolle tegen die tijd een gevestigde naam is bij andere (internationale) havens. Ook wil zij een goede logistieke hub zijn bij doorvoer van goederen naar het noorden van het land richting Duitsland.

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze tarievenkaart 2017. Met info over de **thema's**, **diverse mogelijkheden** en zeer aantrekkelijke **combinatietarieven!** Voor een goed mediaplan.



seaport
MAGAZINE
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

E-mail: info@seaport-magazine.nl | Tel.: +31 6 497 06 637

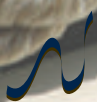
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Wij zijn met name gespecialiseerd in:

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


smallegange

Voor nadere informatie

De Rotterdam Oost Toren High Rise 28e Etage
Wilhelminakade 143, 3072 AP Rotterdam
T 010 201 00 70 F 010 412 04 03 | smallegange-lawyers.com

De KUNST van "GROEN" inzamelen, scheiden én verwerken!

Van Scheepsafval naar grondstof voor een nieuw product....

Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een nieuwe groene mijlpaal bereikt. Het varen en inzamelen met dit unieke inzamelingschip gebeurt volledig elektrisch. 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
T. 010 - 428 77 44
F. 010 - 428 77 49
i. www.bek-verburg.nl



The Cooperative Association of Vlietlerlieden 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@vlietlerlieden.nl
Tel 24/7: +31 (0)255 515354
Tel office: +31 (0)255 521796
www.vlietlerlieden.nl



Hogere brandstofprijzen maken binnenvaart duurder in 2017

Na vier jaren met kostendalingen in de binnenvaart, zullen de kosten van binnenvaartondernemingen het komende jaar weer stijgen. De belangrijkste oorzaak van deze kostenstijging is de hogere brandstofprijs. Het afgelopen jaar liet juist nog lagere kosten zien, ook dit ingegeven door vooral lage brandstofprijzen. Hierdoor is er ook een grote variëteit in de kostenontwikkeling te zien: de kosten van schepen met veel vaaruren worden sterker beïnvloed door brandstofprijzen. Deze conclusie volgt uit de kostenrapportages voor de binnenvaart die recent zijn geactualiseerd door Panteia in opdracht van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Ontwikkelingen in het afgelopen jaar

Bij een gelijkblijvende inzetbaarheid van de schepen, varieert de kostendaling in 2016 **tussen de -0,7% en -6,0%** ten opzichte van 2015. In de zand- en grindvaart kon in het afgelopen jaar een kostendaling van -1,9% tot -3,8% waargenomen worden. De kostendaling is vooral het gevolg van de dalende brandstofprijzen. De achterliggende kostenstructuur bepaalt de mate van de kostendaling. De grootste daling in de kosten is te zien bij kapitaalintensieve schepen (jonge tankers, grote droge lading schepen) en de schepen die relatief veel vaaruren maken (continue-vaart), waarbij het aandeel van brandstofkosten in de totale exploitatiekosten groot is (bijvoorbeeld in de tankvaart en de duwvaart).

Daar waar kostencomponenten als rentelasten¹ (-11,4%) en brandstofprijzen (-13,3%) daalden, stegen andere kostencomponenten beperkt. De toenemende bedrijvigheid in de binnenvaart zorgde er voor dat de reparatie- en onderhoudskosten met 2,0% stegen. Ook werd de factor arbeid duurder in 2016: deze kostencomponent steeg



met 1,5%. De waarde van de schepen bleef gelijk, en bij een gelijkblijvende verzekeringspremie resulteerde dit in een stabilisatie van de verzekeringskosten.

Vooruitblik naar 2017

In 2017 wordt een **stijging** verwacht van de exploitatiekosten: de kostenindex varieert **tussen de +2,6% en +7,1%**, afhankelijk van het type reis en schip. In de zand- en grindvaart wordt voor het komende jaar een kostenstijging verwacht variërend tussen de +3,1% en +5,1%. Schepen met veel vaaruren kennen de grootste stijging door het grote aandeel van brandstofkosten in de totale exploitatiekosten. Daar komt nog bij dat de arbeids- en onderhoudskosten zullen stijgen. Enkel de kapitaalkosten zullen dalen als gevolg van de opnieuw lagere rentes die verwacht worden (-3,6%). Wanneer de brandstofkosten buiten beschouwing worden gelaten, dan wordt een kostenontwikkeling verwacht van +0,9% tot +1,8%.

De werkelijke ontwikkeling van de gasolieprijs zal dus scherp gevolgd moeten worden. Op basis van de raming van het Centraal Planbureau (CPB) wordt in 2017 een daling van 14,8% verwacht ten opzichte van 2016. Echter, de component 'brandstofkosten' is behoorlijk onvoorspelbaar en is sterk afhankelijk van de omstandigheden die de wereldwijde oliemarkt bepalen. De huidige brandstofprijzen liggen zelfs al hoger dan het gemiddelde dat voor dit jaar voorzien wordt.

Nieuwbouwperspectieven

In het rapport "Kostenstructuur zand- en grindvaart 2016 en raming 2017" analyseert Panteia ook het kostenniveau van nieuwbouw-(beun)schepen in vergelijking tot bestaande schepen.

Voor 2016 en 2017 wordt geconstateerd dat nieuwbouwschepen nog altijd een hogere exploitatiekosten laten zien dan de bestaande schepen. In 2017 liggen de exploitatiekosten voor een nieuwbouwschip van 80 à 86 meter 5,8% hoger dan bestaande schepen², bij een continue exploitatie van het nieuwbouwschip. Bij schepen van circa 70 meter liggen de exploitatiekosten circa 7,3% hoger. Bij Kempenaars (55 meter schepen) liggen de exploitatiekosten van nieuwbouwschepen maar liefst 38,3% hoger dan de bestaande schepen. Nieuwbouw in deze klasse lijkt dan ook niet direct opportuun uit kosten oogpunt.

Rapporten

In samenwerking met het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart zijn de rapporten beschikbaar gekomen. De rapporten kunnen bij Panteia worden besteld via internet <https://www.panteia.nl/nieuws/hogere-brandstofprijzen-maken-binnenvaart-duurder-2017/>, via email (w.mars@panteia.nl) of per telefoon: 079 322 2389.

Er is een algemeen rapport waarbij er doorrekeningen zijn gemaakt voor diverse segmenten (motorvrachtvaart, duwvaart, tankvaart, containervaart, koppelverbanden). Daarnaast is er een gedetailleerde rapport beschikbaar over het vervoer van zand en grind. Dit rapport geeft de kostenstructuur in absolute bedragen weer en de (verwachte) ontwikkeling voor deze deelmarkt.

¹ Er is geen rekening gehouden met eventuele rentetoeslagen op individuele basis vanwege risicohoudende kredietverstrekking.

² Hierbij wordt uitgegaan van een volcontinue exploitatie van zowel het nieuwbouwschip en de goedkoopste exploitatiewijze voor het huidige



Specialist in fijnmazige distributie

Thijs Logistiek bezorgt het plezier

Door: Henk van de Voorde

Thijs Logistiek uit Weert is specialist bij uitstek in fijnmazige distributie. Binnen de hele Benelux wordt 98 procent binnen 24 uur bezorgd. Het zwaartepunt ligt op stads- en regio-distributie. Lading die 's middags is opgehaald, wordt de volgende ochtend bezorgd. Moeilijk bereikbare plaatsen in binnensteden, bouwerven, ziekenhuizen: Thijs ontzorgt de klant volledig! Variërend van producten voor de automotive en de bouw tot schoenendistributie en opslag & transport van gevaarlijke stoffen. Of het nu gaat om pallet en pakket-zendingen, lengtegoederen, afwijkende goederen of ADR: Thijs Logistiek regelt het allemaal. De Limburgse onderneming heeft ook jarenlange ervaring met ADR-, kwetsbare en buitenmaatse goederen. Zowel qua opslag, transport als levering.



Marius Verschuuren, directeur van Thijs Logistiek

"Als specialist in fijnmazige distributie geniet een tevreden klant de hoogste prioriteit. De chauffeur is het verlengstuk van kantoor. Via de boardcomputer is actuele informatie direct beschikbaar. Op 1 dag worden soms 25 opdrachten afgemeld door de chauffeur", aldus Marius Verschuuren, directeur van Thijs Logistiek. Hij nam vijf jaar geleden transportbedrijf Expeditie Thijs BV over. De roots van de onderneming liggen aan het einde van de 19e eeuw, toen Antonius Theijs zich in Weert vestigde als diligence ondernemer. Nadat Joep van Rooijen in 1958 het transportbedrijf 'Gezusters Theys' overnam, werd een flinke groei gerealiseerd. Het bedrijf verhuisde in de loop der jaren enkele keren binnen Weert. In 1964 van de Wilhelminasingel naar de Dr. Schaepmanstraat en in 1976 naar de Havenweg 7. Door het plotselinge overlijden in 1982 van Joep namen zoon Frans en dochter Marjo als begin twintigers het

bedrijf over. Samen met het voltallige personeel hebben zij de schouders onder het bedrijf gezet. In 1996 werd er een nieuwe vestiging gebouwd aan de Havenweg 10, de huidige locatie. Marius Verschuuren nam het bedrijf midden in de crisisjaren over, maar wist in 2016 een forse groei van 20 procent te realiseren.

Topsport

"Transport is topsport, waarbij altijd voor ogen moet worden gehouden dat de goederen op tijd en onbeschadigd aankomen. Afspraak is afspraak. Je moet doen wat je belooft. Dat kan alleen als de organisatie op orde is. Er moet bijvoorbeeld een goede wisselwerking zijn tussen de afdelingen verkoop en operations. Maar we blijven natuurlijk afhankelijk van de handel die onze klanten drijven. Geen handel, geen klanten", relateert Marius, die eerder bij



diverse transportbedrijven in verschillende functies heeft gewerkt. Van laden en lossen tot directiewerkzaamheden.

Marius weet van de hoed en de rand in de fijnmazige distributie, de markt waarop Thijs Logistiek de focus heeft. "Ik ben mijn hele leven in de logistiek werkzaam. Ik vind het een geweldige omgeving. Er werken bij ons nu 135 mensen waarvan 65 als chauffeur. De mentaliteit is te vergelijken met die van bouwvakkers. Dat ongepolijste spreekt me wel aan."

Kernwaarden

Belangrijke kernwaarden bij Thijs Logistiek zijn flexibiliteit, efficiency, transparantie en pro-activiteit op basis van een positieve benadering. Kwaliteit, comfort én plezier zijn speerpunten van beleid. Met recht wordt de slogan 'Thijs bezorgt het plezier' gehanteerd. "Als een bestelling op de juiste manier (op het gewenste tijdstip, volgens afspraak en in goede conditie) wordt geleverd, dan bestelt de betreffende klant graag vaker. Medewerkers die tevreden zijn en plezier hebben in het werk, stralen dat uit naar de klant. Dat komt de dienstverlening ten goede. En een tevreden eindontvanger leidt tot meer orders bij de klant." Thijs Logistiek kenmerkt zich door haar langdurige relaties met klanten en lange dienstverbanden van het personeel. Afgelopen jaar waren er vier medewerkers met meer dan 40 dienstjaren.

Vloot

De vloot van Thijs Logistiek bestaat uit 45 vrachtwagens en 10 busjes. Het bedrijf heeft ook een eigen werkplaats en de beschikking over 8.400 vierkante meter in-house warehousing, 6.000 vierkante meter warehouse, waarvan 3.600 vierkante meter gevaarlijke stoffen plus 2.400 vierkante meter cross-dock. Ruimtegebrek op de eigen locatie, het niet kunnen voldoen aan de veiligheidsnormen, onvoldoende mankracht of simpelweg omdat het bedrijf van de klant geografisch onhandig ligt. Het zijn allemaal redenen voor de klant om te kiezen voor een extern warehouse.

DHB Logistiek

Thijs Logistiek is partner in een samenwerkingsverband met lokale specialisten. Zo heeft het Limburgse bedrijf de krachten gebundeld in DHB Logistiek. Daardoor kan er heel efficiënt worden gewerkt in de hele Benelux. De samenwerking van zes familiebedrijven leidt tot minder kilometers, meer duurzaamheid en meer kostenbeheersing. De bedrijven zijn gelijkwaardige partners en hebben dezelfde doelstellingen. De één kan niet zonder de andere vijf om de fijnmazige distributie dagelijks competitief waar te maken. Door de jarenlange regionale aanwezigheid en kennis van de markt is iedere partner specialist in zijn eigen regio.



Foto: Weertdegekte

De goederen worden 's nachts tussen de zeven cross-dock operaties in België, Luxemburg en Nederland uitgewisseld, gescand en snel en accuraat verwerkt. De zendingen worden automatisch gepland en voorzien van het verwachte tijdstip van levering, klaar voor de levering door één van de 700 eigen chauffeurs.

Verladers

"Belangrijk is om in de buurt van de verladers te zitten. We wisselen onderling goederen uit, op basis van transparantie en 'afpraak is afspraak'. We richten ons vooral op kleinere zendingen voor de non-food, industrie en general cargo. Uitdagingen als de voortdurend toenemende congestie op de wegen, afgesloten binnensteden, op handen zijnde kilometerheffing, milieuproblematiek en aanhoudende kostendruk kun je beter gezamenlijk aanpakken. Door de samenwerking maken we minder kilometers waardoor er minder CO²-uitstoot is, blijven de distributiekosten binnen de perken en is een kwalitatieve levering gegarandeerd. Bovendien delen we elkaars kennis en ervaring", vertelt Marius Verschuuren.

Slimme ICT oplossing

Automatisering, inkoop, sales en marketing worden waar mogelijk centraal geregeld. Het klantenportal WOEI (Web Order Entr & Informatie) is een slimme webbased ICT-oplossing, waardoor de klant zijn goederen van nabij kan opvolgen via track & trace, maar ook zijn eigen afleveradressen kan beheren.

Met plezier

Via DHB is er de beschikking over 400.000 vierkante meter warehousing, verdeeld over 14 locaties in de Benelux, met een breed palet aan opslagformules. Door wet- en regelgeving is betaalbare 24-uurs-levering in de Benelux alleen mogelijk met nachtelijk transport en op- en overslag. Omdat de logistieke locaties verspreid liggen over de hele Benelux, zijn de goederen de volgende ochtend al dicht in de buurt van hun eindbestemming. In minder dan 24 uur worden de goederen na zo min mogelijk kilometers

afgelegd te hebben met plezier uitgeleverd op de eindbestemming.

Teamtrans

Thijs Logistiek participeert ook in Teamtrans, waarin 10 ervaren vervoerders een fijnmazig netwerk vormen voor regio- en stadsdistributie in heel Nederland. De combinatie van lokale expertise en nationale dekking leidt tot bundelen van ladingstromen en efficiënt vervoeren met minder kilometers. Teamtrans levert met haar landelijk netwerk voor regiodistributie ook een duurzame oplossing voor de actuele problematiek van de Nederlandse stadsdistributie.

Business-to-consumer

Naast business-to-business levert Thijs Logistiek ook in toenemende mate rechtstreeks aan consumenten. "Inmiddels is bij ons 15 procent van de omzet business-to-consumer gerelateerd. Door bestellingen via internet wordt er een hele keten overgeslagen. Wij kunnen hier in mee. Met name de niet-pakketten (bijvoorbeeld het afleveren van fietsen en speeltoestellen) vormen hierbij een groeimarkt", besluit Marius Verschuuren.



Thijs Logistiek kenmerkt zich door lange dienstverbanden.

KOCH Adviesgroep
Ingenieurs & Architecten

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

NGICT, de snelste manier van container handling!

NGICT
NEW GENERATION INTEGRATED CONTAINER TERMINALS

Kijk op:
www.NGICT.eu

www.kochadviesgroep.nl

**70 DUWBAKKEN,
CAPACITEIT
200.000 TON**

**EUROBARGES
TRANSPORT**

UW PARTNER IN VERVOER OVER WATER

Bulktransport Containertransport Opslag & Verhuur Duw- & Sleepdiensten

Tel. +31(0)10 23 455 61 | WWW.EUROBARGES.NL



> hoisting equipment > wire ropes > cranes > rigging > fall arrest equipment > hydraulic jacks
> chains and accessories > inspection > certification > dynamic loadtesting

LIFTAL

Location: Vlissingen-Oost
PO box 80
4450 AB Heinkenszand - NL
Groenlandweg 4, Harbor nr. 4056
4455 SN Vlissingen-Oost - NL

Phone: +31 (0)118-488 450
Fax: +31 (0)118-488 451
E-mail: vlissingen@liftal.com

Location: Temse
Liftal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
9140 Temse - B

Phone: +32 (0)3 - 7101182
Fax: +32 (0)3 - 7101184
E-mail: temse@liftal.com



Verbod op varend ontgassen van benzeen

In de provincies Noord-Holland en Utrecht geldt vanaf 1 maart 2017 een verbod op varend ontgassen van benzeen en benzeenhoudende ladingen. Het verbod geldt voor het ontgassen van benzeen (UN 1114) en stoffen met UN nummers 1267, 1268, 1863, 1993 en 3295 die meer dan 10% benzeen bevatten. Deze maatregel draagt bij aan een beter milieu en een schonere binnenvaart. In de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant is dit verbod al langer van kracht. Ook stilliggend ontgassen van benzeen en benzeenhoudende ladingen is vanaf 1 maart 2017 in de provincies Noord-Holland en Utrecht niet meer toegestaan.

Alternatieven voor het ontgassen

Voor het ontgassen zijn de volgende alternatieven beschikbaar:

1. Dedicatievaart. Hierbij wordt het schip voorzien van dezelfde lading en is ontgassen niet nodig.
2. Compatibel varen. Wanneer de nieuwe lading van een schip compatibel is met de vorige lading, dan zijn de restladingdampen niet negatief van invloed op de nieuwe lading. Ontgassen is ook dan niet nodig.
3. Ontgassen door middel van een ontgassingsinstallatie waarbij de dampen verantwoord worden verwerkt. Op dit moment is er nog geen ontgassingsfaciliteit in de Amsterdamse haven. De provincie Noord-Holland heeft hiervoor subsidie beschikbaar gesteld. Havenbedrijf Amsterdam coördineert het realiseren van ontgassingscapaciteit in de Amsterdamse haven. Hierover is het havenbedrijf in gesprek met marktpartijen. In de haven van Moerdijk is wel een ontgassingsinstallatie operationeel.



Handhaving

Overtredingen van het verbod kunnen zowel met administratieve controles als door het uitvoeren van fysieke controles op een binnenvaartschip worden vastgesteld. Bij een overtreding wordt strafrechtelijk gehandhaafd. In Noord-Holland werken de provincie, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, de politie en de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam samen om de toezicht en handhaving van het verbod in het Noordzeekanaalgebied vorm te geven. In Utrecht voert de politie de toezicht en handhaving uit in samenwerking met de omgevingsdiensten.

Overgangsfase

Er geldt een overgangsfase totdat een ontgassingsfaciliteit in Amsterdam operationeel is. Dat houdt in dat klanten gedurende deze periode goed worden geïnformeerd, maar er nog geen sancties volgen. Na in gebruik name van een ontgassingsfaciliteit is dit wel het geval. Vanaf dat moment volgen er sancties op het varend ontgassen van benzeen en benzeenhoudende ladingen. We streven ernaar dat in 2017 een ontgassingsfaciliteit operationeel is in de Amsterdamse haven. Havenbedrijf Amsterdam houdt u op de hoogte van de ontwikkelingen op dit gebied.



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**

Call us for all kinds of solutions!



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

**BRIDGES
FENDERS
GANGWAYS
PONTOONS**

Havenberoepen

Door: Lydia Gille

De haven van Antwerpen is een veelzijdige haven, waarbij de centrale ligging voor distributie over Europa het kroonjuweel is. Het havengebied vormt tevens de draaischijf naar alle andere werelddelen; goed geoutilleerd voor alle typen ladingen en een sterk op elkaar inspelend bedrijfsleven voor overslag, industrie en logistiek. De verschillende sectoren in Antwerpen maken gebruik van 12.068 hectare havengebied met 169 kilometer nuttige aanlegkades en 129 kilometer kademuren, 26 bruggen, 48 dokken en 7 sluizen. Het op diepte houden van de vaargeul en het beheer en onderhoud van de infrastructuur, compleet met nutsleidingen, pijpleidingen en windmolens is, deels in samenwerking met andere partijen, in handen van het Havenbedrijf.



Versassen in de Roeyerssluis

Een cruciale taak voor het Havenbedrijf is de zorg voor een vlot, veilig en efficiënt gebruik van de haven. Hiervoor is de Havenkapiteinsdienst verantwoordelijk, waaronder twee afdelingen vallen. De ene



Katrien Storms, dokmeester calamiteiten

is het Scheepvaartmanagement met in het takenpakket scheepvaartbegeleiding, ligplaats- en dokbeheer, meren en ontmeren en de bediening van bruggen en sluizen. Het gebied is verdeeld in secties en de dokmeesters zijn elk voor de hun toebedeelde sectie verantwoordelijk. De andere is de dienst Handhaving en Toezicht verantwoordelijk voor de politionele bevoegdheid, goederen en milieu en veiligheid en beveiliging. Een bijzondere positie daarin neemt de dokmeester calamiteiten. Hier geen verdeling in secties over het havengebied, maar één functionaris verantwoordelijk voor de hele haven. Samen met de manager, veelal een chemicus vanwege de gevaarlijke stoffen, valt de dokmeester calamiteiten organisatorisch direct onder de havenkapitein. Katrien Storms is zo'n dokmeester calamiteiten.

Wat houdt de functie in?

"Alles wat ik doe staat in functie van de havenkapitein. Ik ben zijn ogen en oren en het is mijn verantwoordelijkheid zelf in te schatten wat er moet gebeuren. Indien nodig, kan ik de havenkapitein erbij roepen, maar het gaat erom zelf te signaleren, anticiperen en ter plaatse te acteren. Achteraf rapporteer ik. In geval van een vaarverbod als gevolg van een olievervuiling bijvoorbeeld, geef ik na reiniging weer toelating, maar ik vraag eerst om advies bij de nautische commissie en volg die raad vervolgens op."

Naam:

Katrien Storms

Leeftijd:

48

Functie:

Dokmeester calamiteiten

Bedrijf:

Havenbedrijf Antwerpen N.V.

Werkzaam in de haven sinds:

2013

Wat zijn zoal de calamiteiten?

"Polluties, roerschade, ankerverlies, lekken, de containers, geurhinder. Een oliecalamiteit is ingewikkeld. Dan moet ik bekijken wat het is en hoe erg het is. Wat is de windrichting? Is de dader bekend? Is het gasolie die snel verdampt en maar een kleine oppervlakte beslaat, of kleeft het en is het een dikke aan elkaar gekoekte massa over 200 m². Dan wordt de oplossing een langduriger project van alle relevante partijen, zoals bijvoorbeeld een olieopruimdienst, op de hoogte te brengen en van een continue controle tot alles is afgerond. Het draait altijd om geld. Wie is verantwoordelijk? Als ik een melding van een roerschade binnenkrijg, ga ik ter plekke kijken of het dringend is, of het schip nog kan varen. Moet er een duikteam besteld worden of niet? Wat komt er uit die schroef? Is het een meertros of afkomstig van zwerfvuil, of komt het van het eigen schip? Ik maak foto's, ga aan boord van het schip en neem een verklaring van de kapitein op. Onderzoek naar de toedracht is van belang om aan te tonen of het een eigen tros is, want dan moet de eigenaar de kosten zelf betalen, of niet, en dan zijn de kosten voor rekening van het Havenbedrijf. Tot slot maak ik een verslag op en handelt de havenkapiteinsdienst de verdere formaliteiten af. Zo loop ik van de ene situatie naar de andere. Het is allemaal heel afwisselend. Geen doorsnee werk."

Hoe ziet een reguliere werkdag eruit?

"Die is er niet. Een dienst zonder calamiteiten begint met de aflos, de overdracht van de voorafgaande dienst van mijn collega. Vervolgens ga ik de mails lezen en overleggen met de werkleider of er nog meldingen zijn binnengekomen. Als die er niet zijn, kijk ik op het AIS, het automatische identificatiesysteem, dat dankzij radarbeelden op mijn beeldscherm grafisch zichtbaar maakt waar er op dat moment schepen liggen. Dan maak ik een planning op welke schepen ik ga controleren. In gedachte maak ik een voorstelling van wat er fout zou kunnen gaan, of dat er schepen of situaties zijn die ik nog niet eerder heb gezien. Vervolgens neem ik alle benodigde spullen mee in de auto en ga ik mijn rondes rijden.

De ogen en oren van de havenkapitein

Bij bunkercontroles kijk ik of de aansluitingen correct zijn vastgezet. Ik controleer de brandblussers. Is er een noodstop aanwezig, zijn de brandslangen aangesloten? Zijn alle veiligheidsmaterialen ter beschikking? In de dokken liggen oliecordels. Liggen ze nog op hun plaats of zijn ze door baggeren of andere werkzaamheden losgekomen of zijn ze verzadigd? Een van de pijnpunten is de grensoverschrijding per zone. Het gaat om inperken en voorkomen dat het vuil door of voorbij de sluisen gaat.

Deze controles gebeuren met de auto over land en een keer per week controleer ik vanaf het water, want tankschepen zijn moeilijker te bereiken. Dan vaar ik bijvoorbeeld met een baggerboot mee. Maandelijks ga ik met



Brandstofbunkering in het Deurganckdok

de politie mee voor inspectie op de bunker-schepen zelf. Het is een groot gebied en je moet oog krijgen voor afwijkende situaties. Je moet de regels kennen voordat je het ziet."

Hoe ben je in dit werk terechtgekomen?

"Een vriendin werkte op de sluis en haar broer is assistent-verkeersleider. Twee jaar lang heb ik de verhalen aangehoord en het werk leek mij ook tof. Toen ze me zei dat er een vacature was, heb ik meteen gesolliciteerd. Daarvoor heb ik 20 jaar gewerkt als hoefsmid, dus ik had geen enkele nautische ervaring. Ik ben begonnen als nautisch arbeider. Schepen vast- en losmaken bij het versassen. Tegenwoordig heet dat bootman. Nadat ik geslaagd was voor het selectietraject, met onder meer mondelinge en schriftelijke tests en een trekproef, ben ik bij het Havenbedrijf Antwerpen kunnen beginnen. Je moet aantonen dat je het kan. Zelf wilde ik graag van nul beginnen en op de werkvloer alles leren. Ik kwam immers terecht in

een totaal andere en voor mij onbekende wereld. Toen er in het begin een schip de sluis in voer en ik een heel grote wand voor me zag, dacht ik: 'Is dat een schip?'. Die anderhalf jaar op de sluis had ik echt nodig om de haven te leren kennen, te leren inschatten, overzicht te krijgen. Tijdens die periode nam ik opnieuw deel aan selecties. Eerst voor assistent-verkeersleider, later voor dokmeester. Nu dokmeester calamiteiten."

Werken hier veel vrouwen?

"Van de kleine 100 dokmeesters is 10 procent vrouw. Dat vind ik redelijk veel in vergelijking met vroeger. Het Havenbedrijf houdt vrouwen niet tegen. Kijk naar mij, geworven op 45-jarige leeftijd, een vrouw zonder nautische ervaring. In de dokken zie ik ook steeds meer paardenstaarten voorbij komen."

Individueel of teamwork?

"Ik werk in een continudienst, dus 12 uur per dag. Een calamiteit overschrijdt meestal deze werktijd. Ik heb vijf collega's calamiteiten en een manager waarmee overlegd wordt als een team. Vaak werken we samen met andere bedrijven die ik altijd telefonisch kan bereiken. Het is een sociale job, aangezien je met heel wat mensen in contact komt tijdens je wacht."

Wat schenkt je voldoening?

"Ik ben vrij om te gaan waar ik moet gaan. Ik ben veel buiten. Het is een job met heel veel verantwoordelijkheid. Er moeten vaak beslissingen genomen worden die geld kosten. En niet alleen beslissen, ook zien dat het werkelijk gebeurt. In mijn job als dokmeester calamiteiten kan en mag ik mijn mening geven. Vaak denk ik: 'wat heeft mij hier gebracht dat ik meepraat met hoofdmanagers veiligheid en brandweer'. Mijn mening telt. Ik kan helpen en verhelpen, nadenken over preventie, oplossen en rapporteren. Als ik naar huis ga, overloop ik vaak m'n dag en dan pas beseft ik wat ik die dag weer allemaal heb meegemaakt. Tof."



Het vernieuwde Havenhuis van Antwerpen; ontwerp van de Brits-Irakese architecte Zaha Hadid.



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

Foto's: E.J. Bruinekool Fotografie & Tekst

Kapitein Anna, een erkend monument



Kapitein Anna, een erkend monument op het IJ

Na een grondige restauratie van drie jaar is de Kapitein Anna, voorheen bekend onder de naam Kapitein Kok, terug in de vaart en terug in haar oude thuishaven Amsterdam. De stichting Federatie varend Erfgoed Nederland heeft op 5 december 2016 de raderboot Kapitein Anna in haar register ingeschreven als Varend Monument. De Kapitein Anna is nu beschikbaar voor één- of meerdaagse tochten. Daarnaast doet het schip dienst als restaurant- en hotelschip en is het te huur als locatie voor evenementen, feesten en presentaties.

Bijzondere geschiedenis

De Kapitein Anna is in 1911 gebouwd als stoomraderboot voor de Stoomboot Reederij op de Lek als radarboot No.6. Tot 1948 verzorgde het schip een lijndienst tussen Culemborg, Schoonhoven en Rotterdam. In 1950 werd de raderboot

verkocht aan de Duitse ondernemer Karl Pister. Pister liet de stoommachine, ketel en raderen verwijderen en gebruikte het schip als varend partycentrum. In 1976 ontdekte de Hilversumse muzikant Wijnand Key het inmiddels zwaar verwaarloosde schip in de haven van Ludwigshafen. Hij bracht het schip terug naar Nederland.

Na een restauratie, waarbij de raderboot werd voorzien van twee hydraulisch aangedreven schepraderen, kreeg het schip de naam Kapitein Kok en een vaste ligplaats in Amsterdam. Key verzorgde van 1977 tot 1980 lijndiensten op Rotterdam, Utrecht, Gorinchem, Dordrecht en IJmuiden. Van 1980 tot 2012 werd de Kapitein Kok, eveneens vanuit Amsterdam, ingezet voor de chartervaart. Kapitein Anna is sinds juni 2013, na het faillissement van de vorige eigenaar, in bezit van Ton Schellekens met zijn bedrijf Rederij Quo Vadis. Bij de faillissementsveiling was deze rederij de enige inschrijver. Hij gaf haar de naam Kapitein Anna.

Eerbetoon aan moeder

"Bij een nieuwe start hoort een nieuwe naam," stelt Schellekens. "Die naam is 'Kapitein Anna'. Kapitein verwijst naar haar vorige naam en Anna is de naam van mijn moeder. Zij was weliswaar geen schipper maar wel degelijk een kapitein. Naast een gezin met dertien kinderen bestierde zij onze boerderij. Dat deed zij met verve, met succes en met liefde en aandacht voor iedereen. Met datzelfde enthousiasme, en naar ik hoop met hetzelfde succes, wil ik de 'Kapitein Anna' een nieuwe toekomst bieden in de Amsterdamse haven."

Nieuwe start

"Zoals voor alle grotere monumenten geldt ook voor deze raderboot dat behoud niet mogelijk is zonder economisch rendabele activiteiten," vertelt Schellekens. "Alleen

vaartochten genereren tegenwoordig onvoldoende inkomsten om het kostbare onderhoud te financieren." De activiteiten zijn daarom uitgebreid met het verhuren van hotelkamers en het verzorgen van groepsdiners, vergaderingen en events. De salons benedendeks zijn geheel in stijl omgebouwd naar 12 hotelkamers. Het verzorgen van vaartochten blijft de hoofdactiviteit van de Kapitein Anna. De hotelkamers en stilliggende evenementen kunnen alleen op korte termijn gereserveerd worden. "De crew heeft een grote voorliefde voor de vaartochten, de gastwaardering bij Booking.com van 8,9 geeft aan dat de crew het hotelvak ook met liefde verzorgt," zegt Schellekens. "De klant is koning."

De Kapitein Anna heeft een nieuwe vaste ligplaats gevonden aan de kop van de NDSM-pier in Amsterdam Noord. Schellekens is erg blij met die ligplaats. Het vroegere NDSM-terrein is van een grote scheepswerf getransformeerd naar een culturele hotspot met een uitstekende veerbootverbinding van en naar het Centraal Station. De ligplaats van het schip geeft een schitterend uitzicht op de stad, havens en de langsvarende zee- en binnenvaartschepen. Vooral na zonsondergang geven de lichten van de stad en de haven een sprookjesachtig uitzicht op de activiteiten in en rond de haven. Dit kunt u in alle rust bekijken vanaf een stukje Nederlandse rivierhistorie 'Kapitein Anna'.

Technische specificaties

Lengte: 57,88 meter
Breedte: 13,65 meter
Diepgang: 1,45 meter

Slaapplaatsen: 10 tweepersoons hutten
2 éénpersoons hutten

Capaciteit: varend geschikt voor 325 gasten
afgemeerd geschikt voor 500 gasten



Kapitein Anna eigenaar Ton Schellekens

RAMLAB ontwikkelt 3D printing voor havenindustrie

Door: Antoon A. Oosting - Foto's: Jan de Groen

Bij een kleine rondgang laat dr. Ni Ya (31) een met een 3D printer gemaakt model zien van een tand voor een snijkopzuiger in de baggerindustrie. Het is een van de prototypes die hij de afgelopen maanden heeft gemaakt met behulp van de twee 3D-printers, een kleiner en een grotere, die sinds eind vorig jaar staan opgesteld in het RAMLAB in het Innovation Dock gevestigd in een van de grote fabrieksloodsen op het voormalige RDM-terrein op de Rotterdamse Heijplaat.

Tanden van een snijkopzuiger slijten erg snel en als een snijkopzuiger van een baggerschip ergens op de wereld in bedrijf is, moet er een constante aanvoer van reserveonderdelen zijn om ze op tijd te kunnen vervangen. Maar in plaats van de tanden voortdurend naar verre orden te moeten invliegen, zou het natuurlijk mooi zijn als je ze ter plekke zou kunnen maken. Met een overal ter wereld inzetbare 3D-printer zou dat dus kunnen. Zie daar een voorbeeld van hoe de techniek van 3D-printing een mooie oplossing zou kunnen zijn voor een logistiek probleem in de wereldwijd opererende baggerindustrie.

De 3D-printtechniek ontwikkelt zich razendsnel. Relatief dure objecten zoals prothesen en gehoorapparaten worden al in drie dimensies uitgeprint. Ook voor de scheepvaart is dit een interessante innovatie. Schepen moeten in de haven vaak weken wachten op nieuwe onderdelen. En dat kost geld. Maar als een fabrikant de ontwerpsteke-

ning opstuurt, kan het onderdeel 'gewoon' in Rotterdam worden geprint. Schroeven, propellers en andere onderdelen hoeven dan niet meer te worden verscheept. Dat scheelt tijd, geld én het is duurzamer.

Dr. Ni Ya laat in het RAMLAB al een prototype van een met behulp van 3D-printing geproduceerde schroef zien. In de loop van dit jaar moet er een prototype zijn geproduceerd te zien die ook in de praktijk zal worden beproefd. Deze zal in de loop van dit jaar nog gemonteerd worden onder een boot van scheepsbouwer Damen om op de Noordzee te worden getest.

Eerste Fieldlab

Voordat 3D-printing een wijdverbreide techniek in de maritieme industrie is, zal nog wel even duren maar sinds de opening op woensdag 30 november vorig jaar door Allard Castelein, CEO van het Havenbedrijf

Rotterdam, van het RAMLAB (Rotterdam Additive Manufacturing LAB) is er een ontwikkeling in gang gezet die misschien ook wel eens heel snel zou kunnen gaan. Het Rotterdamse RAMLAB is het eerste zogeheten Fieldlab met 3D metaalprinters dat zich richt op de haven gerelateerde industrie. De 3D metaalprinters (ook wel additive manufacturing genoemd) worden gebruikt voor het ontwikkelen van kennis op het gebied van metaal printen, 3D ontwerpen en certificering.

Het RAMLAB is door RDM Makerspace opgezet in samenwerking met Innovation Quarter en Havenbedrijf Rotterdam. Ondernemer Vincent Wegener bracht alle benodigde partijen bij elkaar en zocht een team van medewerkers bij elkaar om het project ten uitvoer te brengen. Zo reist de als materiaalkundige aan de Harbin Institute of Technology, een wetenschappelijk topinstituut op het



Links Vincent Wegener, rechts Dr. Wei Ya

gebied van lastechnieken in China, opgeleide Ni Ya voortdurend op en neer tussen zijn huidige woonplaats Enschede en de Rotterdamse Heijplaat. Hij is in Enschede terecht gekomen omdat hij na zijn studie in China aan de TU Twente zijn PhD (doctoraal) deed (2015) en sindsdien werkt aan projecten van de TU Twente en TU Delft.

Digitale modellen

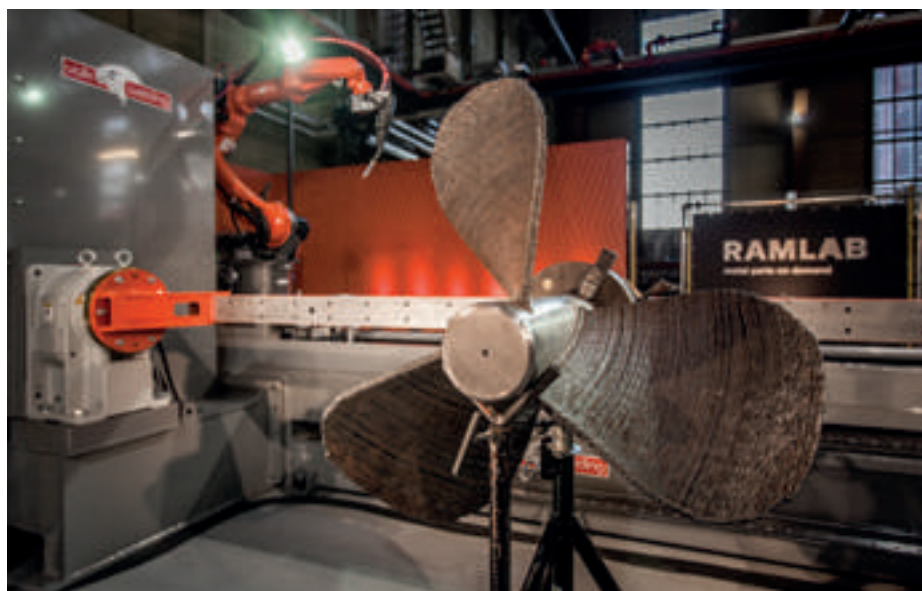
De medewerkers van het RAMLAB zijn allen mensen die veel van metalen en de toepassing van software in productieprocessen weten. Die laatste kennis voor de monitoring van het productieproces van 3D-printing wordt ingebracht door softwareontwikkelaar IBM. Het ooit vooral als producent van computer-hardware bekende, maar tegenwoordig ook sterk op software gerichte IBM heeft een platform voor dataverwerking dat nodig is om de meetgegevens van het productieproces in een bruikbaar model te kunnen vertalen. "Je wilt uiteindelijk een digitaal model ontwikkelen waarmee je de lasrobot perfect een voorwerp kunt laten lassen of 3D printen," zegt Wegener.

Naast Ni Ya geeft Wegener een update van de fase waarin het RAMLAB zich nu bevindt. Dat is nu nog vooral de start-up fase van het zo diep mogelijk doorgronden van de gebruikte apparatuur. Dat zijn naast alle benodigde softwareprogramma's allereerst de twee door Valk Welding BV uit Alblasserdam ingebrachte lasrobots. Valk Welding is een van de deelnemers van het eerste uur in de opzet van het RAMLAB. De lasrobots waarmee, zoals misschien bekend van beelden uit de moderne auto-industrie, metalen onderdelen aan elkaar worden gelast door het vloeibaar maken van het metaal.

Lasnaadjes op elkaar

Maar als je met lassen metalen vloeibaar maakt dan kun je er misschien ook wel iets heel nieuws van maken, het begin dus van 3D-printing. Valk Welding was in eigen huis al op beperkte schaal aan het experimenteren onder leiding van een ideale partner om het RAMLAB mee op te zetten. In plaats van een lasnaad tussen twee stukken metaal leg je met 3D-printing lasnaad op lasnaad op lasnaad. Waarbij het er om gaat dat er een perfecte aansluiting zonder lucht-bellen ontstaat. Daarbij is de kennis van het gedrag van de gebruikte metalen van groot belang. Dat zijn vooral de ook van het lassen bekende metalen, de diverse staalsoorten, koper, aluminium, zink en brons.

Naast de vele mogelijkheden kent 3D-printing ook zijn beperkingen vooral in snelheid en zekerheid. De snelheid zal altijd een 'issue' blijven. "Het is een langzamer en relatief duurder proces," zegt Ni Ya. 3D-printing zal daarom vooral van toepassing zijn voor het maken van prototypes,



one-offs of reserve-onderdelen. Bovendien is een probleem van 3D-printing dat een met deze techniek geproduceerd product nooit helemaal exact hetzelfde zal zijn als een volgend exemplaar. Bij het testen en maken van verschillende prototypes gaat het er om de afwijkingen zo gering mogelijk te maken en een voorspelbare kwaliteit te kunnen garanderen. Daarvoor is software en computerapparatuur van groot belang want computers kunnen veel beter rekenen dan mensen.

Maar 3D-printing heeft ook een belangrijk voordeel van beperking van restmateriaal en afval. Bij andere manieren van het produceren van metalen producten, zoals het snijden uit platen of blokken of het gieten, ontstaat heel veel restmateriaal dat alleen maar opnieuw kan worden gebruikt door het tegen hoge kosten te smelten tot nieuwe blokken of platen. Om de kosten van dat restmateriaal binnen de perken te houden, is het dus van belang zoveel mogelijk producten tegelijk te produceren. Snijden en gieten is dus vooral van toepassing voor massaproductie van metalen onderdelen.



Efficiënte technologie

De 3D-printers werken volgens de zogenaamde 'Wire Arc Additive Manufacturing'-technologie (WAAM), momenteel de meest geschikte technologie voor het fabriceren van grote metalen onderdelen. Deze technologie maakt gebruik van een elektrische boog als warmtebron en staaldraad als grondstof; de technologie heeft een paar technische voordelen en is aanzienlijk goedkoper en minder tijdrovend omdat er kant-en-klare stalen objecten gebruikt worden om objecten uit te printen. Als er bijvoorbeeld een propeller moet worden geprint, dan hoeft de lasmachine niet eerst de kern van het object te printen, maar hoeft ze enkel de bladen te lassen. Dat spaart een hoop tijd uit.

Doel van het RAMLAB is om door Research & Development projecten, samen met partners, de WAAM (Wire Arc Additive Manufacturing)-technologie commercieel inzetbaar te maken. Daarvoor werkt RAMLAB samen met partners toe naar een toekomst waarin onderdelen 'on demand' geprint kunnen worden. Inmiddels staan er twee WAAM-systemen in het Innovation Dock. Eén opstelling van vier bij drie meter heeft een manipulator die bijvoorbeeld scheepsschroeven kan printen. De andere robot kan over een rails van 6 meter schuiven om bijvoorbeeld hijsheven te lassen. Met dit systeem kunnen objecten worden gemaakt met een omvang die groter is dan 1m³.

Het RAMLAB is geïnitieerd door het Havenbedrijf Rotterdam, InnovationQuarter en RDM Makerspace. Het lab kent inmiddels negen partners (Valk Welding, Autodesk, IBM, Air Liquide, Lincoln Electric, TU Twente, M2I, Lemtech en Lloyds Register) en 13 leden (Huisman Equipment, Heerema Fabrication, Royal IHC, Koninklijke Marine, Royal Roos, Promarin, Bolier, MX3D, Fokker, Allseas, Damen Shipyards en Volkerrail).



Vorbereidende werkzaamheden Nieuwe Sluis Terneuzen

Ook voor de binnenvaart informatietool

Voordat de daadwerkelijke aanleg van de Nieuwe Sluis in Terneuzen start, vinden er volop voorbereidende werkzaamheden plaats. In april wordt de tijdelijke huisvesting voor verschillende nautische dienstverleners (bootslieden en havenloodsen) opgeleverd. Dit gebouw komt ter hoogte van de Westsluis. Na het bouwrijp maken en het plaatsen van de tijdelijke huisvesting volgt het kabel- en leidingenwerk en het aanbrengen van de verhardingen. De werkzaamheden voor de Nieuwe Sluis in Terneuzen hebben een impact op de scheepvaart. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken wordt de Gent-Terneuzen informatietool, die nu alleen voor zeeschepen en sleepboten beschikbaar is, vanaf 1 juli ook opengesteld voor de binnenvaart.

Met deze planningstool kunnen binnenvaartschepen zich vooraf melden om door de sluis te varen. Zeeland Seaports, Havenbedrijf Gent, het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, de Koninklijke BLN-Schuttevaer, het Vlaamse Maritieme Dienstverlening en Kust en het Nederlandse Rijkswaterstaat ondertekenden hiertoe op 23 februari 2017 een overeenkomst.

In het najaar van 2017 starten de feitelijke werkzaamheden voor de Nieuwe Sluis in het sluisencomplex in Terneuzen. In plaats van drie sluisen zullen dan twee sluisen beschikbaar zijn. Tijdens de bouw (tot 2022) valt de Middensluis uit. Op die plek komt namelijk de Nieuwe Sluis. De binnenvaartschippers die de sluis moeten passeren, zijn dan ook beducht voor vertragingen tijdens de bouwperiode. Een goede planning is daarom noodzakelijk.

Schutten

De sluispassage van zeeschepen wordt al vanaf 2012 vooraf verplicht gepland. Zo kan het schutten vlot verlopen en worden wachttijden zoveel mogelijk vermeden of ingeperkt. De passage van de binnenvaart werd tot nu toe nog niet vooraf gepland.

Het is ook nog niet eerder op deze schaal in Vlaanderen of Nederland toegepast.

Capaciteit

Met een goede planning kan de beschikbare capaciteit beter worden ingezet en weten de schippers vooraf op welk tijdstip ze kunnen schutten. Schippers kunnen hierop hun reisplan afstemmen, door bijvoorbeeld langzamer te varen en brandstof te besparen. Een ander voordeel is dat schippers op grotere afstand van de sluis kunnen wachten op hun schutting op ligplaatsen die minder druk bezet zijn.

Kiezen

Binnenvaartschippers kiezen zelf of ze hun sluispassage vooraf inplannen of niet. Een binnenvaartschip zal zich ook nog steeds,



net zoals nu, per marifoon kunnen aanmelden bij de sluis. Het schip wordt dan ingedeeld op de eerst mogelijke vrije positie.

Planningstool

De planningstool wordt gebouwd in opdracht van het Havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports, Maritieme Dienstverlening en Kust en Rijkswaterstaat. De bouw van de tool kost tweehonderdduizend euro en wordt voor de helft gefinancierd door het project Nieuwe Sluis Terneuzen. Bij de voorbereidingen zijn daarnaast het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, de Koninklijke BLN-Schuttevaer, het Loodswezen, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de Schelderadarketen en Waterwegen en Zeekanaal betrokken.

Fusie

Binnenkort zal er uitsluitel zijn omtrent een fusie tussen Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent. Een fusie zou voor beide bedrijven een logisch gevolg zijn van de reeds bestaande intense samenwerking, de ligging, de vergelijkbare omvang van de havengebieden en de strategische overlapping. Het betreft immers een aaneensluitende economische zone van Vlissingen, Borsele en Terneuzen tot Gent. Beide havenbedrijven ondertekenden eind 2016 in de Pacificatiezaal van het Gentse stadhuis een intentieverklaring als afsluiter van de Vlaams-Nederlandse top. Het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports verkennen de mogelijkheden op het gebied van fiscaliteit, de bestuurlijke en juridische structuur, de relaties met de nationale en regionale overheden, havengelden en prijzen voor concessies en dienstverleningen.

Vergelijkbaar

De omvang en de strategie van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent 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. Bijvoorbeeld in het kader van de Nieuwe Sluis, gezamenlijke scheepvaartbegeleiding, management van de haveninfrastructuur en promotie van de regio op beurzen.

Nieuwe dynamiek

De fusie zal een nieuwe dynamiek creëren in de Vlaams-Nederlandse Delta, met het oog op de belangen voor de bedrijven in de haven en de sociaaleconomische betekenis voor de regio. Een intensief samenwerkingsverband biedt voordelen voor de bestaande en nieuwe bedrijven dankzij een stevige partner om hen te ondersteunen. De beide havenbedrijven en hun medewerkers kunnen met een grotere kritische massa nog professioneler opereren. Door de handen



De planningstool voor de binnenvaart werd onlangs ondertekend. Geheel links Jan Lagasse (CEO Zeeland Seaports) en Daan Schalck (CEO Havenbedrijf Gent).

ineen te slaan treden Zeeland Seaports en havenbedrijf Gent toe tot de top 10 van de Europese havens. Dit betekent veel voor de slagkracht van beide havenbedrijven in het mondiale krachtenveld.

Binnenvaart Rotterdam-Vlissingen-Terneuzen-Gent

Logistiek dienstverlener Danser Group is onlangs een rechtstreekse containerbinnenvaartdienst tussen de havens van Rotterdam, Vlissingen, Terneuzen en Gent gestart. Met deze dienst wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar een frequente grensoverschrijdende verbinding tussen deze havens. Met de nieuwe containerbinnenvaartdienst breiden de havens het huidige diensten-aanbod uit en versterken zij het vervoer via de milieuvriendelijke binnenvaart met hun (achterland)netwerk. De havens zetten met deze dienst in op een groei in de containeroverslag, zowel op het gebied van import als export. Met deze service wordt optimaal gebruik gemaakt van de sterke zee- en doorvoerfuncties van de deelnemende havens. De verwachting is dat de dienst binnen twee jaar naar zo'n 15.000 TEU zal groeien.

Containerdienst Vlissingen-West-Afrika

Na een pilot in 2015 is de Franse containerrederij CMA CGM vorig jaar een succesvolle wekelijkse containerdienst gestart vanuit het havengebied Vlissingen op West-Afrika. Deze EURAF1 dienst verbindt Vlissingen direct met West-Afrika of via de belangrijke logistieke hub-havens Tanger Med en Algeiras aan de ingang van de Middellandse Zee. De dienst wordt door CMA CGM uitgevoerd met zes schepen rond de 3.500 TEU. De lading bestaat nog grotendeels uit containers met aardappelen en uien, maar inmiddels worden per binnenvaartschip wekelijks vanaf het nieuwe Kamer City depot in Rotterdam ook containers met andere lading naar Vlissingen vervoerd om met deze dienst van CMA CGM vervoerd te worden. Deze extra lading verstevigt de succesvolle containerdienst van CMA-CGM vanuit havengebied Vlissingen en sluit aan op de strategie van Zeeland Seaports om de overslag van containers te doen groeien.





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



**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



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 Tankcontainer Services Botlek BV
Westgeulstraat 5-1
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-4108470
Fax: +31 (0)10-4108471
Email: botlek@ntc.nl



NTC Tankcleaning BV
Westgeulstraat 5-1
3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)10-4108470
Fax: +31 (0)10-4108471
Email: cleaning@ntc.nl

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



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

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



WK en Eurocup Splash in Lelystad

30-jarige jeugdzeilklasse viert deze zomer haar verjaardag

Bataviahaven Lelystad is van 22 tot en met 28 juli 2017 het toneel van het Wereldkampioenschap Splash Blue en Eurocup Splash Red. De International Splash Class (SCIA) heeft de Nederlandse Splash Klasse Organisatie (SKON) gevraagd het evenement te organiseren. Het kampioenschap is een echt Open Kampioenschap: geen kwalificatiewedstrijden vooraf en toegankelijk voor iedere jongere die met een Splash kan zeilen. De wedstrijden worden gevaren op het Markermeer met op de achtergrond het andere prachtige Nederlandse maritieme ontwerp: de Batavia. In de week voorafgaand aan de wedstrijdweek zullen (internationale) teams al kunnen trainen op het wedstrijdwater.

De Splash is de ideale klasse na de Optimist en een uitstekende tussenstap tussen Laser Radiaal en Optimist. De Nederlandse Splashzeilklasse heeft zo'n 300 leden en is groeiend. Het is daarmee na de Optimistklasse, de grootste jeugdklasse van Nederland. Beroemde zeilers zijn hun carrière in de Splash begonnen: Pieter Jan Postma bijvoorbeeld en bijna alle zeilers van het Heiner Team, dat in 2020 mee wil gaan doen aan de Volvo Ocean Race, hebben Splash gevaren. De Splash is in 1987, dus 30 jaar geleden, ontworpen door Jac. (Koos) de Ridder en in eerste instantie werden de boten gebouwd door Roel Wester in Grou. De boten worden momenteel bij Jachtwerf Heeg in

Heeg gebouwd. In totaal zijn er tot nu toe zo'n 2700 boten te water gelaten. Op alle wateren ter wereld varen Splashes. Met als zwaartepunt Nederland en op het zuidelijk halfrond in het andere watersport-gekke land: Nieuw-Zeeland. De Splash Blue (met het blauwe zeilteken) is er voor zeilers tot 21 jaar; de Splash Red (met het rode zeilteken) kent geen leeftijdsgrens.

In Nederland vertegenwoordigt de SKON de belangen van de Nederlandse Splashzeilers.

Voor meer informatie over het WK:

www.splashworldslelystad.com

Voor meer informatie over de SKON

www.splashclass.org





V.l.n.r.: Evi De Gendt (My Digi), Gertjan Spijk en Stefan Stremersch

MyDigi vormt het ondersteunende mechanisme voor financiële specialisten als WEA en Stremersch Accountancy. "Wij hebben de focus op het beheersen van processen binnen een organisatie. Daarbij zijn we gespecialiseerd in het niet-financiële gedeelte. Onze taak houdt op waar die van de boekhouder of de financiële coach begint. Het mooie is

The screenshot shows the MyDIGI dashboard interface. At the top right is the MyDIGI logo with the tagline "Smart IT. Smarter." Below the logo, the dashboard is divided into two main sections: "cloud" and "application". The "cloud" section contains icons for Backup, Contacts, Properties, Projects, Tasks, and Scenario's. The "application" section contains icons for Planning, Documents, Uploads, Photos, Speech, Tasks, Events, Planning, and several other icons. A red diagonal line is drawn across the dashboard, separating the "cloud" and "application" sections.

sen kun je veel beter beheersen door allerlei data in een dashboard zelf vast te leggen. De economische groei blijft mede achter omdat we nog te veel in een papieren tijdperk leven. Gelukkig is er inmiddels een flinke digitaliseringsslag gaande. De rijksoverheid is per 1 januari 2017 overgestapt op e-facturatie. Dat juichen wij toe. Het geeft ons een duw in de rug", zegt Gertjan Spijk.

Samenwerking

De samenwerking tussen WEA Zuidwest, Stremersch Accountancy en MyDigi resulteert in een efficiënte oplossing voor de ondernemer. Waar MyDigi het dagelijkse platform is, zorgen WEA en Stremersch voor de boekhouding en het financiële advies. "MyDigi is het meest uitgebreide CRM systeem dat documenten volledig beheert, workflow optimaliseert, voorraad bijhoudt en waar nodig automatisch bestelt bij de meest voordelige leverancier. Er is een rechtstreekse en transparante lijn tussen projecten, prestaties, uitvoering en facturatie. Wij zorgen ervoor dat de ondernemer precies een overzicht heeft van alle beschikbare informatie. Daardoor hoeven niet langer meerdere Excel- of Word bestanden te worden gecreëerd voor facturatie of projecten. Via de online boekhouding Joost is de klant ervan verzekerd dat alle financiële zaken in orde zijn. MyDigi integreert met alle huidige favoriete applicaties en zorgt voor een aanzienlijke kostenbesparing. Gemiddeld 8 uur per week aan administratie en duizenden papierhandelingen. De software is volledig customized, waardoor de klant deze zelf kan finetunen en aanpassen", verklaart Evi.



Heldere keuzes

"Het gaat erom dat de klant in real time heldere keuzes kan maken op grond van alle beschikbare data. Hoe lopen de processen binnen een bedrijf en hoe kunnen die worden geoptimaliseerd. Mensen zoeken vaak de oplossingen buitenaf (bijvoorbeeld betere product-markt combinaties) terwijl juist binnen de organisatie het nodige verbeterd kan worden. Bijvoorbeeld met het oog op cost leadership", aldus registeraccountant



Foto: Oscar van Beest

Gertjan Spijk, accountant-ondernemer bij WEA Zuidwest

Stefan Stremersch. Zijn kantoor heeft domicilie in grensplaats Stekene, met een nevenvestiging in Antwerpen. De Vlaamse accountant ontving eind 2016 de Award voor Wase Plato ambassadeur 2016 van Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland, vanwege zijn verdiensten op het gebied van kennisdeling en ervaringsuitwisseling met andere ondernemers. Stefan Stremersch is peter van de Platogroep strategie.



Stefan Stremersch, zaakvoerder bij het gelijknamige accountantskantoor

Uniek in de branche

"De traditionele jaarrekening is feitelijk een verantwoordingsdocument. Van het verleden kun je leren, maar je kunt er nooit meer iets aan veranderen. Wij rapporteren altijd met een forecast van 12 maanden vooruit. Dat is uniek in de branche. Wat is 'in real time' de weerslag van het ondernemen op de financiële positie van het bedrijf? Hoe pakt bijvoorbeeld een investering van 200.000 euro uit in het cijfermateriaal? Aansluitend kan de ondernemer digitaal zijn kredietaanvraag indienen bij de bank", licht Gertjan Spijk toe.

WEA Zuidwest

De dienstverlening van WEA Zuidwest strekt zich uit over het hele MKB, variërend van kleine lokale ondernemers tot bedrijven met meer dan honderd werknemers. De klanten zijn voor het overgrote deel afkomstig uit de agrarische sector, industrie, detailhandel, recreatie & toerisme, transport & logistiek en ICT. Bij WEA zijn accountants geen boekhouders of administrateurs maar financiële coaches. Behalve reguliere zaken als samenstellen en controleren van jaarrekeningen en fiscale aangiften, hecht WEA veel waarde aan klankborden met ondernemers en toegevoegde waarde activiteiten. Zo biedt Branche in Zicht (BiZ) benchmark mogelijkheden met betrekking tot actuele kennis en inzichten over branches, bedrijven en ondernemers. De klant heeft op ieder gewenst moment online inzicht in cijfers, voor een deel zelfs real time.

Nieuwsberichten

Milieu vriendelijker brandstof in gebruik genomen, GTL



Met ingang van januari 2017 gebruikt Kraanbedrijf Nederhoff, met vestigingen in Gouda en Vianen, in de plaats van dieselolie hoofdzakelijk de milieuvriendelijker GTL.

GTL is een afkorting is van gas-to-liquid en is gemaakt van aardgas. Het verbrandt schoner dan diesel en produceert daardoor minder stikstofoxiden, zwaveloxiden en ook minder fijnstof.

De producteigenschappen zijn niet-toxisch en goed biologisch afbreekbaar. Het draagt tevens bij aan het verbeteren van het welzijn van de medewerkers door minder blootstelling aan rook, uitstoot en geur. Verder produceren motoren die op GTL draaien minder geluid en blijkt uit de praktijk het verbruik minder te zijn wat minder CO₂ uitstoot tot gevolg heeft.

In memoriam: Jan Karel Peter Kraan



Met grote verslagenheid, laten wij u weten dat Peter Kraan – medeoprichter van Thermotrafic Holland BV in 1987 – op 70-jarige leeftijd na een kort ziekbed is overleden. Peter stond aan de wieg van deze organisatie en was – naast inspirator – de eerste medewerker van Thermotrafic Holland BV. In 2011 droeg hij het stokje over en ging met pensioen.

In de jaren die volgden na de oprichting, is Peter er door zijn gedrevenheid, inzet maar vooral enorme betrokkenheid bij zijn klanten, in geslaagd de organisatie uit te bouwen tot de speler die Thermotrafic vandaag de dag nog steeds is. Hij was er trots op in 25 jaar nooit een negatief

resultaat te hebben geboekt en deed dat samen met een team van professionele en toegewijde medewerkers. Tot op de dag van vandaag werkt Thermotrafic volgens het gedachtegoed van Peter waarin mensen en het creëren van een familiegevoel het belangrijkste waren.

Helaas kon hij maar een goede 5 jaar van zijn pensionering genieten. Hij laat een vrouw, twee zoons en schoondochters en vijf kleinkinderen na. Wij zullen de herinnering aan hem laten voortleven.

Wiltec voor vijfde jaar op rij bekroond tot Best Managed Company

Wiltec is wederom door Deloitte uitgeroepen tot Best Managed Company 2016. Dat betekent dat Wiltec ook dit jaar hoort tot de best geleide bedrijven binnen het Nederlandse midden- en grootbedrijf. Het thema dit jaar is 'Cyber Security'. De strategie, bedrijfsvoering en resultaten van Wiltec zijn grondig onder de loep genomen en de conclusie is dat Wiltec voorop loopt in Nederland, voor het vijfde jaar op rij!

BEEQUIP financiert voor 135 miljoen euro aan equipment in eerste jaar

Leasemaatschappij BEEQUIP heeft een vliegende start gemaakt door in het eerste jaar bijna 700 leaseovereenkomsten af te sluiten. De contracten vertegenwoordigen een gezamenlijke waarde van 135 miljoen euro. In totaal sloot BEEQUIP in het eerste jaar met 22 werknemers voor ruim 80 ondernemingen leasecontracten af.

BEEQUIP signaleert dat de markt in beweging is en dat steeds meer MKB-ondernemers kiezen voor leaseoplossingen met gebruikt materieel. Het bedrijf speelt hierop in met flexibele sale & lease back-oplossingen. Samen met de equipmentkennis is dit voor ondernemers reden genoeg om voor BEEQUIP te kiezen.

Thieu van Dorst Bedrijfswagens MAN-dealer van het Jaar

Thieu van Dorst Bedrijfswagens met vestigingen in Breda, Goes en Roosendaal is uitgeroepen tot MAN-dealer van het Jaar. Tijdens de jaarlijkse dealerbijeenkomst in Spijkenisse maakte MAN Truck & Bus tevens bekend dat Van Leeuwen Truckservice de MAN Sales-dealer van het Jaar is geworden. MAN Nederland Dealer Eindhoven werd uitgeroepen tot MAN Service-dealer van het Jaar.

46% werknemers heeft lichamelijke klachten door werk

Bijna de helft van de werknemers heeft lichamelijke klachten (pijn of vermoeidheid) door het werk. Dat blijkt uit onderzoek* van Manutan onder ruim 750 werknemers van kantoren, werkplaatsen en magazijnen. Ongeveer hetzelfde aantal werknemers geeft aan dat de werkgever weinig tot geen aandacht heeft voor de ergonomie op de werkvloer. De klachten hebben niet alleen een grote invloed op het werk maar ook op het privéleven van de werknemers. Lydia Rongen, HR Manager Benelux bij Manutan, vindt de cijfers zorgwekkend. "Als mensen er niet over spreken, wordt deze situatie niet vanzelf beter. Dat is jammer, zeker omdat ze met eenvoudige hulpmiddelen al veel comfortabeler zouden werken."

Partijen eens over investeringen infrastructuur

Politieke partijen van links tot rechts onderschrijven het belang van een goede en slimme infrastructuur. Dit blijkt uit de stemwijzer van evofenedex. De vereniging vroeg de partijen kleur te bekennen aan de hand van een tienpuntenplan voor meer export en een slimmere logistiek. Daaruit blijkt ook dat internationale handel onder druk staat, wat volgens evofenedex een slecht vooruitzicht voor Nederlandse ondernemers is.

De stemwijzer van evofenedex staat online. Ondernemers zien zo in één oogopslag waar de politieke partijen staan op onderwerpen voor hun werk van belang zijn – van open grenzen in Europa tot efficiëntere inspecties en van investeringen in Schiphol en de Rotterdamse haven tot minder rompslomp voor ondernemers met een bestelauto.

Goederenstromen

Producten over het water, het spoor en de weg vervoeren, zorgt nog regelmatig voor vertraging. Daarom pleit evofenedex voor investeringen in een goede fysieke én digitale infrastructuur. Dit maakt goederenstromen slimmer en dus sneller. Van VVD, PvdA, SP, CDA, PVV, D66, ChristenUnie, GroenLinks tot en met de SGP is er eensgezindheid over de noodzaak van deze investeringen. evofenedex benadrukt dat dit ook betekent dat politieke partijen hier voldoende geld voor moeten vrijmaken. Volgens de organisatie is hier één miljard euro per jaar voor nodig.

Handel

Hoewel de 'score' van de partijen op het onderwerp infrastructuur volgens evofenedex goed nieuws voor ondernemend Nederland is, noemt de vereniging het zorgelijk dat de politiek zich in toenemende mate tegen handelsverdragen keert. Een goed handelsverdrag met de Verenigde Staten dat de export en de logistiek vereenvoudigt, zorgt volgens evofenedex bijvoorbeeld voor meer banen in Nederland. Behalve VVD, ChristenUnie en SGP, keerden alle partijen zich echter tegen een verdrag dat de logistiek en export vereenvoudigt. Ook keerden de SP en PVV zich tegen open grenzen in Europa, terwijl slimme veiligheidsmaatregelen volgens evofenedex een veilige én efficiënte goederenstroom binnen de Europese Unie kunnen garanderen.

Jongeren testen hun vaardigheden met 'Skill Break'

Sector laat jongeren op school kennis maken met transport en logistiek

De sector transport en logistiek heeft met 'Skill Break' een nieuwe manier gevonden om transport en logistiek op school tot leven te brengen. Leerlingen kunnen door mee te doen aan een 'challenge' ontdekken of de sector transport en logistiek bij hen past en scholen worden ondersteund in de begeleiding van de studiekeuze van leerlingen. In 2017 start de Skill Break op 7 locaties in Nederland.



De Skill Break challenge vindt plaats op het schoolplein waar leerlingen en studenten de strijd met elkaar aangaan via logistieke spellen. Hierbij worden hun vaardigheden getest op het gebied van ruimtelijke inzicht en efficiënt werken. Op deze manier maken honderden vmbo-leerlingen kennis met de sector en kunnen ze een bewuste studie-

keuze maken. En mbo-leerlingen laat het zien dat ze de juiste keuze hebben gemaakt.

Tourschema

De scholen die meedoen zijn: Het Drenthe College, Emmen De Meerwaarde, Barneveld Noorderpoort, Groningen Arcus College, Heerlen Koning Willem 1 College, Den Bosch Het Gilde Vakcollege, Gorinchem

Het Erasmus, Almelo. Voor meer informatie: www.stlwerkt.nl/skillbreak.

Over Sectorinstituut Transport en Logistiek Sectorinstituut Transport en Logistiek werkt voor mens en werk in transport en logistiek. Onze organisatie is opgericht door sociale partners in de sector: TLN, VVT, FNV Transport & Logistiek en CNV Vakmensen.

Transport Compleet Hardenberg met grote truckmerken en trailerbouwers

De gehele transportbranche is weer vertegenwoordigd op Transport Compleet Hardenberg. De vakbeurs vindt plaats op 21, 22 en 23 maart 2017 in Evenementenhal Hardenberg. De grote truckmerken zijn weer aanwezig net als de trailerbouwers Schmitz en Krone.

Verder maakt de beursorganisatie bekend dat Hiab, Hyva Nederland en Palfinger Nederland weer op de beursvloer aanwezig zijn. Deze bedrijven richten zich op kranen en grijparm. Daarnaast beoogt de organisatie een bedrijfswagenplein op te zetten waar lichte bedrijfswagens centraal staan. Al jaren brengt Transport Compleet Hardenberg de transportbranche samen: van (inter)nationale marktleiders in bedrijfswagens, opleggers en chassisdelen tot aan regionale aanbieders van accu's en track & trace software. Dit jaar trekt de organisatie ook de banden met opleidingen weer aan, zodat werkgevers in contact raken met de

werknemer van morgen. Verder is er op Transport Compleet Hardenberg een vacatureplein voor bedrijven die op zoek zijn naar medewerkers. Tot slot wordt er aandacht besteed aan kennisoverdracht door middel van kennissessies. Onder meer TLN en ING verzorgen bijeenkomsten over actuele ontwikkelingen in de branche zoals het Truckkartel.

Transport Compleet Hardenberg is op 21, 22 en 23 maart 2017 te bezoeken van 14.00 tot 22.00 uur. Geïnteresseerde kunnen gratis entreekaarten aanvragen. Meer informatie & tickets: www.evenementenhal.nl/transport-hardenberg2017.

ProRail onderzoekt 'hybride ERTMS Level 3' variant

ProRail onderzoekt op dit moment samen met Network Rail en SNCF de mogelijkheid om een 'hybride ERTMS Level 3' variant op het spoor toe te passen. Naar verwachting wordt er in oktober van dit jaar gestart met live testen.

Constructiefouten station Den Haag CS kosten zeven ton

De reparatie van de constructiefouten in het nieuwe station Den Haag Centraal gaat naar verwachting zeven ton kosten. Dat is exclusief de buitendienststelling en de omleidingen van de trams van HTM.

Studententeam TU Delft wint Hyperloop Pod-wedstrijd in VS

Het studententeam Delft Hyperloop heeft afgelopen maand het eerste deel van de SpaceX Hyperloop wedstrijd gewonnen. Het team behaalde het hoogste aantal punten in het bijzijn van Elon Musk, oprichter van SpaceX.

Topman Rüdiger Grube vertrekt bij Deutsche Bahn

Topman Rüdiger Grube vertrekt plotseling bij Deutsche Bahn. De Raad van Commissarissen is vorige maand akkoord gegaan met de ontbinding van zijn contract. Naar verluidt konden de algemeen directeur en het Duitse spoorbedrijf het niet eens worden over de voorwaarden van contractverlenging.

InTraffic wint aanbesteding Geluidregister bij ProRail

InTraffic heeft de aanbesteding beheer en doorontwikkeling van de applicatie Geluidregister gegund gekregen van ProRail. De IT-specialist voor de spoorbranche neemt de applicatie over van de huidige beheerpartij.

Distri Rail voert spoordiensten naar Duisburg op

Spoorgoederenvervoerder Distri Rail gaat in de loop van dit jaar haar spoordiensten tussen Rotterdam en Duisburg verhogen van twaalf naar achttien maal per week. Dat meldt Haven Rotterdam op haar website.

Belgische machinisten passeerden 91 keer rood sein in 2016

Op het Belgische spoor zijn vorig jaar 91 treinen door een rood sein gereden. In 2015 gebeurde dat 92 keer. Goederentreinen reden aanzienlijk minder vaak door een rood sein. Dit gebeurde 19 keer.

Infrabel traint 'schildwachters' spoor met 3D-simulator

In België waarschuwen spoormedewerkers bij werkzaamheden collega's als een trein nadert, zodat zij veilig de werkzone kunnen verlaten. Deze medewerkers worden ook wel 'schildwachters' genoemd.

Nieuwe spoorgoederenverbinding tussen Moerdijk en Italië

Spoorgoederenvervoer GTS Group verzorgt vanaf 13 februari drie keer per week diensten tussen haven Moerdijk en het Italiaanse Piacenza. Met deze rondritten worden met name de provincies Brabant en Zeeland bediend.

Aanleg Duitse deel Betuweroute loopt jarenlange vertraging op

De aanleg van het Duitse deel van de goederen-spoorlijn Betuweroute loopt naar verwachting jarenlange vertraging op. De Duitse bondsregering heeft aangegeven dat pas in 2019 alle twaalf vergunningen zullen zijn afgegeven.

ERTMS-testtrein Network Rail goedgekeurd voor Baseline 3

Alstom heeft verdere stappen gemaakt in de ontwikkeling van de Baseline 3-specificatie van het Europese spoorbeveiligingssysteem ERTMS. De treinfabrikant beproefde een upgrade van haar ETCS-technologieplatform Atlas 200 op een Class 313 testtrein.

ILT: extra afspraken nodig voor testritten met treinen

Er dienen extra afspraken of regels te komen voor de proefritten van nieuwe treinen die nog niet zijn toegelaten op het spoor. Dat stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Deelnemers deeltijdstudie Rail ontvangen certificaat

De eerste deelnemers aan het Rail Engineering-programma van de TU Delft hebben de eerste fase van deze deeltijdstudie afgerond. Bruno van Touw van ProRail en Gijs Brefeld en Wouter Wittekamp van VolkerRail ontvingen het Certificaat.

Bouw station Waddinxveen Triangel gestart

In Waddinxveen is vorige maand de aftrap gedaan voor de bouw van het nieuwe treinstation Waddinxveen Triangel. Door de aanleg van het nieuwe station wordt Waddinxveen, en met name de nieuwe woonwijk Park Triangel, goed bereikbaar.

Aantal spoorlopers toegenomen in 2016

Het aantal mensen dat zich zonder toestemming langs het spoor loopt, is in 2016 toegenomen ten opzichte van het jaar ervoor. In 2016 kwamen er 3.105 meldingen binnen van spoorlopers. Dat zijn er tweehonderd meer.

Ministerie van IenM behaalt trede 3 CO2-Prestatieladder

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de derde trede van de CO2-Prestatieladder behaald. Daarmee is IenM het eerste ministerie dat zich heeft gecertificeerd voor deze Prestatieladder.

'Regelgeving spoor is onnodig ingewikkeld geworden'

De spoorwetgeving is in de loop der jaren onnodig ingewikkeld geworden. Dat komt doordat in steeds sterkere mate sprake is van juridificering. Juridificering wordt vaak gezien als het opstellen van onnodig ingewikkelde en gedetailleerde regelgeving voor ondernemingen.

SBB gaat met trein zonder machinist rijden

De Zwitserse spoorwegen SBB gaat een proef starten waarbij er met een trein zonder machinist wordt gereden. Het spoorbedrijf gaat dit doen als onderdeel van een groot digitaliseringsprogramma.

Drukke spoorwegovergang in Venlo gaat verdwijnen

De drukke spoorwegovergang Vierpaardjes in Venlo wordt opgeheven. Deze wordt vervangen door een onderdoorgang voor het wegverkeer. Staatssecretaris Dijksma van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hier 18 miljoen euro voor vrijgemaakt.

Spooroperator Shuttlewise verbindt Rotterdam met Spanje

Spooroperator Shuttlewise is een nieuwe dienst gestart vanuit Rotterdam. Vier keer per week wordt op Antwerpen gereden. Belangrijkste motivatie voor deze dienst zijn de directe doorverbindingen naar Spanje.

Asset Rail wint onderhoudscontract in Drenthe

Asset Rail heeft de aanbesteding voor het Prestatie Gericht Onderhoud-contract Drenthe2 gewonnen. De spooraanbieder gaat vanaf deze zomer vijf jaar lang het spooronderhoud in en rond Zwolle en een groot deel van Drenthe verzorgen.

Libor Lochman: nieuw ERTMS-implementatieplan EU realistisch

Het nieuwe ERTMS-implementatieplan van de Europese Commissie is realistischer dan de uitrolstrategie die eerder was gepubliceerd. Dat zegt directeur Libor Lochman van de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER). Lochman geeft op 28 maart een presentatie.

'Vangrail' voor goederentreinen verbetert veiligheid spoor

Strukton Rail installeert in Dordrecht een soort vangrail voor goederentreinen die volledige ontsporing van de voertuigen voorkomt. Deze extra set rails zorgen ervoor dat de wielen van treinen die uit de rails lopen worden 'opgesloten'.

Door: Henk van de Voorde

Door synergie van beide bedrijven wordt efficiënt, snel en tegen scherpe prijzen gebouwd

IZV en IBS: specialist in gevelbekleding en hallenbouw

Voor nieuwbouw, renovatie en onderhoud is men aan het juiste adres bij IZV en IBS. Door de synergie van de Zeeuws-Vlaamse bedrijven kan er efficiënt, snel en tegen concurrerende prijzen worden gebouwd. "De hele 'bovenbouw' kan bij industriële projecten turn key worden gerealiseerd", aldus Bob Compiet, directeur van IZV en IBS. Beide bedrijven zijn gevestigd in Kloosterzande, in grensgemeente Hulst.



IZV is al ruim een halve eeuw gespecialiseerd in het aanbrengen van bekleding op bedrijfsgebouwen, onder andere voor haven- en industriële bedrijven. Met name in de chemische- en petrochemische industrie. Alle opties zijn bespreekbaar en uitvoerbaar. Het in 1964 opgerichte IZV is een degelijke onderneming met een moderne aanpak die door de grondige manier van werken een mooie klantenkring heeft opgebouwd. Naast projecten in de Benelux worden er met regelmaat ook werken gerealiseerd in landen als Duitsland en Frankrijk. Zusterbedrijf Industrial Building Systems (IBS) is gespecialiseerd in hallenbouw voor bedrijven in de industrie en de op- en overslag, zoals bijvoorbeeld transportbedrijven en logistieke centra.

Maatwerk

"Opdrachtgevers moeten kunnen rekenen op maatwerk van specialisten die hun vak verstaan. Daarom investeren we in mensen, want werkzaamheden moeten uitgevoerd worden door vakbekwame voorlieden en monteurs. We werken volgens de kwaliteitsnorm ISO9001, het veiligheidscertificaat VCA** en het CE-certificaat voor NEN-EN 1090-1. Ontzorgen is waar we goed in zijn. Onze klanten hebben vanaf het begin tot en met het einde van een traject steeds dezelfde persoon als aanspreekpunt. Vanzelfsprekend zijn (op-)leveringen op tijd en werken we efficiënt door gebruik van hoogwaardig materiaal waarbij we inspelen op omgevingsfactoren. En als het karwei is geklaard, houdt ons werk niet op. Wij bieden onze klanten niet alleen garantie, maar ook de mogelijkheid om inspectie, renovatie en periodiek onderhoud door ons te laten uitvoeren. We bieden de klant een onderhoudsprogramma dat aansluit bij de behoefte", aldus Bob Compiet.

Met behulp van moderne machines en gekwalificeerd personeel wordt snel, innovatief en vakkundig geproduceerd. IBS ontwerpt en fabriceert in eigen beheer geoptimaliseerde, lichtgewicht staalconstructies voor bijna alle toepassingen. "Hierdoor kunnen we op een kostentechnisch gunstig prijsniveau snel en flexibel bouwen. Hallen met een kolomvrije overspanning van 70 à 80 meter zijn geen uitzondering! Naast de hallenbouw worden ook vele andere projecten gerealiseerd, zoals bedrijfspanden, sportaccommodaties en kantoorgebouwen", legt Bob Compiet uit.

WWW.IZV.NL
WWW.IBS-HALLENBOUW.NL
info@izv.nl
info@ibs-hallenbouw.nl
tel: 0114-687200
tel: 0114-683200

Kostentechnisch gunstig

Industrial Building Systems (IBS) biedt integrale kwaliteitszorg, vanaf het ontwerp tot en met de uitvoering van het bouwproject. Het beschikt over een productie-ruimte van 3.500 vierkante meter.



Nieuwsberichten

Paneelbouw Middelburg actief voor Westerscheldetunnel



FOTO: OSCAR VAN BREST

Paneelbouw Middelburg. Het bedrijf uit Walcheren bouwt namelijk schakelkasten die onder het wegdek van de tunnel worden geïnstalleerd. Ondertussen is Paneelbouw Middelburg alweer actief met tien extra schakelkasten die komen in de technische ruimtes onder het wegdek en tussen de twee tunnelbuizen. De kasten zorgen ervoor dat signaalborden worden aangestuurd en dat er bijvoorbeeld bij een ongeluk een weghelft wordt afgesloten. De Westerscheldetunnel wordt tot 2018 gerenoveerd. Sinds de opening in 2003 is het de eerste keer dat de tunnel op deze schaal wordt aangepakt. Met het oog op een optimale veiligheid krijgt de tunnel bijvoorbeeld ook nieuwe camera's en luidsprekers. Paneelbouw Middelburg ontzorgt de klant volledig met haar uitgebreide kennis van energieverdelers en besturingspanelen. De onderneming is met name actief in de sectoren haven & industrie, bagger- & offshore en de utiliteitsmarkt.

www.paneelbouwmiddelburg.nl

Gecompliceerde orders onder tijdsdruk? Geen probleem voor Paneelbouw Middelburg. Voor de grootste renovatie in de historie van de Westerscheldetunnel, die Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Zeeland verbindt, heeft Paneelbouw Middelburg in twee maanden tijd 132 besturingskasten gemaakt. Het Zeeuwse bedrijf is gespecialiseerd in engineering, bouw,

installatie, inbedrijfstelling en onderhoud van besturingskasten. Haar medewerkers analyseren, ontwerpen, berekenen en tekenen complete energieverdelers en besturingspanelen, waarna met het vervaardigen van de kasten kan worden gestart.

Een automobilist die door de Westerscheldetunnel rijdt ziet echter nooit wat van het werk van

Vestingcross Hulst groot succes



FOTO: HENK VERSTRAATEN

Wereldkampioene Sanne Cant in actie in Hulst

De internationale Vestingcross Hulst was niet alleen reclame voor de Reynaertstad, maar voor heel Zeeland. Zo'n 10.000 bezoekers konden de toppers in het veldrijden aanschouwen. In een schitterend doch loodzwaar parcours was wereldkampioene Sanne Cant op zondag 12 februari de beste bij de vrouwen. In een adembenemende tweestrijd met de Amerikaanse Katy Compton was de Vlaamse uiteindelijk net iets sterker. Minder spannend was de strijd in deze Brico Cross bij de mannen. Nederlands kampioen Mathieu van der Poel reed al in de beginfase weg bij zijn concurrenten, waaronder wereldkampioen Wout van Aert. Van der Poel voerde de hele wedstrijd de koppositie aan en finishte op grote voorsprong voor Lars van der Haar en Wout van Aert. Wethouder Jean-Paul Hageman, die zich sterk had gemaakt voor de komst van de internationale vestingcross naar Hulst, sprak met recht over een groot succes. Het is de bedoeling dat de Vestingcross uit zal groeien tot een jaarlijkse traditie op topniveau. De Vestingcross past binnen de grensoverschrijdende ambities van de gemeente Hulst. De ontwikkeling van nieuwe Antwerpse infrastructuur aan de Linker Oever brengt stijgende goederenstromen naar het achterland met zich mee. Daar speelt het Hulster bedrijventerrein Hogeweg, op amper 20 minuten rijden van Linkeroever, dan ook op in. „Het feit dat allerlei infrastructurele ontwikkelingen letterlijk aan de grens plaatsvinden, maakt het extra interessant”, aldus Hageman.

Bedrijfsbezoek MBC op 20 maart in teken 'Middelburg 800'

De komende bijeenkomst van de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) wordt gehouden op maandag 20 maart, aanvang 17.00 uur. Plaats van handeling is de afdeling Stadsbeheer aan de Waldammeweg 11 te Middelburg op Industrieterrein Arnestein 1. De gemeente Middelburg staat heel 2017 in het teken van de viering van het jubileum van 800 jaar stadsrechten. Eerder dit jaar waren bijna 200 ondernemers en bestuurders tijdens een gezamenlijke bijeenkomst van de MBC en de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) op bezoek bij Sligro Vlissingen op bedrijventerrein Vrijburg. De Middelburgse Bedrijven Club was eind 2016 te gast bij Lumileds op bedrijventerrein Arnestein. MBC-voorzitter Bram van Stel, in het dagelijks leven directeur-eigenaar van de Prior Groep, startte ooit zijn carrière bij Philips, dat destijds nog in de binnenstad was gevestigd. In 2018 viert Lumileds het 125-jarig bestaan. Verbindingen leggen, netwerken en gezelligheid zijn in het DNA van de MBC verweven. De MBC zorgt voor de chemie tussen het bedrijfsleven en de overheid in Middelburg. Ze behartigt de belangen van de industriële en dienstverlenende bedrijven op Arnestein, Ramsburg, de Mortiere, Park Veltzicht en Buitenruststraat. De



FOTO: ATELIER CPD

Gezamenlijke bijeenkomst van de MBC en de VBC in januari 2017

ondernemerskoepel organiseert jaarlijks zes plenaire bedrijfsbezoeken bij haar leden. Tijdens deze 'MBC borrels' wordt in een gezellige sfeer kennis gedeeld. De grote diversiteit aan branches stimuleert het netwerken. „De MBC dient het brede Middelburgse verband. Enerzijds zijn er bedrijfsbezoeken bij grotere bedrijven zoals Eastman, Van der Peijl, Lumileds, Herder, Eontop Metaloterm, Labrujère Staalbouw en

Constructiebedrijf Hillebrand. Anderzijds hebben we met de MBC ook interessante rondleidingen bij kleinere bedrijven zoals Autoschade Lokerse en TEMA Automotive. En soms brengen we zelfs een plenair bezoek aan de gemeente, zoals in het kader van 'Middelburg 800 jaar' komende maandag,” aldus Bram van Stel.

www.mbcmiddelburg.nl



Minister Schultz van Haegen en maritieme sector bouwen gezamenlijk aan toekomst

Minister Schultz van Haegen en de maritieme sector legden jl. woensdag 1 februari de fundering voor het werkprogramma Maritieme Strategie. Tijdens de werkconferentie verzamelden bij de Maritieme Strategie betrokken overheidsspecialisten, samen met de maritieme cluster, prioriteiten en actiepunten voor de periode 2017-2019. De bijeenkomst was een coproductie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en stichting Nederland Maritiem Land (NML).

Voorafgaand aan de conferentie sprak de minister met de top van het maritieme bedrijfsleven. Dit werkoverleg ging over verduurzaming en actuele kansen en uitdagingen. Tijdens de plenaire lunch sprak Schultz over het unieke karakter van de Maritieme Strategie en de nauwe samenwerking tussen de overheid en de maritieme sector. Minister Schultz: "Het is inmiddels twee jaar geleden dat de sector samen met het kabinet de Maritieme Strategie heeft vastgesteld. Met acties om Nederland bovenaan alle internationale maritieme lijstjes te houden. Acties vanuit de overheid, vanuit het bedrijfsleven en vanuit kennisinstellingen. En we zijn op de goede weg om onze goede positie te behouden. Nu het vervolg."

Geopolitieke ontwikkelingen in combinatie met een achterblijvende wereldhandel voorspellen moeilijke tijden voor de internationaal opererende maritieme sector. NML voorzitter Van Sluis: "Het is zaak ons voor te bereiden op de komende uitdagende periode. We moeten de zeilen bijstellen en de kans op averij minimaliseren. Dit betekent duidelijke prioriteitenstelling en koersbepaling in nauwe samenwerking met de overheid." Van Sluis benadrukte verder de noodzaak om de sector en Maritieme Strategie goed te posi-

tioneren. "De maritieme sector pleit ervoor om maritieme onderwerpen ambtelijk te concentreren. Stel een Directeur-Generaal Maritiem aan die zich als gelijkwaardig interdepartementale gesprekspartner bezighoudt met maritieme zaken." Aldus van Sluis. De Maritieme Strategie behandelt de thema's: Human Capital, Innovatie, Handel, Bereikbaarheid, Veiligheid en Milieu en Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit. Verdeeld over veertien inhoudelijke thematafels inventariseerden de aanwezigen concrete prioriteiten en actiepunten. De opbrengsten worden de komende maanden verwerkt tot een concreet werkplan, welke in het najaar van 2017 bekend gemaakt wordt. Met als doel de actiepunten uit de Maritieme Strategie te actualiseren en te borgen richting de toekomst.

Begin 2015 heeft de Tweede Kamer de rijksbrede Maritieme Strategie vastgesteld. IenM heeft deze samen met alle betrokken overheidspartners en de maritieme cluster opgesteld. De strategie beschrijft de ambitie om de internationale topospositie van de maritieme cluster te verstevigen en te behouden. Zodat het Nederland deze positie kan behouden en in 2025 ook nog een maritieme speler van betekenis is.

BOEKBESPREKINGEN

Engels-Nederlandse Oorlogen

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Engels-Nederlandse Oorlogen. Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw". Anne Doedens en Liek Mulder tekenden als auteurs. Het boek is het tweede deel in de serie 'Oorlogsdossiers'. Een drama in drie bedrijven, binnen een kwart eeuw: 1652-1674. Over de moordende concurrentie en hevige zeeslagen tussen beide mogendheden. De ondertitel "Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw" duidt op de harde en wrede praktijk van deze zeeoorlogen. Die was ongekend bloedig. Aan de hand van eigentijdse bronnen wordt aandacht gegeven aan de vele duizenden slachtoffers, de vernietiging van honderden schepen en de zorg en het verdriet bij het thuisfront. Ook wordt ingezoomd op techniek en tactiek van de oorlog: de inzet van grote aantallen scheepskanons, nieuwe typen oorlogsschepen, andere strategieën bij het manoeuvreren en de oprichting van het Korps Mariniers. Niet alleen wordt aandacht gegeven aan De Ruyter, vader en zoon Tromp en de tocht naar Chatham (1667). Ook over minder bekende zaken als de ramp op het Vlie (1666) en een zeeheld als Witte de With, wordt door ooggetuigen verteld. Informatie over spionage en politieke manoeuvres completeren het verhaal van deze zeeoorlogen. Het boek bevat afbeeldingen van pentekeningen en schilderijen van vader en zoon Van de Velde, die als ware oorlogsfotografen gebeurtenissen tijdens deze drie oorlogen vastlegden.

"Engels-Nederlandse Oorlogen" (ISBN 9 789462 491052) telt 187 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Holland-Amerika Lijn

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Holland-Amerika Lijn. Geschiedenis van een rederij". Nico Guns tekende als auteur. De geschiedenis van de "Holland-Amerika Lijn" is een verhaal vol van ups en downs, dat zich laat lezen als een spannende roman. Rotterdam was meer dan een eeuw de trotse thuishaven van deze rederij;

aan de Wilhelminakade bepaalden de drijvende paleizen met hun geel-groen-witte schoorstenen het beeld van de Maasstad. Vanaf de oprichting in 1873 tot ver in de twintigste eeuw verscheepte de Nederlandse HAL-vloot miljoenen passagiers en een kleine miljard ton lading. Nog steeds spreekt de legendarische rederij, die uitgroeide tot een internationaal vermaard cruisebedrijf, tot de verbeelding van velen. Iedereen kent de beroemde schepen als de Statendam en de Rotterdam. Legendarisch is het geallieerde troepentransport van de Nieuw Amsterdam, die zo snel voer, dat geen enkele U-boot haar te pakken kreeg. Vele emigranten staken met de HAL de Atlantische Oceaan over, om een nieuw bestaan op te bouwen in het land van de onbegrensde mogelijkheden. Het vrachtvervoer tussen West-Europa en Amerika, met schepen als de Diemerdijsk en de Kinderdijk, nam in de loop der tijd een hoge vlucht en droeg sterk bij aan de groei van de rederij en de welvaart van Nederland. In dit rijk geïllustreerde boek, dat met vele details is verlevendigd, kan iedereen volop genieten van de grandeur, de luxe en de nostalgie van de gerenommeerde HAL-rederij. Een compleet naslagwerk voor iedereen die belangstelling heeft voor de uitermate boeiende historie van de glorierijke Nederlandse koopvaardij.

"Holland-Amerika Lijn" (ISBN 9 789462 490413) telt 143 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Holland aan de Ganges

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Holland aan de Ganges. Prins Willem Frederik Hendrik in India (1837-1838). Bauke van der Pol tekende als auteur. Prins Hendrik van Oranje-Nassau (1820-1879) die ook wel de 'Zeevaarder' werd genoemd, komt eind 1837 aan bij de monding van de Ganges met het marine opleidingszeilschip 'Bellona'. Deze jongste zoon van de latere koning Willem II en Held van Waterloo, is niet de eerste Hollander die deze gevaarlijke rivier bevaart. In de 17de eeuw al voeren schepen naar Chinsurah, de hoofdstad van de VOC in Bengalen. Maar hij is wel de eerste Nederlandse (en Europese)

prins ooit, die voet aan wal zet in Brits-Indië (India). Prins Hendrik zou slechts een week in Calcutta blijven maar waarom besluit hij maandenlange reis te maken door de Gangesvlakte naar steden als Agra en Delhi? De driehonderd overige bemanningsleden moesten zich al die maanden in Calcutta zien te vermaken waar het fregat de 'Bellona' voor anker lag. Voor een select groepje officieren was dat geen straf. Zij maakten boottochten naar het 'Nederlandse' Chinsurah en waren daarnaast graag geziene gasten op de vele Engelse feesten. Het meest memorabele feest was bij de schatrijke Indiër, Baboo Rabindranath Tagore, die zijn buitenverblijf speciaal met oranje zijde had versierd ter ere van het bezoek van prins Hendrik. Voor het gros van de bemanning echter was het dagelijks schoon schip maken met aan het eind van de dag een oorlam als beloning.

"Holland aan de Ganges" (ISBN 9 789462 490925) telt 174 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Non Multa Sed Multum

De vakantie is op komst, tijd dus voor een spannend of een luchtig boek. Onder die laatste rubriek kunnen we "Non Multa Sed Multum" catalogeren. Het werd geschreven door Jules Caster die het boek als privé-uitgave uitbracht. Jules Caster, die zesendertig jaar onder de wapens gediend heeft als onder-officier telegrafist-coder, schreef vroeger al humoristische anekdotes en verhalen voor zijn collega's in de (Belgische) Zeemacht. Deze verhalen werden toen regelmatig opgenomen in de tijdschriften 'Hermes Sodales', het tijdschrift van de telegrafisten en seiner/coders, en het 'VGZM' blad, het tijdschrift van de 'Vrienden Gepensioneerd van de Zeemacht'. Met humor beschreef hij toen de harde levensomstandigheden aan boord en in de garnizoenskazernes en vooral de vindingrijkheid van de manschappen om daar toch met plezier door het leven te gaan. "We verdienen niet veel, maar we lachen veel!", een Zeemacht-gezegde van toen, waarmee de scheepsmaats mekaar een hart onder de riem staken. "De Belgische Zeemacht, de huidige Marine, hoeveel weet u ervan?", zo vraagt

de schrijver zich af. Dit boek tilt voor de lezer een tipje van de sluier op. Op een gezapige manier, en aan de hand van korte stukjes, vertelt de auteur het reilen en zeilen in de marine. Deze humoristische verhalen van vroeger zijn nu samengebracht onder de titel "Non Multa Sed Multum". Hoewel het boek op situaties in de Belgische Zeemacht terugvalt, gaan deze vaak ook op voor andere marines.

"Non Multa Sed Multum" telt 167 pagina's en werd als softback uitgegeven. Vermits het boek in eigen beheer werd uitgegeven kan het alleen bij de auteur worden aangekocht. Zijn adres luidt als volgt: Jules Caster, Wielewalastraat 8, B 8430 Leffinge. Tel. +32 (0) 59 30 09 06. Het boek kost 18 euro, inclusief verzendingskosten. Betalen op bankrekening ING BE79 3630 4201 9733.

Polar Mariner

Whittles Publishing recently released a new maritime title, "Polar Mariner. Beyond the limits in Antarctica", written by Captain Tom Woodfield. The author made 20 seasonal voyages to the Antarctic on three research ships between 1955 and 1974. Starting as a Junior Deck Officer he worked for The Falkland Islands Dependencies Survey which in 1964 became the British Antarctic Survey. The arts of exploration and survival during his early years in this majestic but unforgiving continent are described as attempts were made to establish research stations, support science, and survey in totally uncharted, ice-filled waters amidst often ferocious weather. Dramatic stories are featured such as the near loss of a ship in pack ice, the stranding of another in hurricane force winds and the collapse of an ice-cliff onto the vessel. As Chief Officer on the RRS 'John Briscoe', he vividly describes predicaments such as being blown ashore in hurricane force winds and being beset and crushed in pack ice. Appointed to command the RRS 'Bransfield', he recounts her extraordinary maiden voyage when it was feared she would split in two. The battle with a horrendous storm at the end of his last voyage is fully described together with his final sentimental return to the Falklands.

"Polar Mariner" (ISBN 978-1-84995-166-1) is issued as a softback. The book counts 202 pages and costs £18.99 or \$25.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Joost. De accountant die met zijn tijd meegaat



JOOST van WEA

Joost. Ook de online accountant van de transport en logistieke sector.

Joost regelt snel, efficiënt en voordelig je financiële zaken. Joost zorgt dat jij als ondernemer nooit voor financiële verrassingen komt te staan en beperkt jouw risico's tot een minimum.

Met Joost beschik je namelijk over een uniek product: de Volgend Jaarrekening. Met deze Joost Volgend Jaarrekening krijg je niet alleen inzicht in de huidige financiële situatie van jouw onderneming, je hebt voortaan ook inzicht in je toekomstige cijfers. Via de online klantportal heb je 24/7 inzicht in de meest actuele stuurinformatie. Je hebt volledig grip op jouw financiële toekomst. Erg prettig en wel zo rustig ondernemen. Kortom, met Joost van WEA sta je in het heden, ken je het verleden en anticipeer je op de toekomst. Stap over naar de accountant van nu. Kijk voor meer informatie op hallojoost.nl of bel met één van onze specialisten op **0113 25 63 00**.

joost
Zó regel je financiële zaken

stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

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

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



rhb
ROTTERDAM

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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons