

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

International Transport Group
LTT
MEMBER OF THE LTT GROUP

26e JAARGANG
NUMMER 4 - 2017



de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Ahoy new world.



Port of Amsterdam

The greatest port you never thought of.

The Port of Amsterdam was founded when the earth was still flat. The greatest maritime history and future. From 175 year old companies to the latest hightech sea lock. In Amsterdam we say 'ahoy' to all forward-thinkers.

Discover our success stories on portofamsterdam.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

REDACTIE

Lydia Gille
Antoon Oosting
Henk 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:

LTT BV - Weert

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie 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 4 staat in het teken van het Noordzeekanaalgebied. Veruit de grootste haven in deze regio is die van Amsterdam. Het is een belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen. Het Havenbedrijf is de mening toegedaan dat de toegang die een haven moet bieden tot de stad, de mensen en de wereld altijd beter kan: sneller, slimmer én schoner. Met veel toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Belangen die verder reiken dan tonnages en ladingstromen in absolute zin. Er wordt ingezet op een metropoolhaven die in 2030 de haven, stad en regio aan elkaar moet verbinden. De combinatie in Amsterdam van kennis, kapitaal, handelsgeest en infrastructuur is daarbij van groot belang.

Zeehaven IJmuiden is een dynamische en makkelijk toegankelijke haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied. Het is een veelzijdige open zeehaven met een goede reputatie op het gebied van op- en overslag van verse en diepgevroren vis, traditionele olie- en gas offshore, bouw en onderhoud van windmolens op zee en ferry- en cruisevaart. Peter van de Meerakker (algemeen directeur Zeehaven IJmuiden N.V.) gaat nader in op de veelzijdige hub. Het nieuwe regionaal havengebonden bedrijventerrein Kooyhaven in Den Helder is onlangs officieel geopend. De haven in de Kop van Noord-Holland staat bekend om zijn sterke offshore- en defensiehaven. Samen met Koninklijke Marine is Port of Den Helder van groot belang voor de regionale economie en de werkgelegenheid. Daarbij wordt getracht tot optimaal ruimtegebruik te komen. De ingebruikname van Kooyhaven betekent een sterke impuls voor zowel de lokale economie van Den Helder als de regio in de Kop van Noord-Holland. Jacoba Bolderheij, directeur Port of Den Helder, legt uit dat er met de vestiging van Glomar Offshore B.V. sprake is van een vliegende start op Kooyhaven.

Er wordt in deze uitgave nog verder naar het Noorden koers gezet, om precies te zijn in het Friese Stroobos. Van daaruit probeert Barkmeijer Shipyards zich te onderscheiden door te investeren in langdurige relaties met zijn klanten.

In de rubriek havenberoepen staat Rob Houwaart in de schijnwerpers. Hij is production manager bij Central Mudplant and Fluid Services B.V. in Velsen-Noord.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 4-2017

Noordzeekanaalgebied is een dynamische regio	2
Amsterdam zet in op circulaire economie	6
Den Helder ontwikkelt in zee- én binnenhaven	10
Zeehaven IJmuiden is een veelzijdige hub	14
Investeren in langdurige klantrelaties helpt scheepswerf Barkmeijer door de crisis	16
Havenberoepen	18
Ouderwetse zeemannssfeer op de Westerschelde	22
Circulaire economie centraal op Ravelijnlezing	26
Boekbesprekingen	36



Noordzeekanaalgebied is een dynamische regio

Het Noordzeekanaalgebied wordt gevormd door de havens van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en IJmuiden. De Amsterdamse haven is veruit de grootste. Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft in 2016 een omzet behaald van 149,1 miljoen euro, tegenover 146,8 miljoen euro in 2015. Het netto resultaat steeg van 52,5 miljoen euro in 2015 naar 71,9 miljoen euro in 2016.

“Ons mooie en degelijke resultaat weerspiegelt enerzijds de economische bedrijvigheid en groei in de Amsterdamse haven, anderzijds laat die zien hoe wij in staat zijn kosten te beperken en waarde te creëren.

In 2016 gingen wij met volle kracht vooruit door invulling te geven aan de keuzes die we in 2015 maakten. Wij hebben onze strategie concreet gemaakt met tien strategische speerpunten die onze haven in vijf jaar tijd sneller, schoner en slimmer maakt”, aldus Koen Overtoom, CEO Havenbedrijf Amsterdam.

De overslag in het Noordzeekanaalgebied groeide in 2016 met 1% tot 97 miljoen ton. De overslag in de Amsterdamse haven steeg met 0,9% tot 79,2 miljoen ton (2015: 78,6 miljoen ton). De stijging in Amsterdam werd met name veroorzaakt door een 5% hogere overslag in droge bulk waaronder erts en meststoffen. De overslag in benzine en diesel steeg zelfs met 8,1% tot 42,6 miljoen ton. De kolenoverslag daalde over heel 2016 met 6,3% tot 16,3 miljoen ton. De verwachting is dat de op- en overslag van fossiele transportbrandstoffen als benzine, diesel en kerosine de komende jaren blijven stijgen.



Zeeschepen

Het aantal zeeschepen dat de havenregio (Velsen, Beverwijk, Zaanadam en Amsterdam) bezocht in 2016 bedroeg 6.982 tegen 7.162 in 2015. Het Noordzeekanaalgebied werd in 2016 bezocht door 157 zeecruiseschepen en 1.942 riviercruiseschepen. Dit zijn er respectievelijk 25 minder en 173 meer dan in 2015.

Ambitie

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

Leefbaarheid

Het Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een zo goed mogelijk evenwicht tussen economie en ecologie. Tegelijkertijd met de groei van de bedrijvigheid staat de leefbaarheid in de regio centraal. De haven van Amsterdam is met name sterk in de sectoren energy, food en cruise. Dat heeft effecten voor de hele veelzijdige havenregio. Havenbedrijf Amsterdam geeft met haar regioprogramma onder meer invulling aan de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en haar eigen Visie 2030. Hierin wordt ingezet op groei voor de bedrijven in het hele Noordzeekanaalgebied. De ambitie is om in 2030 een metropolitane haven te zijn.

Verweven

Haven, regio en stad dienen met elkaar verbonden en verweven te zijn. Daarom wordt ingezet op een aantrekkelijke duurzame haven met een positief vestigings- en recreatieklimaat die de groei van de hele regio ondersteunt. Havenbedrijf Amsterdam (van oudsher toonaangevend op het gebied van benzine, cacao en cruise) zet in op groei voor de hele regio, gecombineerd met een leefbare omgeving. In nauwe samenwerking met de havens van IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmerliede en Spaarnwoude kan invulling worden gegeven aan een succesvol regioprogramma. Essentieel is het verbinden van haven, regio en stad.

Nieuwe zeeluis

De Noordersluis bij IJmuiden bereikt in 2029 het einde van haar technische levensduur en is aan vervanging toe. Aan de ingang van het Noordzeekanaal bij IJmuiden wordt daarom een nieuwe grote zeeluis gebouwd. Die geeft toegang tot de hele Amsterdamse havenregio. Met een lengte van 500 meter, een breedte van 70 meter en een diepte van

18 meter wordt het de grootste zeeluis ter wereld. De bouw is inmiddels in volle gang en eind 2019 is de nieuwe zeeluis bereikbaar voor de scheepvaart.

Nieuwe toegangspoort

De nieuwe Zeeluis in IJmuiden voorkomt congestie en maakt de Amsterdamse haven eerder bereikbaar voor de grote schepen. Ze zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de havens en bedrijven aan het Noordzeekanaal voor grote zeeschepen ook in de toekomst wordt geborgd. De nieuwe zeeluis vormt de nieuwe toegangspoort voor de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad met spin off voor de

te behandelen als een waardevolle grondstof, werken we zelf efficiënter en helpen we onze klanten hun (logistieke) processen sneller, slimmer en schoner in te richten.

Doorlooptijd

De haven van Amsterdam beoogt ook de doorlooptijd van een schip in de haven te verkorten, wat tijd en geld oplevert aan alle betrokken partijen. Met alle partners in de havenketen wordt de logistieke operatie van een schip in kaart gebracht. Van de zeeluis en slepers tot de terminals en de binnenvaart. Processen worden gestroomlijnd door transparant samen te werken, data te delen en slimme digitale oplossingen in te zetten.



Waterzuivering

hele Noordzeekanaalregio. Ze speelt in op de trend van schaalvergroting en houdt het Amsterdamse havengebied bereikbaar voor de nieuwe generatie cruise-, bulk- en containerschepen. Een grotere, getij-onafhankelijke sluis beperkt de wachttijd voor schepen en maakt groei van de haven tot een jaarlijkse overslag van 125 miljoen ton mogelijk.

Speerpunten van beleid

Havenbedrijf Amsterdam zet onder andere in op 'greenlane' en 'plug & play'. Doel van 'greenlane' is om het vergunningstraject bij vestiging of uitbreiding voor bedrijven te vereenvoudigen, versnellen en versoepelen. Met 'plug & play' beoogt havenbedrijf Amsterdam het vestigingsproces waar nodig te versnellen en het ruimtegebruik in het havengebied te intensiveren.

Data

Havenbedrijf Amsterdam beoogt op allerlei vlakken slim gebruik te maken van data en digitale systemen. Door digitaal te denken en te werken, de klant centraal te stellen, gerichte technologie in te zetten en data

Rail Service Center

Met het Rail Service Center wordt de logistieke hub-functie van de haven verder versterkt door bestaande railvoorzieningen beter te benutten. Daarbij zijn we matchmaker tussen verladers en logistiek dienstverleners. Door slim gebruik te maken van data en digitale technologie kunnen we ladingen optimaal plannen en efficiënt bundelen. Dat scheelt vervoerskilometers en daarmee kosten en CO₂-uitstoot.

Duurzame energiehaven

In de voormalige Averijhaven worden nieuwe faciliteiten gerealiseerd voor het lichten van bulkschepen die daarna doorvaren naar Amsterdam en verder. Deze Averijhaven wordt een extra functie toebedeeld: duurzame energiehaven. Het is een ideale plek, vlak bij zee, voor assemblage en onderhoud van offshore windparken, overslag van nieuwe energievormen en milieuvriendelijk ontmantelen van oude olieproductieplatforms.

Cruise

Amsterdam profileert zich ook als een Europese topbestemming voor zee- en



RUIMTE VOOR ONTWIKKELING

KOOYHAVEN

Kooyhaven is een zeehaven gebonden en aan water gelegen, multifunctioneel bedrijventerrein in Den Helder dat volop commerciële kansen biedt.

- In directe nabijheid van de zeehaven van Den Helder en van Den Helder Airport.
- Uitstekende toegankelijkheid tot logistiek netwerk van Friesland en Noord-Holland via waterwegen en havens.
- Gelegen aan het Noordhollandsch Kanaal en in directe verbinding met het Noordzeekanaal.
- Middenin het maritieme hart van Noord-Holland Noord.
- Keuze uit kavels met gebruik van openbare kade of een eigen kade.
- Gefaseerde oplevering van 16 hectare bouwgrond per eind 2016.

PORT OF DEN HELDER

- De belangrijkste logistieke offshore energy haven van Nederland.
- Zeer goede toegankelijkheid over water, weg én via de lucht.
- Nauwe samenwerking met helikopterluchthaven Den Helder Airport.
- Uitstekende geografische ligging t.o.v. Offshore Energy activiteiten in de Noordzee.
- Op nog geen uur rijden van luchthaven Schiphol.
- Open zeehaven, bereikbaar 24/7 onder alle weersomstandigheden.
- Gevestigde offshore supply chain voor Operations & Maintenance activiteiten.
- Nabij diverse (maritieme) kennisinstituten en trainings-, en onderwijsfaciliteiten.
- Efficiënte havenfaciliteiten voor "one stop on and offload".
- Uitstekende haven gerelateerde ontwikkellocaties met voldoende ruimte.



PORT OF DEN HELDER

WWW.PORTOFDENHELDER.EU

riviercruise. Daarom wordt verder geïnvesteerd in terminals, duurzame voorzieningen, digitale systemen en samenwerking met onder meer Zaanstad en IJmuiden.

Rijke historie

Het Noorzeekanaalgebied kent een rijke historie waarvoor anderhalve eeuw geleden de kiem is gelegd. De graafwerkzaamheden aan het Noordzeekanaal begonnen op 8 maart 1865 in de duinen van het inmiddels verdwenen buurtschap Breesaap in de gemeente Velsen. Het geheel met de hand gegraven kanaal werd op 1 november 1876 officieel geopend door koning Willem III.

Ankerplaats

De haven van Amsterdam is bijna 750 jaar geleden ontstaan. Met bier en haring. Graaf Willem III van Holland had bepaald dat het Hamburgs bier alleen via door hem aangewezen tolplaatsen mocht worden verscheept. De ankerplaats die daartoe werd gecreëerd, trok andere handelslieden aan. De handel beperkte zich in die tijd nog tot Europa. Schepen lagen in grote aantallen, groot en klein door elkaar, op het IJ, voor de stad. Kleinere schepen tot in de stad. Tot aan de dam.

Eerste kade

In 1320 werd de eerste kade aangelegd, waar nu het Damrak is. Aan de Oostzijde lagen drijvende steigers. Die 40 meter lange kade uit 1300 was in 1500 uitgegroeid tot een havenkade langs de hele IJzijde van de toenmalige stad. Van Singel tot Schreierstoren, 600 meter in totaal. De grote schepen werden op het IJ gelichter, hun lading werd boord-boord overgedragen aan kleinere schepen, die wel de kaden, grachten en pakhuizen konden bereiken. Een principe dat nu nog steeds gehanteerd wordt, bij de IJpalen in IJmuiden.

Vemen

Het laden en lossen van schepen, transport en handel van goederen, alles was strak georganiseerd. Ieder onderdeel van het proces door een andere groep. Zo hadden de waagdragers, met een exclusieve bevoegdheid voor het bedienen van de waag, zich verenigd in corporaties, vemen genaamd. Een term die we nog steeds kennen. Ze waren herkenbaar aan hun kledingstukken, of hoofddekseksels. VOPAK, nu bekend van de benzine opslag, vindt haar oorsprong hier. Zij stonden bekend als de blauwdekseksels.

Graan en hout

Medio 1550 waren de belangrijkste ingevoerde goederen graan en hout. Meer dan twee derde van de pakhuizen lag er destijds vol mee. De export betrof textiel en vis. Daarnaast werden luxegoederen als zijde, edelmetaal, specerijen en wijn verhandeld.

De scheepvaart had inmiddels de uiterste grenzen van Europa bereikt. Goederen uit het verre Oosten werden via Antwerpen of Portugal naar Nederland gehaald. De behoefte ontstond om zelf rechtstreeks op Azië te gaan varen. Met name vanwege de oorlogen en handelsverboden uit die tijd. Zo geschiedde.

Azië

In 1595 vertrokken de 1e schepen naar Azië en in 1602 werd de VOC opgericht. In 1609 vertrok Henry Hudson om een andere toegang naar Oost te vinden. Hij liep vast op wat nu New York is. Om de toevloed van schepen en lading te verwerken, werd de haven tussen 1585 en 1662 viermaal vergroot, tot zo'n 2000 meter lengte. Grote infrastructurele werken dus, het maken van land. Er werden eilanden gerealiseerd aan zowel oostzijde als westzijde van de stad. Denk aan Uilenburg, Marken, Rapenburg en aan de westzijde Prinseneiland en Realeneiland.

Schaalvergroting

Met de schaalvergroting van de handel, ontstond de 1e splitsing tussen wonen en werken. Tot dan toe was het gebruikelijk geweest koopmanshuizen aan de gracht neer te zetten. Woonhuis, kantoor beneden en hogere verdiepingen voor de opslag boven. Deze maakten plaats voor grachtenpanden enerzijds en pakhuizen anderzijds. Nog naast en door elkaar. Al ontstonden ook grotere pakhuizen door het doorbreken van tussenmuren en soms speciaal geconstrueerde grote panden. De stad telde circa 2.000 opslagpanden, die tot ver in de 19e eeuw voor voldoende capaciteit zorgden.

VOC

Waar de handel in Europa werd gekenmerkt door vele kleinere schepen, ging het bij de VOC om slechts tweejaarlijks een vloot. Waarbij maar de helft of twee derde van de schepen terugkeerde, met uitgedunde bemanning.





Amsterdam zet in op circulaire economie

Door: Henk van de Voorde

Voor de haven van Amsterdam, een belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen, is de circulaire economie een belangrijk speerpunt van beleid. “Wij zijn ervan overtuigd dat de toegang die een haven moet bieden tot de stad de mensen en de wereld altijd beter kan: sneller, slimmer én schoner. Met toegevoegde waarde en werkgelegenheid reikt dat belang verder dan tonnages en ladingstromen. Zo bouwen we aan de metropoolhaven die in 2030 de haven, stad en regio aan elkaar verbindt”, aldus Leonie van den Beuken, clusterhoofd Ruimte & Milieu bij Havenbedrijf Amsterdam.

*Leonie van den Beuken,
clusterhoofd Ruimte
& Milieu bij Port of
Amsterdam.*



De combinatie in Amsterdam van kennis, kapitaal, handelsgeest en infrastructuur is daarbij van groot belang. Amsterdam staat bekend om zijn strategische ligging, hoogwaardige innovatie en als financieel centrum van Nederland. Er heerst een florerend ondernemersklimaat met een uitstekende handelsgeest. “Handel en eigenzinnigheid zit echt in de genen van Amsterdam. Het is geen toeval dat de haven van Amsterdam - van oudsher toonaangevend op het gebied van benzine, cacao en cruise - al 800 jaar bestaat. Amsterdam is al eeuwenlang een grote internationale speler en had in de gouden eeuw zelfs de grootste haven ter wereld”, zegt Leonie van den Beuken.

Strategisch plan

Havenbedrijf Amsterdam geeft in het Strategisch Plan 2017-2021 concrete invulling aan de Visie 2030. In de komende decennia wordt ingezet op een dynami-

sche metropoolhaven waar mondiale logistiek, stedelijke dienstverlening en regionale industrie elkaar optimaal versterken.

De Amsterdamse haven, met uitstekende modaliteiten over weg, spoor, water en door de lucht, heeft de ambitie om op duurzame en innovatieve wijze waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. “Hoe maak je het voor je klanten makkelijk? Hoe zorg je ervoor dat bedrijven voor de haven van Amsterdam kiezen? Wij stimuleren groei bij bedrijven door zorgvuldig om te gaan met ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht.”

Als mooi voorbeeld wijst Leonie op het biotechbedrijf ChainCraft, dat zes miljoen euro investeert in een demonstratiefabriek in het Amsterdamse westelijk havengebied voor de vergisting van groente- en fruitresten. De nieuwe fabriek, die bijdraagt aan de reductie



van de CO₂-uitstoot, zal in 2018 operationeel zijn. De keuze voor Amsterdam is met name een gevolg van de clustering van circulaire bedrijvigheid, hoog opgeleide inwoners en dus medewerkers en medefinanciering door het havenbedrijf.

Voordeel

“Het mogelijke nadeel van een haven die dicht tegen de stad is gelegen, wordt bij circulaire bedrijvigheid - waarbij afval voor de een, grondstof voor de ander is - omgezet in een voordeel. Met korte vervoersstromen van afval en reststromen. Met het oog op geschikte (industriële) haventerreinen komen wij in beeld als essentiële schakel. Bijvoorbeeld bij de vestiging van bedrijven in de recycling. Dat type nieuwe bedrijvigheid landt perfect in de haven van Amsterdam, terwijl ook de bestaande bedrijvigheid blijft groeien. Daarnaast zijn er ook bedrijven die opereren op het snijvlak van oude en nieuwe economie, zoals in de schrootverwerking. Ook daar vindt een steeds hoogwaardigere herwinning van grondstoffen plaats. In Amsterdam zijn diverse bedrijven gevestigd die op het gebied van de circulaire economie voorop lopen”, vertelt Leonie van den Beuken.

Hernieuwbare energie

Havenbedrijf Amsterdam wil de circulaire en biobased economie verder stimuleren. Doelstelling is om 25 hectare terrein in de haven uit te geven aan nieuwe circulaire en biobased bedrijvigheid voor eind 2020. Voor het onderzoeken en testen van nieuwe mogelijkheden op dit gebied werkt de haven intensief samen met de wetenschap en innovatieve bedrijven in de (chemische) maakindustrie. Amsterdam beoogt daarnaast de opwek- en opslagcapaciteit van hernieuwbare energie (zon en wind) in het havengebied te vergroten. Doelstelling eind 2020 is 100 MW aan opgesteld vermogen windenergie en 100.000 vierkante meter aan zonnepanelen in de haven.

Samenwerken

“De circulaire economie krijg je alleen van de grond door samen te werken. We versterken bestaande marktclusters en netwerken, innoveren, diversifiëren en ontwikkelen de haven tot een plek waar kansrijke ondernemers en initiatieven bij voorkeur neerstrijken”, aldus Leonie van de Beuken.

Door samen met bedrijven in de haven energie te produceren, op te slaan en via een slim softwaresysteem vraag en aanbod te matchen, wordt de energie voor de haven zelf, de stad en de regio groener en goedkoper gemaakt. Om de innovatiekracht van de haven te vergroten, zetten we actief in op het aantrekken van start-ups en scale-ups die zorgen voor diversificatie



en vernieuwing van de bedrijvigheid in de haven. Deze bedrijven kunnen gefaciliteerd worden op het gebied van ruimte, kennis, financiering en netwerk”, aldus Leonie van den Beuken. Speerpunten van beleid van Havenbedrijf Amsterdam zijn onder andere Greenlane en Plug & Play.

Greenlane

Doel van ‘greenlane’ is om het vergunnings-traject bij vestiging of uitbreiding voor bedrijven te vereenvoudigen, versnellen en versoepelen. Dat doen we door de processen van de Omgevingsdienst, onze klanten en het havenbedrijf slim op elkaar af te stemmen, gericht informatie te delen en

vroegtijdig ontoreikende processen of procedures te signaleren waar vernieuwers vaak tegenaan lopen.

Plug & play

Met ‘plug & play’ beogen we het vestigingsproces waar nodig te versnellen en het ruimtegebruik in het havengebied te intensiveren. Daartoe ontwikkelen we kavels en kades die zo goed als ‘klaar’ zijn voor gebruik, zodat klanten zich snel kunnen vestigen en aan de slag kunnen: plug&play kavels. De terreinen zijn bouwklar gemaakt en infrastructuur is al aangelegd of voorbereid, zoals kades, steigers, wegen, leidingen en aansluitingen.



**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

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

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.

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



Dedicated 2 quality

- Tankinspections and repair
- Periodic testing
- Vacuum- and pressure test
- 15 lanes for chemical cleaning
- 2 lanes for food cleaning
- Heating - Steaming
- Storage
- Procurement and sales of tanks

NTC Tankcontainer Services Moerdijk BV
Westergeulstraat 5 - 3197 KM Rotterdam
Tel: +31 10 8208470
Email: info@ntc.nl



NTC Tankcontainer Services Botlek BV
Westergeulstraat 5 - 3197 KM Rotterdam
Tel: +31 10 8208470
Email: info@ntc.nl

BCTN ontvangt tweede Lean & Green Star

Op 18 mei heeft BCTN uit handen van Connekt de tweede Lean & Green Star ontvangen. De tweede Star is uniek en slechts toegekend aan 25 bedrijven in Nederland. Het is een bevestiging van de ecologische wijze van transport en overslag van containers door BCTN. De tweede Lean & Green Star is een duidelijke en gecertificeerde erkenning voor bedrijven die hebben bewezen:



- in staat te zijn de CO₂-emissies te berekenen doormiddel van de tweede Star rekenmethode;
- tenminste aantoonbaar en continu 20% CO₂-reductie te realiseren;
- aan minimaal drie projecten inhoud te geven die leiden tot een verdere CO₂-reductie;

Trots op de erkenning

Joop Mijland, CEO BCTN, is trots op het behalen van de tweede Lean & Green Star: "Deze erkenning is fantastisch en volledig in lijn met ons duurzaamheidsbeleid. Dit stimuleert om de derde Lean & Green Star te behalen. De klanten van BCTN kunnen rekenen op een dienstverlening door de meest ecologische functionerende keten van inland terminals. Zowel de terminals, trucks als barges van BCTN opereren vanaf nu onder de tweede Star principes.

BCTN is de enige inland operator gewaardeerd met de tweede Lean & Green Star.

Mijland: "We gaan ons nog meer inzetten op verdere reductie van CO₂-uitstoot en het verduurzamen van het containertransport voor onze klanten".

Over de tweede Lean & Green Star

De tweede Star van Lean & Green is een nieuwe manier van analyseren van de emissies. Hierdoor krijgen bedrijven concreet handelingsperspectief om in de keten verder CO₂ te reduceren.

Over BCTN

Al sinds 1987 is BCTN actief met een container terminal in Nijmegen. Dit initiatief heeft inmiddels veel navolging gekregen. Inmiddels wordt al een groot gedeelte van de containers, bestemd voor de binnenlandse markt, via een van de zeven inland terminals van BCTN af-/aangevoerd. Steeds meer bedrijven zien de voordelen van deze duurzame manier van transport.

Over Lean & Green

Lean & Green is binnen Europa het meest toonaangevend programma op het gebied van duurzame logistiek. Het stimuleert organisaties om met elkaar te groeien naar een hoger duurzaamheidsniveau, door maatregelen te nemen die niet alleen kostenbesparingen opleveren, maar gelijktijdig milieubelasting reduceren én tot een efficiëntere inrichting van de bedrijfs-/logistieke processen leiden. Lean & Green wordt uitgevoerd door Connekt, het onafhankelijke netwerk voor smart, sustainable en social mobility and logistics TNO toetst zorgvuldig organisaties of deze voldoen aan het Lean & Green principe.

COLUMN

Autonoom varende schepen

De binnenvaart, en eigenlijk de hele transportsector, staat op de vooravond van een technologische revolutie. Wereldwijd wordt hard gewerkt aan technologieën die het onbemand vervoeren via de weg, de zee en over de binnenwateren mogelijk moeten maken. Zo wordt door bedrijven als Kongsberg Maritime, Rolls-Royce maar ook Damen Shipyards serieus ingezet op 'autonoom' varende schepen. De wereld van de transport staat grote veranderingen te wachten.

Vanuit juridisch oogpunt gezien is het interessant om te kijken met welke mogelijke aansprakelijkheden een scheepseigenaar wordt geconfronteerd, indien een autonoom varend schip een aanvaring veroorzaakt.

De scheepseigenaar is aansprakelijk indien de aanvaring de schuld is van zijn schip. Van schuld van het schip is onder meer sprake als het schip niet voldeed aan de eisen die men gezien de omstandigheden eraan mocht stellen. Gesteld kan worden dat hiervan sprake is wanneer het besturingssysteem van een autonoom schip faalt. Er is dan schuld van het 'autonome' schip waardoor de eigenaar aansprakelijk is voor de aanvaringsschade geleden door derden. Zelfs als blijkt dat er een productiefout zit in het besturingssysteem, dan nog komt de aanvaring voor rekening van de eigenaar. Maar de eigenaar kan in dat geval wel de producent aansprakelijk houden voor de productiefout.

Er kan als gevolg van de aanvaring ook ladingschade ontstaan. In principe is de vervoerder op basis van de vervoerovereenkomst hiervoor aansprakelijk. Dat kan anders zijn als de schade het gevolg is van verborgen gebreken in het schip. Een fout in het besturingssysteem van een autonoom varend schip zou zo'n verborgen gebrek kunnen zijn. Maar dan moet wel duidelijk zijn dat de vervoerder goed voor zijn schip heeft gezorgd. Als hij weet dat het besturingssysteem in bepaalde vaargebieden mogelijk niet deugdelijk functioneert, dan kan hij zich niet beroepen op een verborgen gebrek. De vervoerder zal er dan op moeten toezien dat het schip in dat gebied handmatig vaart, of dat er in elk geval een bemanningslid stand-by is, mocht het besturingssysteem haperen.

Hierboven zijn slechts twee nieuwe risico's benoemd waarmee scheepseigenaren kunnen worden geconfronteerd. Wat de risico's exact zullen gaan zijn is lastig te overzien, vooral zolang de technologie nog in de kinderschoenen staat. Het is dan ook raadzaam dat scheepseigenaren met hun verzekeringstussenpersonen en verzekeringsmakelaars in overleg treden, om zich tegen deze risico's deugdelijk in te dekken. In geval van incidenten met schepen kunnen de mogelijke aansprakelijkheden namelijk enorm zijn. Het is dus van groot belang goed verzekerd te zijn.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met Julian van de Velde of Ben Tichelaar door middel van hieronder genoemde contactgegevens.



"Dé juridisch specialist voor haven en logistiek"

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



Kooyhaven met het oog op de toekomst gerealiseerd

Den Helder ontwikkelt in zee- én binnenhaven

Door: Henk van de Voorde

Den Helder staat bekend om zijn sterke offshore- en defensiehaven. Samen met Koninklijke Marine is Port of Den Helder van groot belang voor de regionale economie en de werkgelegenheid. Daarbij wordt getracht tot optimaal ruimtegebruik te komen. Kooyhaven, het nieuwe regionaal havengebonden bedrijventerrein in Den Helder, is onlangs officieel geopend. De ingebruikname van Kooyhaven betekent een sterke impuls voor zowel de lokale economie van Den Helder als de regio in de Kop van Noord-Holland. Met de komst van Kooyhaven, - met een directe verbinding met open zee en grote kavelruimtes - wordt de beschikbare ruimte van de zeehaven optimaal benut.

Bedrijven die in de haven gevestigd zijn (of zich gaan vestigen) zorgen voor spin-off van toeleveranciers en andere (faciliterende) bedrijven voor Kooyhaven en het aangrenzende bedrijventerrein Kooypunt. Den Helder is strategisch gelegen langs een van de drukste zeeroutes ter wereld, interessant voor zowel de traditionele offshore als de renewables. Het is een ideale pitstop voor het bedrijfsleven dat actief is in offshore business. Kooyhaven is gelegen ten zuiden van de N99 en ten oosten van de N9 op het grondgebied van gemeente Hollands Kroon, binnen een uur reisafstand van luchthaven Schiphol.

Vliegende start

Met de vestiging van Glomar Offshore B.V. is er een vliegende start. Kooyhaven is het eerste project uit de Routekaart, de gebiedsontwikkelingskalender van NV Port of Den

Helder. Het Havenbedrijf zal met Kooyhaven en de kades die nog ontwikkeld gaan worden, bijdragen aan de energietransitie op de Noordzee. Het zal haar positie als North Sea Energy Gateway (NSEG) verder versterken. "Onder de noemer North Sea Energy Gateway zetten we het hele cluster haven, luchthaven, kennis/onderwijs/onderzoek en de supply chain in de markt. Een sterke brand en heldere positionering moet dit gebied beter op de kaart zetten. De economie van Den Helder en de regio wordt hiermee robuuster en toekomstbestendig. De komst van Glomar kan een aanzuigende werking op de gehele offshore markt hebben. Als er één schaap over de dam is volgen er meer. We zien de toekomst met vertrouwen tegemoet, mede door de aantrekkende economie", aldus Jacoba Bolderheij, directeur Port of Den Helder. Het havenbedrijf is verantwoordelijk voor de economische ontwikkeling, beheer, onderhoud en exploitatie van het civiele deel van de haven.

Prominente speler

Glomar Offshore B.V. is een prominente speler in de offshore markt. Het bedrijf exploiteert een gevarieerde vloot van speciaal gebouwde offshore support schepen. Op Kooyhaven breidt de onderneming haar activiteiten uit door onder andere warehousing te vestigen voor klein onderhoud aan schepen en mobilisaties ten behoeve van de offshore windindustrie. Zo kan Glomar extra service bieden aan zowel de traditionele olie & gaswinning als de offshore windindustrie.

Jachtbouw

Het bedrijventerrein Kooyhaven biedt ruimte aan ondernemingen binnen de supply chain voor de energiemarkt, die haven- of watergebonden zijn. Kooyhaven speelt daarnaast in op andere sectoren die van de ligging en havenfaciliteiten kunnen profite-



Jacoba Bolderheij, directeur Port of Den Helder.

ren, zoals jachtbouw en agribusiness. Het Kooyhavengebied wordt all electric aangelegd. Dat betekent dat de gebruikers hun ruimtes verwarmen met duurzame zonne- en windenergie, eventueel in combinatie met thermische opslag. Hiermee zet Port of Den Helder een volgende stap in de verduurzaming van de haven.

Noord-Hollands kanaal

Het gebied ligt aan het Noordhollands Kanaal tegenover bedrijventerrein Kooypunt, op een steenworp afstand van de zeehaven en Den Helder Airport. Een groot voordeel biedt de samenhang met Kooypunt: de aanwezigheid van bedrijven die opereren in dezelfde dynamische sector, wat een zeer sterke positie oplevert. Kooyhaven fungeert als aanvullend bedrijventerrein met zowel eigen kavels als voor algemeen gebruik.

Renewables

Kooyhaven past binnen de strategische visie van Port of Den Helder, die zich ontwikkelt tot logistieke offshore hub van Nederland door de toenemende focus op de renewables. De snelle ontwikkelingen in de offshore wind energiemarkt bieden grote kansen voor Den Helder. Tot 2023 worden drie grote windparken voor de Nederlandse kust gebouwd, waarvan een voor de kust van Noord-Holland. Bovendien zijn na 2023 nog veel meer windparken voorzien. Den Helder zet met name in op de operationele en onderhoudswerkzaamheden voor de offshore windenergiemarkt. Met het oog op die toekomst werkt Port of Den Helder nu aan de realisatie van nieuwe kades in de diepzeehaven met directe toegang naar open zee.

Track record

"Nederland heeft internationaal de beste papieren voor de snelle ontwikkeling van offshore windenergie. Den Helder biedt



De officiële opening van Kooyhaven.

met toonaangevende kennisinstituten in de nabije omgeving, de aanwezige helikopterluchthaven Den Helder Airport en de unieke geografische ligging een uitstekend vestigingsklimaat voor aanleg en onderhoud van offshore windparken. We hebben een uitstekend track record op het gebied van de offshore. Laat dus, met het oog op de toekomstige wind op zee parken, de kennis en ervaring van Den Helder niet verloren gaan. Onze expertise kan ingezet worden ten behoeve van de uitrol van windenergie in de hele regio. Vandaar dat dit gebied steeds meer offshore- en maritieme bedrijvigheid aantrekt", verklaart Bolderheij.

Samenwerking

De aanwezigheid van de Koninklijke Marine en de offshore-industrie geeft de haven van Den Helder een sterke positie in de topsectoren Water, Energie, Logistiek en Hightech Systemen & Materialen. De ontwikkeling van de haven economie wordt gestimuleerd door een toenemende civiel-militaire samenwerking, waarmee kansen in hoog tempo kunnen worden verzilverd.

Port of Den Helder, het bedrijfsleven en de Koninklijke Marine werken eendrachtig samen om deze ambities waar te maken.

Kennis

Alle kennis en ervaring om in de toekomst een belangrijke rol te spelen bij het milieuvriendelijk ontmantelen van productieplatforms en de bouw en onderhoud van windmolenparken, is in de haven van Den Helder geconcentreerd. Diverse kennisinstituten verrichten toegepast onderzoek naar innovaties voor duurzame energiewinning op zee. Onderzoeksinstituten doen research naar corrosiebestrijding van scheepsrampen, haveninfrastructuur en fundaties van windmolens op zee.

Decommissioning

Ook speelt de haven nu al een rol in de decommissioning, de ontmanteling van platforms op zee. Met name op het gebied van *pieces small* en *plug and abandonment* is het bedrijfsleven in de haven van Den Helder nu al actief. Naar verwachting zullen deze activiteiten de komende decennia alleen maar toenemen, als de olie- en gasprijzen laag blijven en door de opkomst van duurzame energiebronnen.

Efficiencywinst

Den Helder heeft een slimme haven. De snelle en efficiënte handling, ontwikkeld door samenwerking tussen de verschillende offshorebedrijven en oliemaatschappijen staat wereldwijd bekend als 'Den Helder Quality'. De samenwerking maakt een efficiënte en effectieve bevoorrading van platforms mogelijk. Dit levert een aanzienlijke kostenbesparing op voor de bedrijven en daarmee ook voor de afnemers. Door nauwe afstemming tussen helikoptervluchten en schepen wordt gewerkt aan een nog grotere efficiencywinst. De samenwerking met Den Helder Airport biedt hiervoor unieke kansen.



*Ondertekening overeenkomst door Hans Weij, CEO Glomar.
Links Jacoba Bolderheij van Port of Den Helder.*

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





Schonere noordelijke havens met uniek waterbehandelingssysteem

Foto: Koos Boertjens

Groningen Seaports introduceert voor zowel de haven van Delfzijl als de Eemshaven een uniek waterzuiveringssysteem. Na twee jaar intensief testen is het zover. Damen Shipyards en Mariflex hebben - op initiatief van Groningen Seaports - een uniek, mobiel ballastwater-behandelsysteem ontwikkeld met de naam: InvaSave. Dit past volledig in de havenvisie van het Groningse havenbedrijf. The International Maritime Organisation (IMO) zal het project opnemen in haar programma voor mogelijke havenoplossingen.

Ballastwater draagt bij aan de stabiliteit van schepen. Bij het innemen van lading in havens wordt dit water gelost. Dit gebeurt tot nu toe ongezuiverd of onbehandeld 'op oppervlaktewater'. Hiermee kunnen uitheemse organismen in de Waddenzee gebracht worden die de lokale biotoop ontregelen. Het ontwikkelde ballastwater-behandelsysteem biedt hier een (schone) oplossing voor.

InvaSave

De InvaSave neemt het ballastwater in en reinigt dit gedurende de laadtijd van schepen in de havens. Dit gecertificeerde systeem is een mobiele installatie in een container, dat op een ponton of trailer geplaatst kan worden voor het behandelen van ballastwater van schepen die de haven van Delfzijl en de Eemshaven aandoen. Het afval (slib, drab), dat bij het behandelp proces vrijkomt, wordt vervolgens op een goede manier afgevoerd en verwerkt. De techniek klopt, de kinderziektes zijn opgelost en het werkt! Hoogste tijd dus om het systeem nu definitief toe te gaan passen in de havens van Groningen Seaports. Het is de bedoeling om het ballastwatersysteem als dienst te gaan aanbieden in de havens voor die schepen die (nog) geen eigen waterbehandelingssysteem hebben of een niet functionerend systeem hebben en toch willen laden.

Anneke Schäfer, directeur Natuur - en Milieufederatie, geeft in de haven van Delfzijl de officiële aftrap voor het nieuwe afvalwateringssysteem in de Noordelijke Zeehavens.

Vanaf 8 september 2017 is de ballastwater conventie van kracht en dat betekent dat ballastwaterbehandeling onderdeel gaat uitmaken van de laad- en losactiviteiten in een haven. Groningen Seaports loopt hiermee voorop.

Partners

InvaSave is tot stand gekomen dankzij nauwe samenwerking tussen Damen Shipyards, Koninklijke Wagenborg, Mariflex, de Nederlandse instituten voor marien ecologisch onderzoek Wageningen Marine Research en MEA-nl en Groningen Seaports. Het Waddenfonds was een andere belangrijke partner. Door het Waddenfonds is een substantiële bijdrage geleverd om ervoor te zorgen dat de Waddenzee op een innovatieve manier voorop loopt bij de bescherming van het ecosysteem. Op dinsdagmiddag 25 april heeft de officiële ingebruikname van het ballastwater-behandelsysteem in de haven van Delfzijl plaatsgevonden.

Ballastwater wordt gebruikt voor de stabiliteit van het schip. Voor meer informatie zie ook: <https://www.youtube.com/watch?v=LqcgptHzL10>



Sterke troeven zijn food, offshore en leisure Zeehaven IJmuiden is een veelzijdige hub

Door: Henk van de Voorde

Zeehaven IJmuiden is een dynamische en makkelijk toegankelijke haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied. Het is een veelzijdige open zeehaven met een goede reputatie op het gebied van op- en overslag van verse en diepgevroren vis, traditionele olie- en gas offshore, bouw en onderhoud van windmolens op zee en ferry- en cruisevaart. De Noordzeehaven is met de sectoren food, energy en leisure uitgegroeid tot een veelzijdige hub.

De reusachtige pijpenlegger Audacia was in IJmuiden voor een renovatie.

Met de wereldwijde groei in de visproductie en - consumptie liggen er goede kansen voor IJmuiden om zich te ontwikkelen tot centrale 'draaischijf voor vis' in Europa. IJmuiden heeft binnen de elf Nederlandse visafslagen een marktaandeel van bijna 25 procent, waarmee het na marktleider Urk, de grootste visafslag van Nederland is. "We zijn erin geslaagd om steeds meer marktaandeel te winnen op het gebied van aanvoer van zowel diepgevroren als verse vis", aldus Peter van de Meerakker, algemeen directeur Zeehaven IJmuiden N.V.

Op de Nederlandse markt groeit het marktaandeel verse vis in IJmuiden ieder jaar gestaag. Na 21,3 procent in 2015 is het marktaandeel ook in 2016 weer met een paar procent gegroeid tot een percentage van 24,6. De omzet op de Hollandse

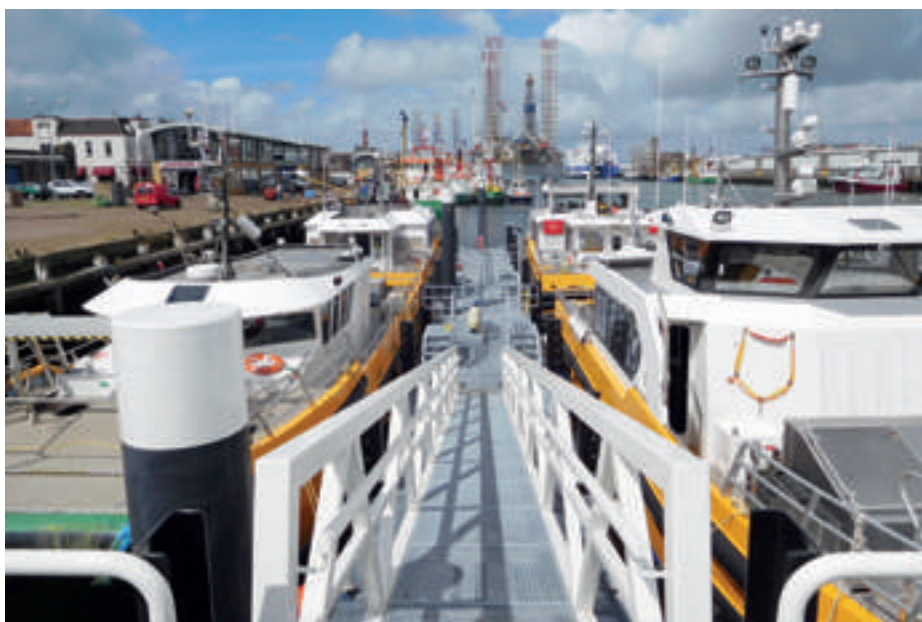
Visveiling IJmuiden B.V. groeide van 57,9 miljoen in 2015 naar ruim 67 miljoen in 2016. Een omzetgroei van maar liefst 17 procent. Deze stijgende lijn zet zich in het eerste kwartaal van 2017 voort.

Brexit

Zijn er dan geen zorgen? "Jawel, het besluit van onze Engelse burens overzee voor een Brexit baart grote zorgen", zegt Van de Meerakker. "Het overgrote deel van de vangstquota van Nederlandse (lees: IJmuidense) pelagische vissers bevindt zich in Britse wateren. Toegang tot deze wateren is essentieel voor de Nederlandse visserijvloot. De Nederlandse regering zal er alles aan moeten doen om dit 'Visserij-dossier' goed voor het voetlicht te brengen in Brussel. Diverse Nederlandse economische sectoren zullen in meer of mindere mate



Peter van de Meerakker, algemeen directeur
Zeehaven IJmuiden N.V.



Nieuwe drijvende steiger voor windcats.

de gevolgen ondervinden van de Brexit. Vooralsnog lijken de gevolgen voor de ferry op Newcastle mee te vallen, maar voor de visserij zijn de gevolgen ongewis. Britse parlementariërs hebben zich erg geprofileerd op het Visserij-dossier. Daarom is de Britse regering er waarschijnlijk veel aan gelegen om er wat voor de Engelse vissers uit te slepen."

Revitalisering

Met de revitalisering van het Middenhavengebied is in 2016 één van de grootste projecten uit de geschiedenis van de Zeehaven gerealiseerd. Dit werd precies een jaar geleden gevierd met een feestelijke bijeenkomst in de hal van Breman Offshore. Dezelfde locatie waar enkele maanden eerder het majestueuze offshore installatieschip Seajacks Scylla rechtstreeks vanaf de werf in Korea afmeerde, om een pile gripper frame te (laten) installeren.

produceert onder andere diverse 'grippers' voor de offshore wind installatieschepen Seajacks Scylla en de Aeolus.

Offshore windenergie

IJmuiden is een echte specialist geworden voor offshore windenergie op de Noordzee. Windtechnologie onderneming MHI Vestas Offshore verzorgt vanuit haar IJmuidense vestiging het onderhoud voor de offshore windmolens van het Prinses Amaliapark voor de kust van IJmuiden en van Luchterduinen voor de kust van Zandvoort. Het offshore wind cluster - dat zich met de vestigingen van Breman Offshore, Eneco, MHI Vestas, C-Ventus en Windcat Workboats in IJmuiden ontwikkelde - heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het Offshore wind park Luchterduinen, dat begin 2016 is opgeleverd. Aannemer Van Oord heeft dit project deels vanuit de IJmondhaven uitgevoerd.

kust'. De uitkomst van Borssele is inmiddels bekend en is gunstig voor de hele keten in de offshore wind energiemarkt. Om te kunnen voldoen aan 14 procent duurzaam vermogen in 2020, moet een en ander in de komende jaren zijn beslag krijgen."

Cluster

"De offshore wind energiemarkt is een heel mooi nieuw cluster dat steeds meer vorm krijgt in IJmuiden. Na de aanleg van de drie offshore windparken Egmond, Amalia en Luchterduinen (totaal 357 MW geïnstalleerd vermogen) vanuit IJmuiden is een onderhoudscluster zich gaan vestigen in de IJmondhaven. Dit cluster wordt gevormd door bedrijven als Breman Offshore, C-Ventus, Eneco, MHI Vestas, en Windcat Workboats. Het biedt alle kansen op het binnen halen van geheel nieuwe, toekomstbestendige Offshorewind bedrijvigheid. Vandaar ook de investering van Zeehaven IJmuiden in state-of-the-art nieuwe steigers voor de windcats die de onderhoudsmensen dagelijks naar de windmolens brengen", legt Van de Meerakker uit.

Windcats

Aan de Trawlerkade zijn vorig jaar twee drijvende steigers met een totale lengte van 46 meter gerealiseerd om ligplaats faciliteiten te bieden aan zes windcats van Windcat Workboats en twee reddingboten van de KNRM. Een golfschot verschaft via twee beweegbare loopbruggen toegang aan beide steigers. De opstapbordessen maken het voor de bemanning mogelijk om 'gelijkvloers' en zeer veilig op de schepen op te stappen. Windcat Workboats vervoert (onderhouds) personeel en materialen vanaf de boatlandings in de IJmondhaven naar de offshore gelegen windmolenparken voor de kust van IJmuiden.

Bijzondere projecten

In het totaal aan havengeldinkomsten passeerde Zeehaven IJmuiden N.V. in 2016 de voorgaande topjaren met een totaal van 3,9 miljoen euro. Bijzondere projecten rond olieplatforms, zandoverslag en de reusachtige pijpenlegger Audacia van offshorebedrijf Allseas hebben daar een aardig steentje aan bijgedragen. De Audacia was vijf maanden in de IJmondhaven voor een grote renovatie van rollerboxen van de stinger.

Ferry- en cruisevaart

Op het gebied van leisure is Zeehaven IJmuiden N.V. eveneens een gevestigde naam. Met bijna 600.000 passagiers per jaar is de dagelijkse verbinding van DFDS tussen IJmuiden en Newcastle uitgegroeid tot de grootste passagiersferry verbinding op de Noordzee. Daarnaast legden in 2016 een veertigtal zeecruiseschepen aan in de haven van IJmuiden.



Het majestueuze offshore installatieschip Seajacks Scylla.

"Door de revitalisatie van het Middenhavengebied zijn de infrastructurele randvoorwaarden voor Zeehaven IJmuiden compleet, zodat het zich verder kan ontwikkelen als Europese draaischijf voor verse en diepgevroren vis", zegt Van de Meerakker.

Door het beschikbaar komen van het 'havengebonden' terrein aan de nieuwe kade heeft enkele jaren geleden Breman Offshore zich met een bedrijfshal gevestigd. Dit bedrijf

Ambitie

De ambitie van het kabinet is te komen tot 6.000 MW geïnstalleerd vermogen in 2020, door de realisatie van nieuwe windparken voor de kust van Zeeland en Zuid- en Noord-Holland. De voorgenomen aanleg van deze windparken schept de nodige kansen voor Zeehaven IJmuiden N.V.

"In 2017 en 2018 komen de nieuwe tenders op de markt voor 2.200 MW nog te installeren vermogen pal voor de 'Hollandse



Meer dan 60 procent nieuwbouworders zijn vervolgoopdrachten Investeren in langdurige klantrelaties helpt scheepswerf Barkmeijer door de crisis

Door: Antoon Oosting

Barkmeijer Shipyards in het Friese Stroobos probeert zich te onderscheiden door te investeren in langdurige relaties met zijn klanten. "Contacten met onze opdrachtgevers zijn vaak heel persoonlijk. Dat geldt voor hier in Noord-Nederland maar ook voor de baggeraars. We kennen ze allemaal, ook de groten en ook de Belgen," zegt commercieel directeur Hans Veraart (56). Samen met algemeen directeur Jos de Groot vormt hij de directie van de inmiddels al 165 jaar oude werf aan het Prinses Margrietkanaal op de grens met de provincie Groningen. Behalve directeur zijn ze ook allebei eigenaar van de werf.



Hans Veraart, commercieel directeur
Barkmeijer

Dat investeren in relaties helpt Barkmeijer door de diepe crisis waarin de scheepsbouw wereldwijd verkeert. Ook Barkmeijer kreeg daar zijn deel van mee want geruime tijd bleven nieuwe opdrachten uit. "Vorig jaar was een ontzettend moeilijk jaar," zegt Veraart hierover. De afgelopen jaren greep Barkmeijer een paar keer net naast een opdracht. In 2014 was dat de opdracht van veerbootmaatschappij TESO voor de bouw van de Texelstroom. Die opdracht ging naar een Spaanse werf die, zoals schrijver dezes weet uit andere bron, voor slechts een paar miljoen onder de prijs van de Friese werf dook. Dit is een duidelijk voorbeeld van de keiharde concurrentie en de enorme prijsdruk waar werven mee worden geconfronteerd.

Maar aan het afzien kwam een eind toen in november 2016 de order werd getekend voor de bouw van de Ecodelta voor Bagger- en Aannemingsmaatschappij Van der Kamp uit Zwolle. Begin februari dit jaar volgde de opdracht voor de bouw van twee sleephopperzuigers voor de Britse baggermaatschappij Hanson Aggregates Marine waarmee Barkmeijer Shipyards weer kan bogen op een goed gevulde orderportefeuille waarmee het ook weer een paar jaar vooruit kan. Langdurige relaties

Alle drie opdrachten vloeien voort uit langdurige relaties met de opdrachtgevers, bij Van der Kamp direct en bij de Engelsen via de moedermaatschappij en het Franse zusterbedrijf DTM in La Rochelle. Met Van der Kamp heeft Barkmeijer al heel lang, sinds eind jaren negentig contact, vertelt Veraart. Begin vorig jaar nam de directeur van Van der Kamp opnieuw contact op met Veraart voor overleg over vervanging van de uit 1960 daterende Rijndelta. Dit schip is een bekende verschijning in de

haven van Rotterdam want vrijwel continu in dienst voor het op diepte houden van de Rotterdamse haven. "Door te zaaien hebben we uiteindelijk ook kunnen oogsten," zegt Veraart over het binnenhalen van deze opdracht.

Een mooie noviteit van de Ecodelta is dat dit schip gaat varen op LNG als brandstof. Dat werd door het Havenbedrijf Rotterdam gewenst omdat de nieuwe Ecodelta veel aan het werk zal zijn in dichtbevolkt gebied. LNG is veel schoner als stookolie of mariene diesel, zelfs als die in de haven van Rotterdam tegenwoordig nog maar maximaal 0,1 procent zwavel mag bevatten. Een op LNG varend schip stoot geen zwavel en aanzienlijk minder stikstofoxiden en CO₂ uit.

Barkmeijer krijgt voor de bouw van de Ecodelta innovatiesubsidies van de provincies Groningen en Friesland. De subsidies zijn toegekend omdat het Noord-Nederlandse scheepsbouwcluster hiermee waardevolle kennis kan opbouwen waarmee het sterker staat in de concurrentieslag voor het binnenhalen van ook andere opdrachten voor de bouw van schepen op LNG. Veraart heeft alle lof voor de provincies die bereid zijn hun scheepsbouwbedrijven te steunen. De Ecodelta krijgt in de machinekamer vier motoren van de Belgische fabrikant ABC. Omdat de benodigde vermogens bij baggeren sterk wisselen kan naar behoefte het aantal motoren worden bijgezet wat tot een aanzienlijk efficiënter brandstofverbruik leidt dan een of twee grote motoren.

Noordelijk scheepsbouwcluster

Barkmeijer is een relatief kleine werf met zo'n tachtig personeelsleden maar als onderdeel van het Noord-Nederlandse scheepsbouwcluster kan het ook grotere projecten aan. Veraart: "Wij hebben voldoende partners

om samen aan meerdere projecten te kunnen bouwen. Dat maakt elkaar sterker en daardoor kun je ook dingen doen die je zelf niet alleen aankunt. En door het ontwikkelen en het verspreiden van know-how voor de bouw van schepen op LNG wordt de hele scheepsbouw in Noord-Nederland sterker."

Zo zullen andere werven opnieuw secties leveren voor de door Barkmeijer te bouwen baggervaartuigen zoals Barkmeijer dat soms ook voor andere werven doet. Reders en werven in het Noorden gunnen elkaar ook de klussen wat van groot belang is om te overleven in tijden van crisis. Zo kreeg Barkmeijer een aantal kleinere, speciale opdrachten bijvoorbeeld de bouw van een tweetal saptanks van Trilobes uit Joure voor plaatsing in een droge ladingschip. In het ruim worden de saptanks geplaatst en geïnstalleerd. Dit project is een pilot om het vervoer van sappen van de weg (tankwagens) naar over het water te krijgen.

In scheepsbouwtermen geldt de bouw van een baggerschip als een special naast de meer doorsnee schepen voor vervoer van droge lading, de shortsea-schepen wat vroeger kustvaarders heetten. Omdat de markt daarvoor de afgelopen jaren vrijwel geheel is drooggevalen, komt het goed uit dat Barkmeijer zich al heel vroeg ook op de bouw van specials heeft toegelegd. Naast baggerschepen gaat het daarbij om kleinere tankers, schepen voor de visserij of loodsboten. Zo mocht Barkmeijer afgelopen jaren drie grote loodskotters (81 meter) voor het Nederlandse loodswezen bouwen.

Flexibele organisatie

"We moeten dat kunnen bouwen waar de markt om vraagt. Dat vraagt flexibiliteit van de organisatie," zegt Veraart. Daar komt het nu ook weer op aan want met een lengte van 136 meter bij 21,40 meter breed is de Ecodelta voor Barkmeijer een behoorlijk groot schip. De kiellegging heeft al op 16 april plaatsgevonden en in september begint het samenstellen van de bloksecties, dertien in totaal. Eind december moet het schip in Stroobos worden uitgedokt om naar Harlingen te worden gesleept alwaar het wordt afgebouwd. De oplevering staat gepland voor juni 2018.

Naast het gebruik van LNG als brandstof zal de Ecodelta ook nog enkele andere innovaties kennen. Zo krijgt het schip schuiven in de bodem in plaats deuren die openklappen om de opgezogen bagger in een keer te lozen. De Ecodelta zal in de haven bagger opzuigen om de havenbekkens op diepte te houden. Nadat deze bagger op de Noordzee is geloosd, zal de Ecodelta elders op de Noordzee zand opzuigen wat kan dienen als ophoogzand of anderszins



Het begin vorig jaar opgeleverde baggerschip Charlock tijdens de proefvaart

voor gebruik in de bouw. De twee schepen die Barkmeijer gaat bouwen voor de Britse baggeraar Hanson zijn echte "zandwinners" die tot een diepte van zestig meter op zee zand winnen voor de productie van beton en industriezand. Deze schepen moeten eind 2018 en in de loop van 2019 worden opgeleverd.

Volgens Veraart is het gelukt deze order binnen te halen mede door een schip dat Barkmeijer een paar jaar eerder voor het Franse zusterbedrijf van moedermaatschappij Heidelberg Cement Group bouwde. Dat schip voldoet uitstekend. Opmerkelijk is ook dat Barkmeijer uiteindelijk de opdracht werd gegund uit de selectie van maar liefst veertig werven die door de Britten voor uitvoering van deze klus waren benaderd.

Geen kiloknallers

De orderportefeuille levert nu in ieder geval tot medio 2019 werk op maar Hans Veraart

blijft op zoek naar nieuwe opdrachten. "Er komen wel heel veel aanvragen binnen maar we doen lang niet alles. We moeten wel het gevoel hebben dat we een faire kans krijgen om onze ideeën naar voren te brengen. We zijn geen kiloknallers. We richten ons op schepen met een grote toegevoegde waarde. Wij hebben de know how voor dat soort schepen in huis," verzekert Veraart.

Op zijn beurt kan de opdrachtgever er op rekenen dat Barkmeijer er alle kennis en energie insteekt om een prima schip af te leveren. "Wat we als opdracht accepteren daar gaan we voor," verzekert Veraart. En Barkmeijer staat er voor garant dat het schip ook na oplevering langjarig optimaal blijft functioneren. Veraart: "Mochten er na oplevering problemen ontstaan dan springen we er bovenop. Garantie bieden is een van onze features. Daarin onderscheiden wij ons van heel veel buitenlandse werven die na oplevering voor garantie niet thuis geven."



Een van de loodstenders die Barkmeijer de afgelopen jaren voor het Nederlandse Loodswezen bouwde

Haven beroepen

Door: Lydia Gille

Heeft u zich ooit afgevraagd waar het boorgruis blijft van al die gas- en olieboorputten op zee? Wel, het gaat niet terug in zee! Ter plekke lozen, ook wel gekscherend storten in silo 13 genoemd, zou een groot milieuprobleem opleveren en is ten strengste verboden. Boorgruis wordt afgevangen en vervoerd naar Central Mudplant & Fluid Services B.V. in Velsen-Noord. CMF Services hanteert een uniek procedé om het materiaal door distillatie te scheiden, de olie terug te winnen en te reinigen tot hetzelfde hoogwaardige product waarmee het opnieuw bruikbaar is voor de aanmaak van boorspoelingen. De overige reststoffen vinden ook een nuttige en verantwoorde bestemming en dankzij het innovatieve karakter van het bedrijf gaat de zoektocht naar hergebruik en ontwikkeling van nieuwe producten daaruit onverminderd voort.



‘Ons laboratorium vormt het hart van het proces’

Rob Houwaart, production manager

Opvallend aan het bedrijfsterrein is dat alles er zo geordend en schoon uitziet. Rob Houwaart, die als production manager leiding geeft aan alle operationele taken voor de verwerking van de vaste en vloeibare afvalstromen, stelt: “Dat wij hier bezig zijn met vuiligheid, hoeft niet te betekenen dat het hier vuil is”.

Hoe gaat het proces in zijn werk?

Rob Houwaart legt uit: “Boorinstallaties maken gebruik van twee soorten boorspoeling, afhankelijk van de boorlocatie en bodemsamenstelling. Een op waterbasis en een op oliebasis. Die boorvloeistoffen zijn

onder andere nodig als smeermiddel voor de roterende boorkoppen en boorpijpen en zorgen voor de noodzakelijke tegendruk. En ze werken het boorgruis naar boven. De vloeistof roteert in een gesloten circuit tot het niet meer aan de kwaliteitseisen voldoet en het eveneens als afval wordt gezien en hierheen komt.

We hebben hier drie distillatie-units staan, twee om de vaste en een om de vloeibare afvalstromen te verwerken. Het vloeibare materiaal komt aan in tankwagens van 30 m³. Bij aankomst doen we een ontvangstcontrole, te beginnen met een gasmeting om de veiligheid van onze medewerkers te waarborgen. Vervolgens nemen we het materiaal om te zien wat we binnenhalen en of het overeenkomt met hoe het is aangemeld. Op basis van het onderzoek in ons laboratorium wordt bepaald waar en in welke tank we kunnen lossen. Op het terrein staat een batterij acceptatietanks voor de tijdelijke opslag, zodat we op een later tijdstip kunnen beslissen wat we ermee doen, afhankelijk van de hoeveelheid en verhouding water, olie en sediment.

Op voorhand willen we zo veel mogelijk water uit de massa halen omdat tijdens het distilleerproces een teveel aan water veel energie kost. De distilleermachines functioneren het beste bij een verhouding van 20 procent water, 10 procent olie en 70 procent sediment. Zorgen dat het water vrij komt



Vooropslag van diverse typen boorgruis

gebeurt door een fysische methode waarbij stoffen een reactie aangaan of door toevoeging van een scheidingsadditief. Zodra de verhoudingen geoptimaliseerd zijn, gaat de bulk in een tank in afwachting van het verdere scheidingsproces.

Het dikkere boorgruis komt in speciaal daarvoor ontworpen offshorecontainers van 3,3 m³ aan, meestal met vrachtwagens. Ook hier hangen we weer een snuffelaar boven en testen we het materiaal in het laboratorium om te zien wat het is en in welke water-olie-sediment-verhouding; of het veilig is en of er geen rare afvalstoffen bij zitten. Dat laatste komt voor; we zijn wel stukken staal of een dode vogel tegengekomen.

Elk afvalverwerkingsbedrijf heeft een meldplicht van de stromen en de procesgang. Rijkswaterstaat als autoriteit speelt daarbij een belangrijke rol en de rapportageplicht gaat tot op Europees niveau. Ons laboratorium vormt het hart van het proces. Daar vindt de identificatie, analyse en rapportage plaats.

Op basis van deze analyse wordt het proces doorgezet en het grove materiaal via kanteelaars op schudzeven gestort tot het grove materiaal eruit is en het boorgruis geschikt is voor de distilleerunits. Aan het eind van de distillatie houden we olie, water en zand over. De lossing en uitzeving als voorbehandeling zijn een semiautomatisch proces." Het voortraject van het zeven is te vergelijken met de *shaker* op het boorplatform. Het opgeboorde gruis loopt in een gesloten circuit via een trilmechanisme en komt aan het einde van het traject in de containers terecht om aan land te worden gebracht.

Tijd ver vooruit

Alles wat CMF Services doet komt voort uit de Wet milieubeheer. Het bedrijf beschikt over het volledige milieuvergunningenpakket, waaronder vergunningen die het zelfs als enige in Nederland bezit. Dertig jaar geleden is de onderneming begonnen met



Vacuümverdampers voor de scheiding van bromidehoudende zouten en water.

opslag en verwerking van boorgruis. De naam Mudplant stamt uit die tijd. De pioniers gingen op zoek naar mogelijkheden het boorafval te scheiden en de olie terug te winnen voor hergebruik voor het oorspronkelijke doel conform wet- en regelgeving. Inmiddels is CMF Services in staat de olie terug te winnen in dezelfde kwaliteit als die ooit door de boorspoelingleveranciers is gekocht. Maar olie heeft ook geur en kleur en in de loop der jaren werd het milieubewustzijn in de samenleving groter en de eisen daaromtrent hoger. Dat gold ook voor de Arbowetgeving. Het personeel stak de koppen bij elkaar, haalde er andere kenners bij en zo was het in staat de olie geur- en kleurloos te maken en net zo transparant als het startproduct.

Maar met de afvalstoffen valt meer te doen. Het grove destillatieresidu is geschikt om gestort asbest af te dekken en wordt als zodanig gebruikt. Het bedrijf doet nu, in samenwerking met derden, proeven om er bakstenen van te maken en de resultaten zijn veelbelovend. Verder heeft CMF Services de expertise in huis om bromidehoudende zouten, die in de boorvloeistoffen voorkomen voor de tegendruk, als vaste stoffen van het water te scheiden. Een distillatiemethode die uniek is in zijn soort en in Velsen-Noord als enige plek in de wereld wordt toegepast.

Ook in het bedrijfsproces valt veel milieuwinst te behalen. Het distilleerproces vraagt veel energie en er ging energie verloren via het koelsysteem. Nu draait de nieuwe generatie distilleerunits op afgevangen energie en blijft er voldoende over voor de cv van het kantoor en de heteluchtkachels in de werkplaats. Er is net weer een energiebesparingsonderzoek afgerond. Zo is CMF Services altijd bezig te kijken naar nieuwe technieken, zodat alle deelstromen benut kunnen worden in plaats van verwijderd. Rob Houwaart vormt daarbij een belangrijke aanjager. "Dat werkt alleen in teamverband", zegt hij. "Je komt met een idee en vraagt de collega's om mee te denken. We zitten met een heel stel techneuten en dan gaat zo'n idee leven. Zo kom je tot iets en dien je het milieu."

Uit het juiste hout gesneden

Rob Houwaart is naast leidinggevende over het hele productieproces nog preventiemedewerker en hoofd bedrijfshulpverlening; hij doet de bestellingen en eigenlijk alles om het proces optimaal te laten verlopen. "De diversiteit vind ik heel prettig en bevredigend", zegt hij. "Met elkaar hebben we veel bereikt en er valt nog veel te ontwikkelen. Daarvoor krijgen we alle mogelijkheden en ruimte. Ons team is dan ook een bont gezelschap, want ik geloof wel dat je een bepaald type mens moet zijn om hier te werken. In de offshore is het hollen of stilstaan, geen negen-tot-vijf-bestaan. Je moet er zijn als het nodig is, vaak werken als anderen vrij zijn en doorgaan tot het klaar is." Het volgende voorbeeld illustreert dat. Voor de verwijdering van een oude tank had de logistieke manager een complete routing op papier gezet, maar door omstandigheden was het onmogelijk de tank volgens de geplande routing te verplaatsen. Toen alle hens aan dek en aan het einde van de dag was de tank gehalveerd, de delen gelift en de nieuwe tank geplaatst. De teamspirit was in schril contrast met de weersomstandigheden. De dag was stralend blauw begonnen en geëindigd in grijze luchten en regen. De mannen eindigden hun werk met een stralende lach, want "klussen waarvoor alle input nodig is, creëren de leukste momenten".



Gesloten afvoerkanaal droog destillatieresidu van een distillatie-unit voor verwerking van vloeibare oil-based-mud-vervuilde waterstromen.



**Zeehaven IJmuiden ligt buiten de sluizen,
direct aan open zee en op 20 minuten afstand
van Luchthaven Schiphol.**

Kernactiviteiten:

- Dagelijkse ferrydienst IJmuiden-Newcastle en cruisehaven
- Draaischijf voor vis
- Basislocatie voor de offshore industrie
 - Veel ervaring en expertise in olie en gas offshoreprojecten
 - Basis voor aanleg, installatie en onderhoud van inmiddels 3 windparken op de Noordzee
 - Thuishaven van VESTAS Onderhoud voor de windparken
 - Internationaal georiënteerd



De haven van IJmuiden is
veelzijdig en uniek gelegen



Zeehaven  **IJmuiden NV**

Postbus 541, 1970 AM IJMUIDEN, The Netherlands
Halkade 4, IJmuiden
+31 255 547000

www.zeehaven.nl

'Detacheringsrichtlijn niet van toepassing'

Hoger beroep Van den Bosch Transporten succesvol

Het gerechtshof 's-Hertogenbosch heeft afgelopen dinsdag 2 mei uitspraak gedaan in de rechtszaken die vakbond FNV en een aantal Hongaarse chauffeurs hadden aangespannen tegen Van den Bosch Transporten en zusterondernemingen. Het hof komt tot de conclusie dat Nederlandse arbeidsvoorwaarden in deze zaken niet gelden voor buitenlandse chauffeurs in dienst van een buitenlands transportbedrijf, dat in opdracht van een Nederlands transportbedrijf internationaal vervoer verzorgt.

Evenals de rechtbank in een eerder stadium oordeelde, heeft ook het hof nu vastgesteld dat de buitenlandse zusterondernemingen waarvoor de buitenlandse chauffeurs werkten, geen postbusfirma's zijn maar wezenlijke activiteiten verrichten. Verder is niet gebleken dat de betreffende chauffeurs hun arbeid tijdelijk in Nederland verrichten. Het gaat om transporten die slechts voor een klein deel in Nederland plaatsvonden en voor het overgrote deel in het buitenland. Om die reden vindt het hof dat de Europese Detacheringsrichtlijn hierop niet van toepassing is.

Belangrijke stap

Algemeen directeur Rico Daandels van Van den Bosch Transporten is blij met deze uitspraak. "De toepasbaarheid van de Detacheringsrichtlijn binnen het internationale transport is al jaren onderwerp van discussie. Het feit dat deze juridische proce-

dure zo lang heeft gelopen, benadrukt de complexiteit ervan. De uitspraak van het hof geeft duidelijkheid voor ons als internationaal opererend transportbedrijf en daarmee voor de gehele sector."

Vertrouwen

Daandels voelt zich gesterkt door het Hof: "In het verleden zijn we door vakbond FNV stelselmatig beschuldigd van uitbuiting en het gebruikmaken van schijnconstructies. De uitspraak van vandaag maakt duidelijk dat hiervan geen sprake is. Het is een bevestiging van de juistheid van ons standpunt en onze bedrijfsvoering met betrekking tot deze complexe materie. Als bedrijf zijn we de afgelopen jaren regelmatig in het nieuws gekomen rondom de lopende rechtszaken. Wij zijn onze medewerkers en onze relaties daarom enorm dankbaar dat zij altijd het volste vertrouwen hebben gehouden in onze onderneming."





30-jarig bestaan van expertisebureau Tanido op treffende wijze gevierd **Ouderwetse zeemanssfeer op de Westerschelde**

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Adri van de Wege

Het nautisch-technisch expertisebureau Tanido uit Terneuzen vierde op vrijdag 19 mei op bijzondere wijze het 30-jarig bestaan. Het seminar in de vroege ochtend van succescoach Egon Beaart was de opmaat naar een big party, die besloten werd met een vaartocht op de Denick 2 over de Westerschelde. Tussendoor werd er geluncht bij restaurant Lekker La Vie en gefeest bij Brasserie De Westbeer. "Het was een paradijselijke dag vol verrassingen. Echt fantastisch wat mensen samen voor elkaar kunnen krijgen", vertelt ondernemer Jaap Beemster. Zo was er aan iedereen gevraagd om een bijdrage voor een goed doel te storten. Dat heeft het mooie bedrag van ruim € 2.200 opgeleverd. Het geld gaat naar een echtpaar dat al jaren unieke projecten in de Filippijnen steunt.

Jaap Beemster prijst zich gelukkig met de ondernemende houding van zijn mensen. "Ze participeren in het bedrijf op basis van gelijkwaardigheid. Iedere medewerker handelt uiterst klantgericht juist omdat het zijn of haar eigen bedrijf is. Het is een manier van samenwerken die veel breder gedragen zou moeten worden in de samenleving. Dare to be different!"

Button

Typisch Jaap, die wars is van clichés en heilige huisjes. Alle gasten kregen van Egon Beaart en zijn 'stewardessen' een button opgespeld met de tekst 'I love this company'. Jaap Beemster hield tijdens het jubileum geen uitgebreide toespraak, maar zong een paar liedjes onder begeleiding van een accordeonist. De toon van een echte ouderwetse zeemanssfeer was daarmee gezet.

Woelige baren

Jaap stond drie decennia geleden aan de wieg van Tot Aller Nut Is Deze Onderneming, dat van oudsher met een akelige precisie draught surveys verricht op bulkcarriers (met toepassing van de Wet van Archimedes). Meten van diepgang, trim en rompbuiging van een voor anker liggend zeeschip is een hachelijke aangelegenheid. In het licht van de woelige baren en harde stroming van de Westerschelde zijn de metingen van het Zeeuws-Vlaamse bedrijf extra opvallend. Tanido heeft in opdracht van Esso diepgangsmetingen onder meer toegepast op VLCC olietankers, met een unieke nauwkeurigheid van 0,1 procent. Met de aanpak van het Terneuzense bedrijf kunnen schepen veiliger, sneller en efficiënter worden beladen waardoor de opdrachtgever een optimaal rendement uit 'zijn' schip kan



Jaap Beemster applausseert voor de accordeonist.

halen. De Nederlandse en Vlaamse overheden hebben bepaald dat schepen met een zoetwaterdiepgang van 12.50 meter (i.p.v. 12.25 meter!) door de Westsluis van Terneuzen mogen varen mits zij éérst door Tanido gemeten en gecontroleerd zijn!

Op het randje

"Wij zorgen ervoor dat een schip net binnen de diepgangscriteria valt en nog juist door-gang krijgt. We werken altijd op het randje, op de grens van het toelaatbare. Door het wegpompen van ballast of drinkwater, valt een schip soms net binnen de marge. Er kan dan bij wijze van spreken aan boord geen kop koffie meer worden gezet, maar deze oplossing is wel veel goedkoper dan het te veel (of te weinig) lichten van lading."



De Denick 2.

Bulkcarriers

Tanido heeft bijvoorbeeld een business relatie sinds 1998 met staalgigant ArcelorMittal uit Gent, dat met bulkcarriers grote hoeveelheden kolen en ijzererts aanvoert. Dankzij de aanpak van het Terneuzense bedrijf is 'op zeker' spelen niet nodig, waardoor soms honderden tonnen lading minder hoeven te worden gelicht. Na de kredietcrisis heeft het bedrijf van Jaap Beemster de horizon ver-ruimd naar het bunkeren.

Bunkeren

"Verschillende rederijen en charterers vragen onze expertise als hun schepen brandstof moeten laden. Onze mensen zijn daarvoor speciaal opgeleid (lees: gedrield!). Inmiddels zijn twee derde van onze activiteiten gerelateerd aan het bunkeren. Risicospreiding is belangrijk. Als je maar één groot ei in de mand hebt en dat ei gaat kapot, dan is jouw business ook om zeep. Om Paul Getty te citeren: 'Liever één procent van 100 ondernemingen dan 100 procent van één onderneming'. Wij zijn een soort politieagenten in het handelsverkeer. De markt bepaalt ons beleid. 'Dankzij' de oneerlijkheid van (sommige) 'handelaren' bestaan wij. Of beter gezegd: dankzij hun creativiteit, dat klinkt positiever", legt Jaap Beemster uit.



Het team van Tanido.

Persoonlijk leiderschap

Egon Beaat geeft door het hele land seminars in het kader van veranderingsproce-sen binnen bedrijven en instellingen. Op het jubileum van Tanido was het thema 'Dare to be different'. Pas als mensen moed hebben, kunnen ze wat bereiken. 'No guts, no glory!' Volgens hem ontstaan er de nodige problemen doordat het potentieel van veel mensen niet wordt benut. "Dat is zonde van al die kennis en vaardigheden en kapitaalvernietiging van alle cursussen en opleidingen die zijn gevolgd. Waarom wordt er niet meer gebruik gemaakt van ieders persoonlijk leiderschap, zodat medewerkers zich beter kunnen ontplooiën?", aldus Egon Beaat.

Libanon

Hij heeft een carrière van 33 jaar bij het Ministerie van Defensie achter de rug, waar de Sluiskillenaar van origine in 1980 als kor-poraal diende in Libanon. Na zijn terugkeer uit het Midden-Oosten was Egon Beaat onder andere werkzaam in Vlissingen en Rotterdam in diverse technische functies, zoals voor de bouw van marineschepen en onderzeeboten. Als plaatsvervangend hoofd van het Stafbureau Leiderschap van Defensie hield hij zich bezig met de beleids-vorming en ontwikkeling omtrent leiderschap binnen de krijgsmacht.

www.tanido.com



Presentatie van Egon Beaat.

Donderdag 22 juni 2017
Harta Antwerpen

**VLAAMS
MARITIEM
PLATFORM 2017**

Ontmoet
100-150
collega's!

www.maritiemplatform.be

**Toekomst
maritieme
industrie**

- Macro-economische kansen
- Vlootontwikkelingen defensie
- Offshore renewables
- New energy developments
- Belang maritieme sector

Met topsprekers als:



De jaarlijkse toepunttoespraak over de toekomst van de Vlaamse maritieme sector

MANAGEMENT
PRODUCTIES

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

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

Wij zijn met name gespecialiseerd in:

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


smallegange

Voor nadere informatie

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



**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 zelf ontworpen 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



Simwave sluit megadeal met Kongsberg voor 59 maritieme simulatoren

Foto: Onno Kemperman

Marcel Kind (l) en Joost van Ree (r)

Simwave B.V. zal haar nieuw te bouwen maritieme simulator centrum in Barendrecht uitrusten met apparatuur van het Noorse Kongsberg Digital. Daartoe sloten de twee partijen een leveringscontract en een strategische samenwerkingsovereenkomst. De 59 simulatoren betekenen één van de grootste orders ooit voor de Noorse onderneming. "Hiermee zorgen we ervoor dat we binnenkort het meest state-of-the-art maritieme trainingcentrum ter wereld kunnen openen", aldus Joost van Ree, mede-oprichter van Simwave.

Op dit moment zijn de voorbereidingen volop onderweg om een pand in Barendrecht te transformeren tot één van 's werlds grootste en meest geavanceerde maritieme trainingcentra. "De simulatoren en technologie van Kongsberg zijn daarbij essentieel", licht mede-oprichter Marcel Kind toe. "We bieden rederijen en andere maritieme organisaties de mogelijkheid om onder eigen naam en met eigen look & feel, trainingen, assessments en onderzoek bij ons te doen. Ze kunnen dan gebruik maken van onze faciliteiten, maar we kunnen ook uitgebreide ondersteuning bieden door middel van opleidingsspecialisten, mathematische modelleerders en andere deskundigen. Maritieme simulatie-as-a-service, als het ware."

Full mission

In het 5.000 m² grote trainingcenter komen onder andere 'full mission' simulatoren waarbij de gehele brug van een schip nagebouwd is nagebouwd, ondersteund door 360 graden projectie. Een mondiale primeur betreft hierbij de grondprojectie (water, kade) vanuit de brugvleugels. Voor de zeven machinekamer simulatoren wordt een machinekamer van een schip nagebouwd over twee verdiepingen van het gebouw. Aanvullend komen er simulatoren voor sleepboten, offshore support vessels, binnenvaartschepen en voor navigatie, communicatie en emergency response operations voor het vervoer van chemicaliën, LNG, LPG en olieproducten. Van Ree: "Hiermee bieden we onze klanten de beste trainings- en assessmentmogelijkheden die er voorhanden zijn. Ook is de infrastructuur zeer geschikt voor toegepast onderzoek. Tenslotte is het centrum zo opgezet dat terminal operations geoefend kunnen worden, maar bijvoorbeeld ook

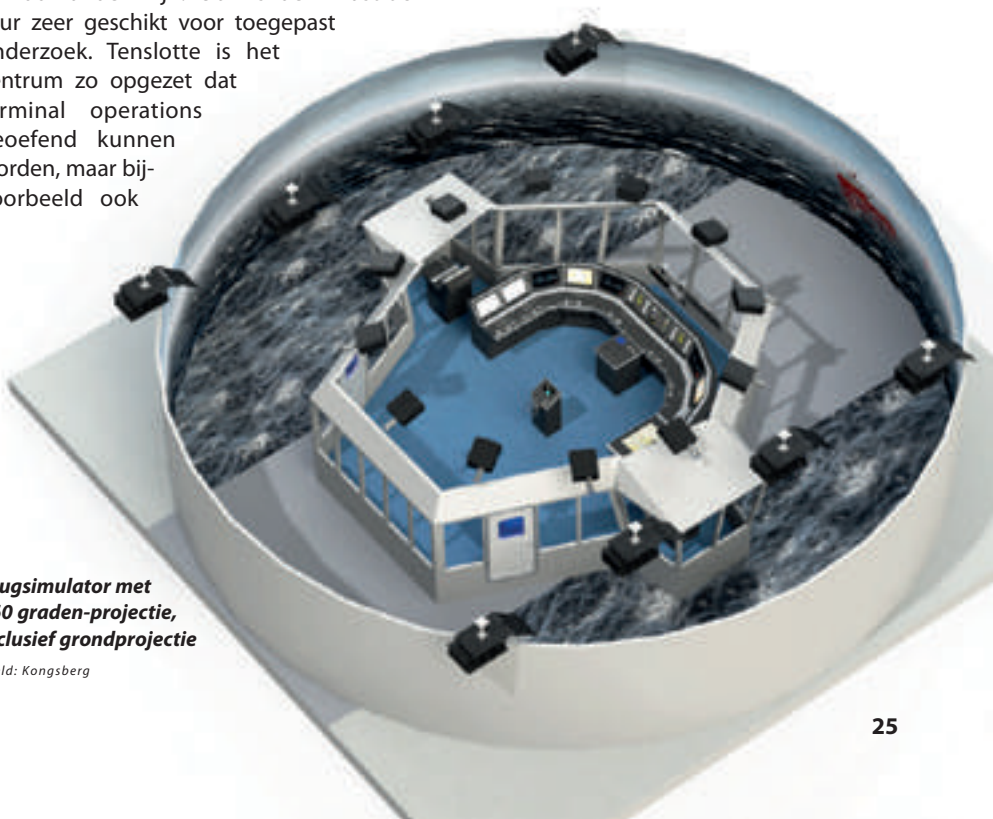
de plannen voor de uitbreiding of aanleg van een haven of vaarwegen, het verplaatsen van grote objecten en het inzetten van sleepboten vooraf uitgebreid getest kunnen worden op toegankelijkheid en veiligheid."

September

"Eind september verwachten we deze order volledig uitgeleverd te hebben", voegt Tone-Merete Hansen, senior vice president Maritime Simulation van Kongsberg Digital toe. "De ambities van Simwave sluiten naadloos aan bij hoe wij denken over de ontwikkeling van simulatoren en verdere digitalisering. Naast de simulatoren zullen we in deze partnership ook gezamenlijk innovatieve trainingsprogramma's gaan ontwikkelen via ons open ecosystem 'Kognifai'."

Brugsimulator met 360 graden-projectie, inclusief grondprojectie

Beeld: Kongsberg





Boeiende presentaties in Bergen op Zoom Circulaire economie centraal op Ravelijnlezing

Door: Henk van de Voorde

Afval voor de een is grondstof voor de ander. Ofwel reststoffen van het ene bedrijf worden aangewend als grondstof voor het andere bedrijf. En eigenlijk mag je niet eens meer spreken van het woord afval. Dat viel te beluisteren op de 9e Ravelijnlezing in theater De Maagd te Bergen op Zoom. Centraal stond de circulaire economie. De biobased industrie is een van de economische speerpunten van de regio Zuidwest, strategisch gelegen tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam.

Napraten op de Grote Markt.

Veel bedrijven en organisaties kiezen de circulaire gedachte inmiddels als uitgangspunt voor hun beleid. Het samenspel tussen mensen en technologie is noodzakelijk voor succesvolle innovatie in de Deltaregio. Hoe kunnen we de ontwikkeling naar een circulaire en biobased economie versnellen? Innovatieve ondernemers deelden met de talrijke aanwezigen hun visie op het inspirerende thema. De Ravelijnlezing werd net als vorig jaar ingeleid door de innovation talks. In deze inspirerende lezingen laten bedrijven aan de hand van best practices hun resultaten en plannen voor de nabije toekomst zien. Ze werden verzorgd door de Canadees Murray McLaughlin (in eigen land een topman in de wereld van biobased ontwikkeling), Randy Riteco en Karien Kraan-Sam.

multinationals en kennisinstellingen aan de versnelling van een economie gebaseerd op groene grondstoffen. Hierin nemen hernieuwbare grondstoffen de rol over van fossiele grondstoffen als olie, kolen en ertsen. Dit is van groot belang om de koolstofvoetafdruk te verkleinen, wat een positieve bijdrage heeft op het klimaat.

Voorop

De regio West-Brabant ligt tegen de Vlaamse gewesten en de zuidelijke Randstad. Het zijn gebieden die zich kenmerken door een krachtig economisch potentieel, vooral op het gebied van technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. Zuidwest-Nederland loopt voorop op het gebied van biobased economy. Van oudsher zijn in deze regio alle ingrediënten aanwezig om in de nieuwe, groene

Samenwerking

Ondernemerschap krijgt in de regio West-Brabant volop ruimte door innovatie en samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen: cross-sectoraal en grensoverschrijdend. De samenwerking leidt tot hoogstaande technologische ontwikkelingen en tot slimme en vernieuwende producten. In West-Brabant ligt de focus op de topclusters Biobased, Logistiek en Maintenance, waarmee de streek in belangrijke mate bijdraagt aan nationale en Europese groeiambities.

Biobased Delta

In Bergen op Zoom, op de site van SABIC Innovative Plastics, is de Green Chemistry Campus gevestigd. Daar wordt onder meer onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van biobased kunststoffen. Bergen op Zoom maakt onderdeel uit van de Biobased Delta, waar overheden uit Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland samenwerken met MKB,



CEO Willem van der Leegte van de VDL Groep.



Foto: John De Jong



Foto: John De Jong

ProefMei, culinaire ontmoetingsplaats in een monumentale omgeving.

markt wereldwijd concurrerend te zijn: de grote hoeveelheid agrarische en chemische bedrijven, de strategische ligging tussen twee wereldhavens en een sterke logistieke sector. Een studie van Deloitte (Biobased Delta, a globally competitive region for developing biobased business, 2015) bevestigt de onderscheidende, internationale concurrentiepositie van de Biobased Delta.

Procesindustrie

Na de opening van het hoofdprogramma door dagvoorzitter Martijn Paulen (directeur van de Dutch Design Foundation) ging Willem van der Leegte, president-directeur VDL Groep, in zijn presentatie nader in op innovatieve en duurzame toepas-

singen in de procesindustrie. Vervolgens was het woord aan David Pappie, directeur Topsectoren en Industriebeleid bij het ministerie van Economische Zaken. Hij gaf een uiteenzetting over de prachtige kansen van de circulaire economie voor de Deltaregio. Aansluitend gaf CEO Albert Markusse van Royal Cosun een presentatie over de transitie van een traditioneel agro-food bedrijf naar een organisatie waarin de circulaire en biobased economie centraal staan. Aan het einde van het hoofdprogramma blikte voorzitter Rob Snepvangers van de Ravelijnlezing alvast vooruit naar het tweede lustrum. De 10e editie van de Ravelijnlezing vindt plaats op donderdag 31 mei 2018.

Consensus

De Ravelijnlezing werd afgesloten met een netwerkborrel in het Brabant Living Lab. De drie hoofdsprekers hadden allen een boeiend verhaal. Daar was algehele consensus over onder de ondernemers en bestuurders die onder het genot van een hapje en een drankje aan het napraten waren over de circulaire economie. In het Living Lab worden de nieuwste initiatieven op het gebied van duurzame innovatie getoond. In een stimulerende omgeving worden 'out of the box'-oplossingen bedacht voor de maatschappelijke uitdagingen van vandaag en morgen.

ProefMei Businessavond

Het gezelschap ging vervolgens naar de opening van ProefMei Businessavond in stadspaleis Het Markiezenhof. Dit sfeervolle decor was weer dé gastronomische ontmoetingsplaats voor ondernemend en bestuurlijk West-Brabant, Zeeland en Vlaanderen. "De Ravelijnlezing en ProefMei zijn steeds meer vervlochten met elkaar. Deze netwerkbijeenkomst is goed voor de contacten. Laten we hopen dat er weer de nodige zakelijke overeenkomsten uit voortvloeien", aldus burgemeester Frank Petter van Bergen op Zoom. ProefMei voorzitter Dennis van Tilburg legde ook de nadruk op het leggen van verbindingen. Hij onderstreepte dat ProefMei vier dagen lang een culinaire ontmoetingsplaats is voor met name de inwoners van de gemeenten Bergen op Zoom, Woensdrecht, Steenberghe, Roosendaal en het Zeeuwse achterland. Na de officiële opening van de ProefMei Businessavond manifesteerden veel plaatselijke restaurants en bistro's zich met een stand in het stadspaleis van Bergen op Zoom. De fijnproever kon zich tegoed doen aan allerlei tongstrelende hapjes met bijpassende wijnen.

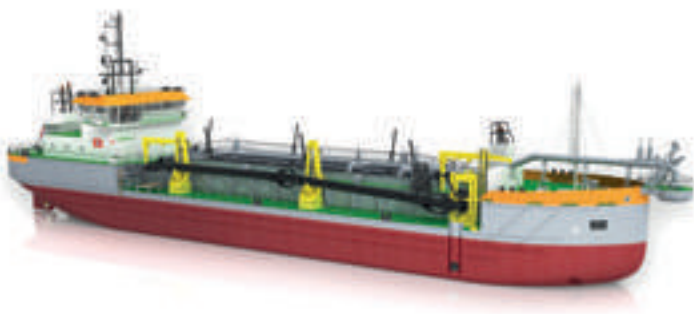


Foto: John De Jong

Toespraak van de burgemeester op ProefMei Businessavond.

Nieuwsberichten

Baggerbedrijf de Boer bestelt hopperzuiger en ploegboot



Afgelopen week heeft Baggerbedrijf de Boer uit Sliedrecht twee orders geplaatst voor nieuwbouwschepen. IHC gaat aan de slag met hopperzuiger 'Lesse' en scheepswerf Hoekman zal de ploegboot 'Peter' voor haar rekening nemen. Het onderstreept het vertrouwen dat de Sliedrechtse baggeronderneming heeft in de toekomst. Zowel de 'Lesse' als de 'Peter' zijn doorontwikkelingen van eerder bestelde schepen. Tezamen met het voltallige vlootpersoneel zijn de ontwerpen verder geoptimaliseerd, waaruit nieuwe concep-

ten zijn ontstaan. Zo is de 'Peter' een doorontwikkeling van de in 2014 opgeleverde 'Kees jr'. De multifunctionele ploeg- en sleepboot meet 22,30 bij 7 meter en kent een diepgang van 2,80 meter. Het schip wordt uitgerust met onder andere een multibeam waarmee de bodem volledig driedimensionaal in kaart gebracht kan worden. Deze peilingen vormen niet alleen de basis voor analyse van de uit te voeren werkzaamheden, maar ook voor verantwoording van het geleverde werk richting opdrachtgevers.

Politie opent speciaal aangifteloket ladingdiefstal

Vanaf 15 mei kan iedere ondernemer 24 uur per dag aangifte doen van ladingdiefstal via 088-0087444. Het bedrijfsleven en de politie willen met dit aangifteloket het aantal ladingdiefstallen terugdringen. Omdat de logistiek nooit stilstaat, is het belangrijk dat ondernemers zonder tijdsverlies en ongeacht de plaats en tijd aangifte kunnen doen. Aangifte doen is zowel voor het opsporen van verdachten als voor het terugdringen van het aantal diefstallen belangrijk. De politie kan met het speciale nummer de kwaliteit van de vastgelegde informatie verbeteren waardoor de kans om verdachten op te sporen, stijgt.

Transportcriminaliteit groeit

Aangiftes zijn een belangrijke bron van informatie voor het opsporen en bestrijden van transportcriminaliteit. Op basis van een gedeeld en volledig beeld kan de politie effectievere maatregelen treffen. En dat is nodig: uit de kwartaalcijfers van de Landelijke Eenheid blijkt dat het aantal ladingdiefstallen en pogingen daartoe in het eerste kwartaal van dit jaar maar liefst 46% hoger ligt dan hetzelfde kwartaal in 2016. Arthur van Dijk, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland en Ambassadeur Transportcriminaliteit: "Om te voorkomen dat deze stijging doorzet zijn maatregelen als dit aangifteloket hard nodig."

Havenbedrijf Rotterdam lanceert 'Navigate' routeplanner

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft tijdens de vakbeurs Transport Logistic München de beta versie van de online tool 'Navigate' gelanceerd. Hierin zijn de deepsea en shortsea schema's met 550 havens wereldwijd en de rail- en binnenvaartverbindingen tussen Rotterdam en ruim 150 Europese inland terminals opgenomen. "Navigate

biedt daarmee de meest complete routeplanner in zijn soort en maakt het mogelijk om in een paar muisklikken een efficiënte route van A naar B via Rotterdam te vinden", aldus Emile Hoogsteden, directeur Containers, Breakbulk & Logistics van het Havenbedrijf Rotterdam.

Economisch belang en verbinding met water centraal tijdens Hanzecongres

Wat is het economische belang van de internationale Hanzesteden anno 2017? En welke rol speelt water daarin? Dat is het onderwerp van het Hanzecongres, onderdeel van de Internationale Hanzedagen in Kampen.

Water verbindt. Het Hanzeverbond bewijst dat als geen ander: al eeuwenlang verenigen, verrassen en versterken de Hanzesteden elkaar. Die traditie wordt van 15 tot en met 18 juni geëerd tijdens de Internationale Hanzedagen in Kampen. Onderdeel van het uitgebreide programma is het Hanzecongres op vrijdag 16 juni, waar honderden bestuurders, ambtenaren en ondernemers op afkomen. Het plenaire programma met toonaangevende sprekers op het gebied van economie, waterveiligheid en klimaat, wordt aangevuld met een ruime keuze aan Hanzeroutes. Elke route gaat in op een specifiek onderwerp, waarbij verhalen van sprekers en interessante werkbezoeken elkaar afwisselen en internationale ondernemers en bestuurders met dezelfde interesses worden samengebracht om gezamenlijke ontwikkeling te stimuleren.

Op het plenaire programma staat onder andere een keynote van econoom Herman Wijffels. In

zijn keynote gaat hij het hebben over duurzaam ondernemen. "We zitten momenteel in een transitieperiode van een lineair georganiseerde economie naar een circulair georganiseerde economie, die is gericht op blijvende bronnen", stelt Wijffels. "Ondernemers die niet ten onder willen gaan, moeten daarom innoveren. Ze zullen zeer efficiënt moeten omgaan met onze grondstoffen. Dat wil zeggen dat we grondstoffen zo moeten bewerken dat we ze eindeloos kunnen hergebruiken."

Water verbindt Water vormt tijdens het congres de verbindende factor. Al ziet Wijffels wel dat de rol van het water gaat veranderen. "De verbinding over water in volume wordt minder belangrijk omdat we minder hoeven te verplaatsen. Maar schoon water is de belangrijkste verbinding tussen natuur en mens. Het is van belang dat we onze omgeving, dus ook onze wateren, zo schoon mogelijk maken. De ondergrond van duurzaamheid is de relatie tussen mens en water."

www.hanze2017.nl
www.waterconnects.nl

PostNL vervangt 100 autoritten door e-bakfiets in Amsterdam

PostNL bezorgt voortaan grote aantallen zakelijke post in Amsterdam met elektrische bakfietsen. Ook het legen van brievenbussen in Amsterdam gebeurt met de elektrische bakfiets. Vanaf juni 2017 bezorgt PostNL in de avond ook pakketten met e-bakfietsen. In Amsterdam vervangt PostNL hiermee per dag 100 autoritten met dieselbe-

stelauto's door duurzamere bezorging met de e-bakfiets. Dit zorgt voor circa 60.000 kg minder CO₂-uitstoot per jaar. PostNL wil op deze manier bijdragen aan schone binnensteden en het verbeteren van de bereikbaarheid in de binnenstad. Na Amsterdam volgen Utrecht, Den Haag, Rotterdam en andere grote steden.

ACM vraagt aandacht voor concurrentieregels bij havenondernemers

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft aan meer dan 3500 Amsterdamse en Rotterdamse ondernemingen in en rond deze havens een brief gestuurd met de basisregels voor eerlijke concurrentie.

Tegelijkertijd biedt de ACM op de website een online 'Karteltest Haven' aan. Ondernemers kunnen met deze test anoniem nagaan welke risico's op overtreding van de concurrentieregels er voor hun onderneming kunnen zijn.

Eerder onderzoek in de haven- en transportsector wees uit dat 70% van de ondernemers zich houdt aan de regels. Tegelijkertijd is een te grote groep ondernemers bereid om de regels te overtreden. Uit dit onderzoek blijkt ook dat ondernemingen de basisregels onvoldoende kennen. Zo'n 20% van de bedrijven weet niet dat prijsafspraken verboden zijn. Ruim de helft van de ondernemingen weet niet dat het verboden is om onderling afspraken te maken over de verdeling van klanten.

EQIN presenteert de nieuwe generatie elektroden lasmachines van Fronius de TransPocket Functioneler en energiezuiniger dan ooit

Met de TransPocket 150 en de TransPocket 180 brengt de lastechnisch specialist Fronius een nieuwe generatie van zijn bewezen enkelfasige elektrode lasapparatuur op de markt. De doorontwikkeling overtuigt door uitstekende lasresultaten en de grotere functionaliteit. Een digitale resonante inverter zorgt voor de perfecte laseigenschappen voor een veelvoud aan elektroden typen. Dankzij de innovatieve PFC (Power Factor Correctie)-technologie werken de apparaten bijzonder energiezuinig.

De TransPocket 150 en 180 vervangen de bewezen TransPocket 1500. Bovendien is met de TransPocket 180 nu ook een enkelfasige 180 A elektrode lasapparaat verkrijgbaar. Deze handlasapparaten zijn hoofdzakelijk voor het elektroden lassen ontworpen en kunnen staafelektroden tot en met 4,0 millimeter diameter verlassen. Bovendien is deze jongste generatie lasmachines ook zeer geschikt voor het TIG lassen tot 220A:



de gebruiker heeft hiervoor de beschikking over een nieuwe TMC-aansluiting alsook een lastoorts met Up-Down-functie, waarmee hij de lasstroom op de lastoorts kan regelen. TIG-lassen is met de TransPocket in 2- en 4-takt-bediening mogelijk en de machines zijn standaard uitgevoerd met de functie om pulserend te lassen.

Onafhankelijk van het lasproces levert de nieuwe TransPocket uitstekende lasresultaten. De digitale besturing past de karakteristiek van de stroombron aan de te



verlassen elektrode aan, met uitstekende laseigenschappen tot gevolg. Deze komen met name tot uitdrukking in de geoptimaliseerde start van de elektrode met een lagere kortsluitstroom en de sterk gereduceerde spatvorming tijdens het lassen.

Hoge spanningsreserves in elk vermogensbereik maken de zeer stabiele lasboog mogelijk. Een echte innovatie is bovendien de PFC-technologie: de automatische vermogensfactorcorrectie past de opname van de stroom aan op de sinusvormige netspanning en bereikt hierdoor een gereduceerde netstroomopname van de machine. Dit maakt het apparaat bijzonder energiezuinig en hierdoor worden tevens verstorende effecten in het stroomnet geminimaliseerd. Bovendien is het gebruik van lange primaire verlengkabels mogelijk.

Ook het design van de TransPocket heeft Fronius verder geoptimaliseerd: met zijn stabiele en robuuste kunststof behuizing is het apparaat geschikt voor alle toepassingsgebieden.

De elektronica is optimaal beschermd tegen stof en vocht. Dit wordt verder versterkt door het geïntegreerde stoffilter en de verbeterde koeling. Deze vermijden namelijk vervuiling van de printen, omdat ze de luchtstroom eromheen leiden. Ergonomische

handgrepen maken de handling van het apparaat gemakkelijker en het afgeschermd display is onder alle lichtomstandigheden goed leesbaar. Het bedieningspaneel is eenvoudig en intuïtief opgebouwd, desondanks biedt het een veelvoud aan instelmogelijkheden. Naast de afgeschermd service interface, welke het eenvoudig uitlezen van systeem informatie alsmede het updaten van speciale lasprogramma's mogelijk maakt, zorgt de geoptimaliseerde behuizing dat onderhoud van het apparaat moeiteloos en snel kan worden uitgevoerd.

De TransPocket 180 is ook als Multi voltage variant verkrijgbaar. Daarmee is het enkelfasige apparaat flexibel toepasbaar bij een netspanning tussen de 96 en 256 Volt – een groot voordeel voor die gebruikers welke met verschillende netspanningen werken. Met zijn robuuste, compacte en taaie bouwwijze is de TransPocket ook voor mobiele toepassingen op bijvoorbeeld bouwplaatsen de perfecte partner.



Wim van de Camp: Europa wil geen Vijfde Spoorwegpakket

Volgens Europarlementariër Wim van de Camp (CDA/EVP) zal er niet snel een Vijfde Spoorwegpakket komen, omdat er in Europa onvoldoende draagvlak voor verdergaande liberalisering is.

ProRail-topman: HSL-contract met Infrasppeed openbreken

Het contract met Infrasppeed op de HSL Zuid moet worden opgebroken, zodat alleen ProRail nog verantwoordelijk is voor het beheer van de hogesnelheidslijn. Dat zei directeur Pier Eringa van ProRail.

Onderzoek: geen 'big bang' in marktordening spoor

De marktordening van het spoor moet niet in 'één big bang' worden omgegooid. Het is beter om de sterke kanten van het huidige Nederlandse spoorvervoer verder te ondersteunen en de zwakke punten weg te halen.

'Treinen rijden sneller met 3kV bovenleidingsspanning'

Nederland neemt allerlei energemaatregelen: er worden steenkolen centrales gesloten en we gaan steeds vaker elektrisch rijden op de weg. Een overstap van 1,5 naar 3kV bovenleidingsspanning op het spoor hoort daar ook bij.

Softwareprobleem oorzaak opstartproblemen Rhein-IJssel-Express

De problemen met de Flirt-treinen bij het starten van de treindiensten van de Rhein-IJssel-Express verleden maand werden veroorzaakt door een softwareprobleem in de treincontrole-systemen van de voertuigen. Dat bevestigt NS-dochter Abellio.

Arriva-machinist schrijft open brief aan 10-jarige spoorloper

Op Facebook is een bericht van machinist Janine Hoogeveen uit Drenthe ruim 2.500 keer gedeeld. De machinist van Arriva schrijft een open brief aan een tienjarig jongetje dat in Emmen op het spoor ging staan.

Ontwerp 'goederentrein van de toekomst' onthuld

Het Duitse nationale onderzoekscentrum voor lucht- en ruimtevaart (Deutsches Zentrum für Luft) heeft het ontwerp voor de volautomatische 'goederentrein van de toekomst' onthuld. Het concept is bedacht om het Europese spoorgoederenvervoer aantrekkelijker te maken.

Dijksma: verkoop Fyra-treinen kan 21 miljoen opleveren

De verkoop van de twaalf Fyra-treinen kan maximaal 21 miljoen euro opleveren. Een eventuele verkoop zal bijdragen aan de winst van spoorvervoerder NS. Dat schrijft demissionair staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

'Reiziger niet gebaat bij boetes voor ProRail en NS'

De boetes die zijn uitgedeeld aan ProRail en NS zullen niet het gewenste effect veroorzaken. Dat verwacht voorzitter Arriën Kruyt van reizigersorganisatie Rover. Belonen is volgens hem effectiever dan straffen.

Londen-China goederentrein staat symbool voor 'post-Brexit tijdperk'

De terugreis van de treindienst China-Londen staat symbool voor het handelstijdperk na de Brexit voor het Verenigd Koninkrijk. Volgeladen met producten die variëren van whisky tot vitamines, van farmaceutische tot babyproducten.

'Treindiensten sneller opstarten na grote stroomstoring'

NS en ProRail gaan samen werkwijzen ontwikkelen om treindiensten sneller op te starten na een grote storing. Dat zeggen de spoorbedrijven naar aanleiding van een onderzoek naar de stroomstoring op 17 januari in grote delen van Amsterdam.

Volume spoorgoederenvervoer licht gestegen in 2016

De volumes van het spoorgoederenvervoer zijn in 2016 met 0,8 procent gestegen. Het internationale vervoer nam met 0,8 procent toe en het binnenlandse vervoer met 1,1 procent.

Zelfdoding op het spoor neemt af door preventie

Preventieve maatregelen op het spoor om zelfdoding te ontmoedigen hebben ertoe geleid dat op risicolocaties het aantal zelfdodingen met dertig tot veertig procent is afgenomen.

Havenbedrijf Rotterdam neemt voor het eerst spooroperator over

Havenbedrijf Rotterdam heeft spooroperator PortShuttle overgenomen van De Boomgroep van Eric van Wijngaarden. Tot nu toe heeft het Havenbedrijf Rotterdam zich opgesteld als een onafhankelijke partij met een faciliterende rol.

1,78 miljoen aan boetes vanwege kartel bij aanbesteding Infrabel

De Belgische Mededingingsautoriteit heeft voor 1,78 miljoen euro aan boetes opgelegd vanwege kartelvorming door vijf bedrijven bij aanbestedingen van spoorbeheerder Infrabel. Dat melden diverse Belgische media.

B Logistics laat 'juk' verlieslatend staatsbedrijf achter met nieuwe naam

De Belgische spoorgoederenvervoerder B Logistics heeft zijn naam veranderd naar Lineas. Daarmee zegt de onderneming het "juk van het historisch verlieslatende departement van een Belgische staatsonderneming" achter zich te laten.

'Nederlandse spoor kwetsbaar doordat treinen over enkelspoor rijden'

Het Nederlandse spoor is kwetsbaar doordat treinen over enkelspoor rijden. Op veel bestaande verbindingen is geen ruimte meer voor groei. Dat zegt voorzitter Erno Chevallier van Holland Rail Industry.

Rail Force One nieuwe spoorgoederenvervoerder

Rail Force One uit Pernis start begin juli met de eerste commerciële rit als spoorgoederenvervoerder. ProRail meldt dat ons land daarmee in totaal 23 spoorgoederenvervoerders telt.

Cao-akkoord: 5 procent loonsverhoging voor ProRail-personeel

FNV Spoor heeft met ProRail een cao-onderhandelingsresultaat bereikt voor de vierduizend werknemers van het spoorbedrijf. Er is een loonsverhoging afgesproken van in totaal vijf procent en er zijn afspraken gemaakt die ervoor zorgen dat medewerkers gezond hun pensioengerechtigde leeftijd kunnen behalen.

Telecominstallaties dertien spoorbruggen vervangen

In opdracht van ProRail zijn in 2016 en 2017 de telecominstallaties van dertien spoorbruggen in het noorden en oosten van Nederland vervangen. Een belangrijke stap in dit renovatieproject was het koppelen van de besturing op afstand van de brug van dit nieuwe netwerk.

NS zet 's avonds extra conducteur in op de trein

NS gaat op donderdag, vrijdag en zaterdag een extra conducteur inzetten op treinen die na 22.00 uur rijden. Uit een onderzoek van de spoorvervoerder blijkt dat minstens dertig procent van de conducteurs zich 's avonds onveilig voelt in de trein.

HRI steunt oproep topman ProRail voor uitbreiding spoornetwerk

De Nederlandse overheid moet geld vrijmaken voor een robuuste uitbreiding van het Nederlandse spoornetwerk. Extra rails, snellere treinen, hogesnelheidswissels en bredere perrons zijn nodig om het groeiend aantal treinreizigers in de toekomst adequaat te kunnen vervoeren.

'Goede systeemintegratie voorkomt cyberaanvallen spoor'

Bij de introductie van nieuwe spoorstelsels zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en Automatic Train Operation (ATO) is het belangrijk dat de interfaces goed integreren met het gehele spoorstelsel. Zo wordt voorkomen dat er gaten ontstaan in de cybeveiligheid.

Met de lancering van iSHARE komt drempelloos data delen in beeld

Het iSHARE-project - een vernieuwend project van het Neutraal Logistiek Informatie Platform en onderdeel van het Topsector Logistiek programma - bereikte met de officiële overhandiging van de eerste resultaten van de co-creatiefase een belangrijke mijlpaal. De logistieke sector is hiermee een grote stap dichterbij drempelloos data delen.



Vanaf juni 2016 ontwikkelen publieke en private partijen uit de logistieke sector in het iSHARE-project gezamenlijk uniforme afspraken voor identificatie, authenticatie en autorisatie. Met dit afsprakenstelsel is het vanaf januari 2018 mogelijk dat iedereen met iedereen op een simpele en gecontroleerde manier data deelt. Ook met tot dusver onbekende partijen.

“Drempelloos data delen komt steeds dichterbij. Dankzij iSHARE kunnen we intensiever samenwerken in de keten. En daardoor efficiënter werken, tijd besparen en de internationale concurrentie voorblijven. Bovendien biedt het kansen om de uitstoot van CO2 aanzienlijk te beperken”, vertelt programmamanager NLIP Michiel Haarman.

De juiste expertise en energie

De eerste resultaten van de co-creatie fase bestaan uit de functionele en technische aspecten van het afsprakenstelsel, waaraan meer dan 10 toonaangevende logistieke organisaties hebben meegewerkt. Betrokken organisaties werden, onder begeleiding van innovatie experts van Innopay, uitgedaagd om hun expertise te delen om het afsprakenstelsel te ontwikkelen.

“Er is in korte tijd een enorme klus geklaard. En dat kon alleen omdat alle co-creatie deelnemers dezelfde urgentie en enthousiasme voelen om dit afsprakenstelsel te ontwikkelen. Samen zijn de deelnemers erin geslaagd om tot overeenstemming te komen over

een aantal cruciale aspecten van iSHARE. Er ligt een mooi eerste resultaat dat we nu samen verder ontwikkelen en aan de praktijk gaan toetsen.”, aldus voorzitter van de iSHARE co-creatie werkgroepen Vincent Jansen.

Op weg naar innovatie

Vanaf het tweede kwartaal van dit jaar worden de juridische aspecten van het afsprakenstelsel ook door de co-creatie deelne-

mers uitgewerkt. Vervolgens worden de concept afspraken in Proof of Concepts aan de praktijk getoetst en gewerkt aan de oplevering van het afsprakenstelsel 1.0 in juni.

In de tweede helft van dit jaar zal het beheer worden ingericht en zal worden vastgelegd waar organisaties aan moeten voldoen als ze gebruik willen maken van iSHARE. Vanaf 1 januari 2018 zal iSHARE beschikbaar zijn voor de gehele sector.



BRIDGES2000

ALL KINDS OF SOLUTIONS



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

BRIDGES2000.com
info@BRIDGES2000.com

Special gangways | Aluminium | ISO certified

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



BRIDGES
FENDERS
GANGWAYS
PONTOONS



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

Nieuwsberichten

Verzelfstandiging haven van Harlingen

De gemeenteraad van Harlingen heeft op woensdag 12 april besloten de haven van Harlingen te verzelfstandigen. De NV Port of Harlingen wordt verantwoordelijk voor de economische ontwikkeling, het beheer, onderhoud en exploitatie van de havens in Harlingen.

"In Nederland is al jaren een proces gaande waarbij grote havens door overheden verzelfstandigd worden. De roep van het bedrijfsleven en de rederijen om een zakelijker en meer commerciële aanpak is groot. Met de oprichting van de Port of Harlingen kunnen we de enige Friese zeehaven verder ontwikkelen en nadrukkelijk op de kaart gaan zetten", aldus wethouder Maria le Roy.

Veelzijdigheid

De haven van Harlingen is een veelzijdige haven, een logistieke en industriehaven met visserij en veerdiensten in het noorden van de stad, de recreatieve Noorder- en Zuiderhaven en de singels in het centrum en de Willemshaven in het westen voor de historische Bruine vloot en de internationale- en riviercruiseschepen. "Die veelzijdigheid, waarbij veel bedrijven complementair aan elkaar zijn, is onze unieke kracht en daar moet Port of Harlingen zich voor de toekomst op blijven inzetten. Er moet ruimte geboden worden aan zowel scheepsbouw, visserij, offshore als logistieke bedrijven."



Urker vissersvloot

De wethouder legt uit dat Harlingen onlosmakelijk verbonden is met de Urker vissersvloot en de garnalenvissers. "Zij maken echt deel uit van de haven én van de ziel van Harlingen. Ook is de toeristische ontwikkeling van toenemend belang. De Willemshaven groeit op dit moment uit tot een belangrijk verblijfsgebied waar ruimte is voor de zee- en riviercruises en waar de historische

Bruine Vloot verblijft. Met de oprichting van Port of Harlingen kunnen we de verdere economische ontwikkeling van de banenmotor van de regio nog beter faciliteren."

Medewerkers

Het havenbedrijf Port of Harlingen houdt zich ook bezig met het beheer en onderhoud van de haveninfrastructuur en de exploitatie van de

vaarwegen, ligplaatsen en bedrijventerreinen. De medewerkers gaan over naar het nieuwe havenbedrijf. "We vinden het erg belangrijk dat het verzelfstandigen van het havenbedrijf niet zou betekenen dat er mensen ontslagen worden. We hebben het voor de medewerkers goed kunnen regelen. De komende maanden wordt er een directeur aangezocht die het havenbedrijf koersvast gaat aansturen."

Theatercollege Wim Anker in Terneuzen

In de rechtszaal vecht Wim Anker voor zijn cliënten, in het theater knokt hij op innemende wijze tegen de vooroordelen over de strafrechtadvocatuur. De bekende strafpleiter uit het Friese Akkrum geeft op donderdag 22 juni (aanvang 20.00 uur) een Theatercollege in het monumentale Café De Vriendschap in Terneuzen. De bijeenkomst wordt georganiseerd door Elise van Acker van Invicta Advocatuur en Bianca d'Hooghe van Adriaanse van der Weel Advocaten. Wim Anker is samen met zijn tweelingbroer Hans bekend van vele geruchtmakende zaken. Cliënten weigeren op grond van wat ze gedaan hebben, doen ze niet. Anker & Anker staan al jaren aan de top van Nederland in de strafrechtadvocatuur. Ze zijn er niet alleen voor de beter gesitueerden, maar ook echt voor het gewone volk. Voor mensen die door niemand geliefd zijn, de verguisden.



Voorgrond vlnr: Sandra d'Hooghe, Annika Vandeputte, Hans Anker, Elise van Acker, Wim Anker en Bianca d'Hooghe. Op de achtergrond Jan Boksem (links) en chauffeur Tom van de gebroeders Anker.

Tijdens het eerste uur van het Theatercollege legt Wim Anker - in 2015 verkozen tot 'meest gewaardeerde advocaat van Nederland' - vijf ijzeren principes uit die zijn kantoor hanteert. Hij doet dit aan de hand van filmfragmenten en persoonlijke

verhalen. Na de pauze spreekt Wim Anker over de zaak Ferdi E. en zijn bijzondere contacten met de weduwe Hank Heijn. Er is voldoende ruimte voor vragen en discussie, bijvoorbeeld over de levenslange gevangenisstraf, de tbs-maatregel of de

uitbreiding van het spreekrecht voor slachtoffers en nabestaanden.

Nadere inlichtingen ivm kaarten: eva@invicta-advocatuur.nl (tel. 0114-700204/06-14348934); biancadhooghe@avdw.nl

Beyond all horizons



BARKMEIJER SHIPYARDS

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



SIMPLY THE CLEANEST



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

- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of IMO MEPC 227 (64)
- Evac marine sewage treatment systems are designed to fulfil the requirements of the Rhine regulations
- Custom design and engineering for new build and refit projects

EVAC ROSR type approval certification number: R1*II*0003*00



EVAC VACUUM TOILETS, OPTIMA 5

Qua-vac

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

Nieuwsberichten

Kotra is specialist bij uitstek in het vervoer van verse en ingevroren vis

De veelzijdige open zeehaven IJmuiden, aan de monding van het Noordzeekanaalgebied, heeft een uitstekende reputatie op het gebied van op- en overslag van verse en diepgevroren vis. Met de wereldwijde groei in de visproductie en -consumptie liggen er goede kansen voor IJmuiden om zich te blijven ontwikkelen tot centrale 'draaischijf voor vis' in Europa. De dynamische en makkelijk toegankelijke haven heeft binnen de elf Nederlandse visafslagen een marktaandeel van ruim twintig procent, waarmee het na marktleider Urk, de grootste visafslag van Nederland is.

Van de Nederlandse vriescapaciteit van ruim zeven miljoen kubieke meter bevindt zich bijna een derde deel in de haven van IJmuiden. De diepgevroren pakketten vis worden in geconditioneerde reefercontainers afgevoerd. Er is een toename van stromen vis uit Noord-Amerika en Canada, zoals koolvis, zalm, kabeljauw en kreeft. Vandaar vaste reefer lijndiensten tussen Alaska en IJmuiden. Alle vangst uit Alaska, bestemd voor Noord-Europa, wordt via de draaischijf IJmuiden aangevoerd.



Luchtfoto van Zeehaven IJmuiden, centrale draaischijf op het gebied van op- en overslag van vis.

Kloos-Holland

Aan de Halkade, midden in het havengebied van IJmuiden, bevindt zich Kloos-Holland. Deze onderneming heeft vooral de focus op transport naar Duitsland, Frankrijk, België en Nederland van met name verse vis en diepvriesproducten. Kloos Holland maakt deel uit van Kotra Fresh & Frozen Logistics. Bij deze transportgroep zijn honderden mensen werkzaam.

Naast Kloos bestaat deze transportgroep uit de Koeijer Transport en Van de Plasse Transport uit Yerseke, Transport Vooruit uit Breskens, Fimagro uit Oostburg, Transport Vooruit Padborg en

Transport Egon Sørensen in Hanstholm (beide in Denemarken). Kernactiviteit is vistransport door heel West-Europa. Met de opening van het nieuwe vrieshuis Kotra Coldstore in Yerseke is in 2014 een belangrijke dienst aan het totaalpakket toegevoegd.

Terminals

"De klant geeft 's ochtends op welke visproducten hij heeft gekocht en wij gaan ze dezelfde dag ophalen in de hele Benelux, Frankrijk, Duitsland

en Denemarken. In dit proces groeperen en verzamelen wij in onze terminals in Yerseke, Breskens IJmuiden en het Deense Padborg, van waaruit de distributie naar de eindklant plaatsvindt. We zorgen ervoor dat de goederen 's avonds of 's nachts in zijn koel- of vriescel staan", aldus directeur-eigenaar Erik de Koeijer van Kotra fresh & frozen Logistics." Kotra is vijf jaar geleden begonnen met het opzetten van een distributienet van diepvriesvoedingsmiddelen door heel Frankrijk, met het hele scala aan diepvriesproducten: vis, maar ook frites, champignons, muffins, groenten, fruit en vlees."

Neeltje Jans

Bij Proef Zeeland op Neeltje Jans in Vrouwenpolder vond op dinsdag 23 mei de oogst van de eerste Zeeuwse hangcultuurmosselen. Deze worden altijd vier tot zes weken eerder geoogst dan de mosselen van de bodemcultuur. Hoger in de waterkolom is meer voedsel aanwezig, waardoor de hangmosselen sneller groeien. De Nederlandse mossel-hangcultuursector bestrijkt overigens slechts 3 procent van het totale mosselaanbod.

www.kotra-logistics.nl



Opening van het nieuwe vrieshuis Kotra Coldstore in Yerseke in 2014.

Start mosselseizoen

Kotra fresh & frozen Logistics is specialist bij uitstek op het gebied van vervoer van zowel verse als ingevroren vis door heel West-Europa, met zwaartepunten in de Benelux en Frankrijk. De klant koopt in op de vismijn en Kotra doet de rest. Met de start van het mosselseizoen zal het aantal vrachtauto's dagelijks weer met tientallen toenemen. "Wij ontzorgen de klant van A tot Z. Via onze terminals in Yerseke, Breskens, IJmuiden en het Deense Padborg vindt de distributie naar de eindklant plaats", legt Erik de Koeijer uit.



BOEKBESPREKINGEN

Onze Visser

Bij Uitgeverij HANNIBAL verscheen het prachtige boek 'Onze Visser'. De ondertitel, 'Het DNA van 'Het Zilte Leven', laat vermoeden waar het boek voor staat. Ineke Steevens, Martin Heylen, Stephan Vanfleteren en anderen tekenden als samenstellers. De visserij in Vlaanderen is in volle evolutie, waarbij veel van de typische zeevisserscultuur aan het verdwijnen is. De samenstellers willen met dit boek het erfgoed en de ziel van deze visserscultuur blijvend vastleggen, met een diep respect voor de weinige vissers die er nog zijn en voor de vele die er zijn geweest. Dat de visserij er op achteruit gaat is een understatement. Begin jaren vijftig telde de Vlaamse vissersvloot nog zo'n 450 schepen, in 2015 waren er dat nog amper 75! Er wordt niet meer geïnvesteerd in nieuwbouw, de vigerende regelgeving wordt er niet eenvoudiger op, niemand in de sector kijkt verwonderd als nog maar eens een rederij er de brui aan geeft. Zullen wij binnen afzienbare tijd geen Vlaamse visserij meer hebben? Het blijft een open vraag. Het boek brengt tientallen historische ongeziene foto's, objecten en een selectie van de beste beelden die ooit van Belgische vissers gemaakt werden, voorzien van verhelderende commentaar en sprankelende anekdotes. Anne-Katrien Lescauwet en Jan Seys (VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee) geven een uitgebreide geschiedenis van de Belgische zeevisserij vanaf 1830. Martin Heylen stelt zichzelf op als een bewonderende observator die de zee beschouwt als een onbereikbare geliefde, en fotograaf Stephan Vanfleteren keek oude en jonge vissers in de ogen. 'Onze Visser' bevat daarnaast een originele cd, 'Piekenoas', met daarop zes klassieke zeemannsliederen gebracht door Smory & de visschers: Roland Van Campenhout, Luc Dufourmont, Matthias Debusschere & Ace Zec. Het de uitgave van het boek valt samen met de tentoonstelling 'Engelen van de zee' in het NAVIGO-Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke aan de Vlaamse kust. Weze nog gezegd dat 'Onze Visser' werd uitgegeven met steun van NAVIGO-Nationaal Visserijmuseum en de Provincie West-Vlaanderen.

'Onze Visser' (ISBN 978 94 9208 165 0) werd als hardcover op handig formaat (21 x 14,50 cm) uitgebracht met tampondruk op snee en met cd. Verkoopprijs is 39,50 euro. Het boek is te krijgen in de betere boekhandel en in het NAVIGO-Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke (België).

The Shipmaster's Business Self-Examiner

The Nautical Institute recently published an updated edition of the book entitled "The Shipmaster's Business Self-Examiner". Author is Malcolm MacLachlan FNI.

The tenth edition of this popular guide has been completely revised and expanded to take account of the latest changes to maritime regulations and procedures. It is an invaluable reference for all who need to understand the fundamentals of business and law as they affect the day-to-day management of a commercial ship.

Designed primarily as a study aid for Master's Orals, the book is also used by OOW and Chief Mate students and has drawn the praises of many successful Orals candidates in the UK and overseas.

Addressing candidates in the foreword to the book, the MCA's former Chief Examiner, Claude Hamilton, wrote: "You have to be well prepared and able to show the examiner that you are competent." Careful study of "The Shipmaster's Business Self-Examiner" will ensure that the candidate is indeed well prepared and can face the MCA examiner with confidence.

More than 4,200 questions and answers are set out in nine logically arranged sections, covering Maritime treaty instruments, The flag state and its laws, The shipowner, manager and operator, The ship, Master and crew, The ship's employment, Marine insurance, At sea and In port.

The author, Malcolm MacLachlan FNI, is a former Shipmaster and ex-maritime college lecturer with more than 25 years' experience in preparing students for MCA examinations.

"The Shipmaster's Business Self-Examiner" (ISBN 978-906915-35-3-7) is issued as an A4-softback and counts 373 pages. The book costs £60. The book can be bought from the better bookshop, or one can contact The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE1 7LQ, UK. Tel. +44. (0)20.7928.1351, Fax +44.(0)20.7401.2817, pubs.admin@nautinst.org, Web: www.nautinst.org.

Zeehelden

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Zeehelden. Nederlands trots overzee in de Gouden Eeuw". Gerben Gradde Hellinga tekende als auteur.

Wie zeehelden zegt, denkt aan de Grote Drie: Piet Heyn, Maarten Tromp en Michiel de Ruyter. In de

Gouden Eeuw konden echter tientallen anderen minstens zoveel aanspraak maken op die titel. Velen waren gewone zeelui, over wie bitter weinig informatie bewaard is gebleven. Over admiraals en andere vlagofficiëren weten we daarentegen veel meer. Hun levens waren vaak net zo boeiend als die van de Grote Drie. Soms omdat ze onverbeterlijke querulanten waren, zoals Witte de With en Cornelis Tromp, soms omdat ze van adel waren en enkel om die reden vlootvoogd werden gemaakt terwijl ze niets van varen wisten, laat staan van het leiden van een zeeslag.

"Zeehelden" laat u kennis maken met die zeehelden uit de roemrijke Gouden Eeuw. Auteur Gerben Hellinga beschrijft de levens en daden van drieëntwintig officieren die een rol speelden in de ontstaansgeschiedenis van de jonge Republiek der Verenigde Nederlanden. De ruzies die ze maakten, de zeeslagen waarin ze vochten en hun frustraties wanneer politici zich – vaak met rampzalige gevolgen – met hun werk bemoeiden. Uiteraard ontbreken in dit rijk geïllustreerde boek de werken van de grote zeeschilders niet; Willem van de Velde de Oude en de Jonge, Ludolf Backhuysen en vele anderen. Ze geven de lezer een indruk van de strijd, die zo vaak ordeloos en chaotisch verliep, en van de schepen waarop de zeehelden vochten en in veel gevallen sneuvelde...

"Zeehelden" (ISBN 9 789462 491045) telt 176 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@agora-books.com.

Slavenopstand op de Neptunus

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen recent "Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een wanhoopsdaad". Ruud Paesie tekende als auteur. In oktober 1785 brak op de Neptunus een slavenopstand uit, kort voordat het in Amsterdam uitgeruste schip de oversteek van Afrika naar Amerika zou maken. De muitende slaven slaagden er zelfs in de macht op het schip over te nemen. In de daaropvolgende uren ontbrandde een hevig vuurgevecht rondom het schip, waarbij de Nederlanders steun kregen van vele tientallen

bewapende Afrikanen en Engelsen die met allerlei vaartuigen toegeschoten waren. Een enorme explosie in de kruitkamer maakte een einde aan de gevechten en de Neptunus spatte uiteen. Alle opstandige slaven en tientallen Afrikanen en Europeanen kwamen daarbij om. In totaal verloren zo'n 400 mensen het leven.

Hoewel historicus Piet Emmer dit de meest dramatische opstand aan boord van een Nederlands slavenschip noemt, kreeg deze slavenopstand tot op heden nauwelijks aandacht. Was de explosie het gevolg van een verwaalde kogel in de kruitkamer, zoals sommige historici menen, of hebben de voor hun vrijheid strijdende slaven in een ultieme wanhoopsdaad het schip zelf opgeblazen?

Op basis van diepgaand bronnenonderzoek, in binnen- en buitenlandse archieven, is de auteur erin geslaagd om deze rampzalige slavenreis nauwgezet te reconstrueren. Hij geeft niet alleen antwoord op de bovengenoemde vraag, maar komt ook tot de opzienbarende conclusie dat de slavenopstand op de Neptunus de meest dramatische is geweest uit de meer dan drie eeuwen omvattende geschiedenis van de trans-Atlantische slavenhandel.

"Slavenopstand op de Neptunus" (ISBN 9 789462 491304) telt 143 pagina's, werd op handig formaat als hardback 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@agora-books.com.



OUR STOCK, YOUR CHOICE

When investing in expensive equipment, it's good to see what you're getting with your own eyes. That's why we keep a permanent stock of over 250 machines in our showroom, easily accessible close to Amsterdam Schiphol airport. Check out the Forkliftcenter website and download the app showcasing everything from warehouse forklifts to heavy-duty container lifters. Then come visit our one-stop shop to get a real feel for the equipment that best suits your budget and requirements, all in the company of our expert staff.

Keep on moving



FORKLIFTCENTER



BUY, LEASE, RENT

There's a season for everything in the business world too, and it doesn't always make sense to own your equipment outright. If you prefer to lease during a busy project or simply set up a rental agreement for a few months, Forkliftcenter has the answer. Talk with our experienced experts to find the plan that suits your company best and have the machinery you need when you need it. The flexible and efficient financing solutions from Forkliftcenter are at your service.

Keep on moving



FORKLIFTCENTER



stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

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

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl

CHECK OUT OUR
→ **NEW**
WEBSITE
www.rhb.nl

shorecranes up to 208 tons