

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



26e JAARGANG
NUMMER 5 - 2017

 **RTB CARGO**

al meer dan
25 jaar
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



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

Verschijnt 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:

RTB Cargo Netherlands B.V.

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie of op 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

In het openingsverhaal van Seaport 5 staat het spoor als modaliteit voor de vergroening van de transportsector centraal. De overheid wil het aandeel van het spoor in het Europese goederenvervoer verder laten groeien, ten koste van het milieubelastende wegvervoer. Het spoornet in Nederland wordt in vergelijking met andere Europese landen relatief veel voor passagiersvervoer gebruikt. In Nederland gaat bijna 40 procent van het goederenvervoer per binnenvaart, terwijl dat in de hele EU gemiddeld 7 procent is. Vandaar dat het vervoer per spoor slechts een beperkt aandeel heeft in ons land.

Aan de vooravond van de grote vakantie gaat traditiegetrouw het mosselseizoen van start. Seaport was bij de officiële opening van het nieuwe seizoen van de Zeeuwse bodemcultuurmosselen, georganiseerd door het Nederlandse Mosselbureau. Met de YE-100 werd vanaf Yerseke koers gezet naar een droogvallende zandplaat in de Oosterschelde om de eerste mosselen op te vissen en te proeven. De Belgische biersommelier Ben Vinken vertelde over de combinatie mosselen en bier. Tijdens de mossellunch op de zandplaat in de Oosterschelde, bereidden de Vlamingen Karel & Birger een mosselgerecht op de barbecue.

Iroy Rombouts van AllFlex Lifetime Solutions uit Halsteren, op het snijvlak van Brabant en Zeeland, heeft in toenemende mate de focus op de visserij & aquacultuur, met name de mossel- en oestersector. Voor de visserij heeft zijn bedrijf een gespecialiseerd programma waarbij duurzaamheid en innovatie voorop staan. Door haar nieuwe technieken en materialen kan er met meer rendement en duurzaamheid worden gevestigd. Zo vervaardigt het Brabantse bedrijf onder meer open bassins voor de kweek van vissen, algen en schelpdieren evenals frames voor de mosselhangcultuur en speciale leidingsystemen voor de mosselsector. In een interview met ondernemer Rombouts en oud-burgemeester Cees van Liere (afkomstig uit een echte vissersfamilie) wordt nader ingegaan op de aquacultuur. Van Liere neemt op donderdag 21 september officieel afscheid als voorzitter van de Nederlandse Oestervereniging. Het boegbeeld van de Zeeuwse aquacultuur is per 1 april opgevolgd door Kees van Beveren.

In de rubriek Havenberoepen staan Maurice Kalkman en Frank Lamb in de schijnwerpers. Het tweetal is combimachinst bij RTB Cargo in Rotterdam.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 5-2017

Meer spoor leidt tot vergroening transportsector.....	2
Royal Haskoning DHV versterkt leiderschap maritieme activiteiten.....	6
BCTN 30-jarig jubileum.....	8
Nederland moet zich spiegelen aan Duits Masterplan spoorgoederenvervoer.....	10
Havenberoepen: Maurice Kalkman en Frank Lamb van RTB Cargo, Rotterdam.....	12
EU moet hergebruik van afval stimuleren.....	14
Hoogwaardig kunststof voor de aquacultuur.....	18
Nieuws op het spoor.....	22
HTC vertrouwt grootschalig project toe aan Kärcher Belux.....	25
Nieuw vrachtschip Tulipa Seaways van DFDS officieel gedoopt.....	27
Boekbesprekingen.....	28



Meer spoor leidt tot vergroening transportsector

Door: Henk van de Voorde

Hoewel Nederland een van de drukste spoornetten van de EU heeft, is het goederenvervoer per spoor beperkt. Het spoornet in Nederland wordt in vergelijking met andere Europese landen relatief veel voor passagiersvervoer gebruikt. Daarnaast wordt in ons land relatief veel per schip vervoerd. In Nederland gaat bijna 40 procent van het goederenvervoer per binnenvaart, terwijl dat in de hele EU gemiddeld 7 procent is.

De trein is de ideale modaliteit voor het overbruggen van grote afstanden. De transittijd Rotterdam-Italië is bijvoorbeeld slechts 24 uur. Vergeleken met het wegtransport kent het spoor geen tol, zijn er minder beperkingen qua gewicht of vervoer van gevaarlijke stoffen en is inzet van de trein bewezen duurzamer dan vervoer over de weg.

Ambitie

De overheid wil het aandeel van het spoor in het Europese goederenvervoer verder laten groeien. De ambitie van de haven van Rotterdam is om het marktaandeel van de trein te vergroten van 11 procent in 2016 naar 20 procent in 2030. Vervoer via het spoor van en naar de haven van Rotterdam is snel, efficiënt, betrouwbaar en duurzaam. De transittijden zijn kort: binnen drie uur bereiken de goederen per spoor de Duitse grens. Veel bestemmingen in Europa zijn

over het spoor binnen één dag te bereiken. Door de korte reistijd is spoorvervoer ideaal om de lading snel over een grote afstand te vervoeren, en biedt rail een uitkomst voor het efficiënt en in korte tijd vervoeren van grote hoeveelheden.

Terminals

De haven van Rotterdam is het begin- en eindpunt van meer dan 250 wekelijkse intermodale spoorverbindingen. Het spoor is prima geschikt voor het vervoer van containers, droge bulk, stukgoed en chemische producten. De verschillende terminals in de haven beschikken vaak over hun eigen spooroverslagfaciliteiten, waardoor lading op de terminal gelijk op een trein gezet kan worden. In de haven van Rotterdam bevindt zich ook het Rail Service Center Rotterdam (RSC), dat zich volledig richt op de afhandeling van shuttletreinen en gecombineerd vervoer.



Bulkgoederen

Bulkgoederen zoals kolen, ijzererts, agribulk, industriële mineralen en biomassa worden in dermate grote hoeveelheden verhandeld, dat ladingeigenaren meestal een volledige trein charteren. De droge bulkterminals in Rotterdam hebben veel eigen spoorfaciliteiten, waardoor bulkgoederen snel op weg zijn naar hun bestemming.

Oberhausen

De Betuweroute is een spoorlijn die speciaal bestemd is voor railgoederenvervoer. Het 160 kilometer lange spoor verbindt de Maasvlakte en de Rotterdamse haven rechtstreeks met het Duitse spoorwegnetwerk. De Betuwelijn wordt verlengd met het Derde Spoor in Duitsland. Met de aanleg van deze goederenspoorlijn tussen Emmerich en Oberhausen in Duitsland krijgt de Betuweroute een betere aansluiting richting Oberhausen, waardoor het spoorvervoer ook in de toekomst kan blijven groeien.

Railterminal

RSC Rotterdam lost en laadt dagelijks, in opdracht van Europese railoperators, tientallen intermodale treinen met herkomst en bestemming door heel Europa. Dit lossen en laden in de Eemhaven geschiedt van trein naar truck, van truck naar trein en tussen treinen onderling. RSC Rotterdam is een belangrijke draaischijf in de grootste haven van Europa. Desgewenst wordt ook het voor- en natransport verzorgd.

Snel lossen en laden

De omvangrijke railterminal telt acht sporen van elk 750 meter lang, werkt met 4 railmounted gantry cranes, 6 reachstackers en 6 terminaltrekkers. Door de lengte van de sporen en in- en uitgangen aan beide zijden van de terminal is snel lossen en laden van



complete treinen mogelijk, zonder verder rangeren. Op verzoek van de klanten rijdt RSC Rotterdam laadeenheden via een interne verbinding over naar de naast de railterminal gelegen Rotterdam Shortsea Terminal (RST), SCA-terminal en empty depot van Kramer. Veelal worden hiervoor de Multi Trailer Systems gebruikt.

Stijgende lijn

Het spoor speelt nog altijd een bescheiden rol in het Nederlandse goederenvervoer. Amper drie procent van alle vervoerde goederen in Nederland gaat via het spoor. Wel is er een stijgende lijn waarbij de laatste jaren telkens miljoenen ton meer is vervoerd. Zo blijft het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor toenemen. Vooral het vervoer van goederen naar Nederland is weer flink gestegen. Duitsland is al jaren onze belangrijkste handelspartner, zoals ook

blijkt uit het spoorvervoer. Van de goederen die over het Nederlandse spoor werden vervoerd, ging 70 procent naar Duitsland of andersom.

Italië

Ruim een derde van de goederen die in 2016 per trein vervoerd werden, zat in containers. Daarnaast bestond een groot deel van de vracht uit kolen en erts. Andere goederen die per spoor werden vervoerd zijn bijvoorbeeld chemicaliën, metaal(-producten) en transportmiddelen. Na Duitsland werden de meeste goederen per spoor vervoerd naar of van Italië. Grensoverschrijdend spoorvervoer met België is zeer beperkt.

TEN-T doelstellingen

Het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T) is een gezamenlijk netwerk, dat nationale vervoersnetwerken voor goederentransport en passagiersvervoer op het land, in de lucht en over water met elkaar verbindt. De schaalvergroting van de schepen brengt groeiende vervoersvolumes met zich mee, over steeds langere afstanden. De behoefte aan een efficiënt transportnetwerk op Europees niveau wordt daarmee steeds groter. Naast het verbinden van bestaande netwerken, stelt de Europese commissie in haar TEN-T doelstellingen ook de vergroening van mobiliteit centraal. Vandaar dat milieuvriendelijke modaliteiten als vervoer over het water én per spoor worden gestimuleerd.

Verder ontwikkelen

In een sectorbrede verklaring heeft de spoorgoederenbranche het verder ontwikkelen van de reeds bestaande spoorgoederencorridors onderschreven (de hoofdroutes voor internationale goederentreinen). Dit moet het voor alle partijen gemakkelijker maken goederen met vrachtreinen over





Rotterdam

Moerdijk

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
Nieuweweg 48 - 3197 KM Rotterdam Botlek - The Netherlands
Tel: +31 10 8208470
E-mail: info@ntc.nl

NTC Tankcontainer Services Moerdijk BV
Nieuweweg 48 - 3197 KM Rotterdam Botlek - The Netherlands
Tel: +31 10 8208470
E-mail: info@ntc.nl

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



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

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



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



- 80000 m² 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. 0031 (0) 181 25 44 00 | Fax: 0031 (0) 181 25 44 09
www.alconet-containers.com | info@alconet.nl

het Europese continent te vervoeren. De sector gaat met haar toezeggingen een stap verder dan wat er in de Europese regelgeving wordt voorgeschreven. De spoororganisaties zijn overeengekomen om informatie over verwachte aankomsttijden van treinen te gaan verstrekken; om dienstregelingen inclusief onderhoudswerkzaamheden op grensoverschrijdende routes op elkaar af te stemmen en om maatregelen te nemen voor zowel de beperking van geluidshinder, als voor de invoering van het Europese Rail Traffic Management Systeem (ERTMS).

Corridors

Nederland is verbonden met drie Rail Freight Corridors: Rhine-Alpine, North Sea-Mediterranean en North Sea-Baltic Sea. Met name op de corridors moet er één (veiligheids) systeem komen. De nieuwe afspraken met betrekking tot het grensoverschrijdende railgoederenvervoer scheppen duidelijkheid. In Nederland en België mogen treinen met een maximale lengte van 750 meter rijden. In Italië en Spanje is er een gewichtsrestrictie vanwege de bergen, maar waarom zouden langere treinen niet in Duitsland mogen rijden? Dit zal leiden tot een kostenbesparing voor het spoorvervoer van ongeveer 15 procent en zal tevens de concurrentiepositie van de Nederlandse havens versterken.

Vergroening

Een kwart van alle CO₂-uitstoot in de wereld wordt veroorzaakt door personenvervoer en goederentransport. Door de mondiale verkeerstoename groeit dit aandeel met enkele procenten per jaar. De Verenigde Naties hebben een aantal probleemgebieden benoemd waar speciale aandacht naar uitgaat zoals bosbouw, landbouw en energie. Nederland loopt internationaal voorop met vergroening van de vervoersbranche. Door kennis te delen en goede initiatieven van elkaar over te nemen kan het transport wereldwijd milieuvriendelijker worden gemaakt. Omdat auto's en vrachtwagens voor een groot deel verantwoordelijk zijn



voor de uitstoot van de broeikasgassen, is met het duurzamer maken van de transportsector veel winst te behalen.

Zinloos

Het streven van de overheid is om het milieuschadelijke transport over de weg te ontlasten en het vervoer per binnenvaartschip en spoor te bevorderen. Waar de distributie naar het achterland via het vervoer over het water echter flink is toegenomen, blijven de treinpaden steken op slechts luttele procenten van het totale goederenvervoer in Zeeland. Met het aanleggen van acht kilometer spoor langs de A4 of het Scheld-Rijnkanaal kan er een directe verbinding komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaarlijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant te rijden om in Kijfhoek te rangeren en dezelfde route weer terug te rijden naar Antwerpen.

VeZa-boog

Met de aanleg van de VeZa-boog zouden treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen op Zoom in zuidelijke richting kun-

nen afslaan. Diverse partijen dringen al jaren aan op de bouw van de spoorverbinding. De aanleg van de spoorverbinding Zeeland-Antwerpen geniet echter vooralsnog geen prioriteit bij zowel de Nederlandse als de Belgische overheid. Er zijn diverse initiatieven in Zeeland en Brabant om de goederenlijn wel aan te leggen. Daarmee wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen op de lijn Vlissingen-Roosendaal-Dordrecht aanzienlijk verminderd.

Axelse Vlakte

Er dient ook een nieuw goederenspoor te komen tussen industriegebied Axelse Vlakte en Zelzate. De huidige spoorlijn loopt met een boog door het industriegebied Axelse Vlakte en maakt een omweg over de brug van Sluiskil, voordat de lijn zuidelijk richting België loopt. Om het vestigingsklimaat voor de industrie echt te verbeteren, is een goede spoorverbinding nodig. Voor een nieuw onderzoek naar de haalbaarheid van een rechtstreeks goederenspoor tussen de Axelse Vlakte en Zelzate is een miljoen euro nodig. Zeeland Seaports vraagt mede namens de provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en het havenschap Gent, een half miljoen euro aan Brussel voor dat onderzoek. De partijen wendden zich tot de EU omdat de Nederlandse regering het project voorlopig niet wil agenderen.

Zeesluis

De aanleg van de spoorlijn Axelse Vlakte-Zelzate is van groot belang voor een goede ontsluiting van de haven- en industriegebieden. De komst van dit Oostelijke spoor zou onderdeel moeten worden van de bouw van de nieuwe zeesluis in Terneuzen. Een optimale ontsluiting is essentieel voor de ontwikkeling van de havens in het algemeen en de distributie naar het achterland in het bijzonder.



Royal Haskoning DHV versterkt leiderschap maritieme activiteiten

Met de benoeming van vijf leidinggevenden op sleutelposities geeft Royal HaskoningDHV een flinke impuls aan haar positie en groeiambities in de maritieme industrie. Wereldwijd speelt het ingenieursbureau al een grote rol in de sector; het bedrijf beschikt over een van de grootste teams van maritieme professionals ter wereld met projecten in meer dan 40 landen.

Craig Huntbatch, Business Line Director Maritime & Aviation, Royal HaskoningDHV: "We streven er altijd naar om ervoor te zorgen dat we over de beste mensen beschikken, waarbij we ons voortdurend aan de behoeftes van onze klanten aanpassen. Vanuit onze strategie is het belangrijk voor ons dat we wereldwijd over het juiste talent en de beste kennis beschikken."

Midden-Oosten en India

Johan van Voorthuizen (48) is benoemd tot Director Maritime van de Business Unit AMEI, die Afrika, het Midden-Oosten en India beslaat. Hij volgt Martijn van den Berk op, die heeft besloten zijn carrière buiten de onderneming voort te zetten.

Johan heeft sinds 1995 diverse leidinggevende posities bij Royal HaskoningDHV bekleed. Hij deed uitgebreide ervaring op in Nederland, Noord- en Zuid-Amerika, Afrika en Azië en heeft een aanzienlijke staat van dienst op het gebied van de ontwikkeling

van teams en de groei van bedrijfsactiviteiten. Johan blijft verantwoordelijk voor de Business Unit Maritime Netherlands & Americas.

Johan van Voorthuizen: "Er zijn veel kansen voor verdere uitbouw van onze activiteiten in de AMEI regio. Een recent aan ons toegekend project in India samen met diverse havenprojecten in Saoedi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten en Oman onderstrepen dit feit."

Johan wordt bijgestaan door Cameron Smith (48), die de positie van Director van de Maritime Advisory Group in Dubai zal bekleden.

"Met het oog op het ervaren team in Dubai, aangestuurd door Cameron Smith, en het sterke team in India dat onder leiding staat van Aslam Bijapur, heb ik er het volste vertrouwen in dat we onze positie verder kunnen ontwikkelen en versterken", aldus Johan van Voorthuizen.

Europa

Stuart White (44), op dit moment Director van de Advisory Group Maritime UK, vervangt Johan van Voorthuizen als Director van de Business Unit Maritime Europe. Stuart heeft een sterk netwerk van klanten opgebouwd en heeft uitgebreide ervaring opgedaan in het Verenigd Koninkrijk en de internationale maritieme sector. De Business Unit bestaat uit 180 maritieme professionals die samenwerken aan uitdagende projecten en het verrichten van onderzoek naar de mogelijkheden op het gebied van duurzame energie voor de haven van Mombasa in Kenia.

Stuart White "Na een carrière van 20 jaar bij Royal HaskoningDHV kijk ik echt uit naar deze nieuwe uitdaging. Ik zal me primair richten op de voortzetting en verdere uitbouw van bestaande successen en de doorontwikkeling van innovatieve en digitale oplossingen die aansluiten op de veranderende vraag van onze klanten."

Zuidoost-Azië

Bas van Dijk (41) gaat als Director van de Maritime Advisory Group in Vietnam leiding geven aan het kantoor in Ho Chi Minhstad. Vanwege zijn uitgebreide internationale ervaring heeft Bas de taak gekregen het team in Vietnam de komende jaren verder uit te breiden.

"Ik kijk ernaar uit verder te bouwen aan het huidige succesvolle team in Vietnam en het kantoor dusdanig te ontwikkelen, dat we nog beter in staat zijn onze klanten met hoogwaardige services te bedienen. Dit kantoor zal zelfstandig opereren naast de al bestaande vergelijkbare kantoren in het Verenigd Koninkrijk en Nederland", zegt Bas van Dijk.

Hij zal samenwerken met Hieu Nguyen (35) die de rol van Associate Director Maritime Vietnam op zich neemt. Hieu zal zich richten op het leiden en verder ontwikkelen van het lokale team en zijn kennis van de Vietnamese markt.



Het hoofdkantoor van Royal HaskoningDHV, gevestigd in Amersfoort

Jubilerende Betuweroute onmisbaar voor duurzame groei Rotterdamse haven

De Betuweroute is tien jaar na opening, een onmisbare spoorlijn voor het goederenvervoer van en naar de Rotterdamse haven. De route heeft de afgelopen jaren in sterke mate bijgedragen aan de groei van de overslag in Rotterdam en daarmee aan de Nederlandse economie. Tegelijkertijd is het van groot belang om nationaal en internationaal meer aandacht te blijven geven aan goederenvervoer per trein om dit succes uit te bouwen; mede om goederenvervoer duurzamer te maken.

Dat zijn de belangrijkste conclusies die het Havenbedrijf Rotterdam trekt tien jaar na de opening van de Betuweroute in 2007. Ronald Paul, Chief Operating Officer (COO) van het Havenbedrijf Rotterdam: "Een haven is zo goed als zijn verbindingen met het achterland. De Betuweroute is daarom in onze ogen een hele goede investering geweest. Zowel om als haven verder te kunnen groeien, als om vervoer van de weg naar het spoor te verschuiven. Niet alleen de Rotterdamse haven, maar de hele Nederlandse economie profiteert hiervan: minder files, minder overlast voor omwonenden langs het bestaande spoor, duurzamer vervoer en meer ruimte op het spoor voor personenvervoer. De Betuweroute is van vitaal belang."

Alleen voor goederenvervoer

Nederland is het enige Europese land dat een dedicated spoorlijn heeft, die alleen voor goederenvervoer bestemd is. Alleen al voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dit een veilige oplossing, buiten de steden langs het bestaande spoor om, maar ook voor de efficiëntie van alle vervoer is dit pure winst, gezien het relatief drukke en gemengde (voor personen- en goederenvervoer) spoorwagennet in Nederland. Belangrijkste goederensoorten die met het spoor vervoerd worden zijn containers, ijzererts, kolen en chemie.

Havenspoorlijn

Van alle containers die vanuit Rotterdam worden vervoerd, verliet in 2016 10,4 procent de haven per spoor. Vijfendertig procent gaat via het water, de rest over de weg. Over de Havenspoorlijn, feitelijk het begin van de Betuweroute, rijden per jaar 50.000 treinen en op het A-15 tracé van de Betuweroute ruim 20.000. Topjaar was 2014 met 25.000 treinen. In 2015 en 2016 moesten vanwege werkzaamheden in Duitsland meer treinen via de Brabanthroute en via Bad Bentheim afgewikkeld worden. In 2014 werd 82 procent van al het treinverkeer op de as Rotterdam-Duitsland via de Betuweroute geleid. In 2016 is dat percentage vanwege de omleidingen gedaald tot 57 procent (zie figuur).

Toekomst

Nu goederenvervoer per spoor een substantieel deel van de overslag naar het achterland op zich neemt, is het zaak om nog bestaande belemmeringen voor verdere

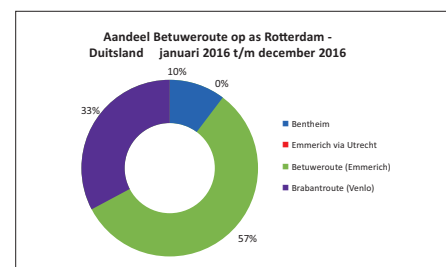
groei aan te pakken. Ronald Paul: "Het is van groot belang dat er evenwichtige aandacht is voor goederenvervoer op het spoor in vergelijking met personenvervoer. Het is aan ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu om gericht belemmeringen voor de verdere groei van spoorvervoer aan te pakken."

Speelveld

Internationaal is het belangrijk om een gelijk speelveld na te streven. In Nederland werken we op de Betuweroute - bijvoorbeeld - met het duurdere Europese veiligheidssysteem ERMTS en zijn machinisten verplicht tweetalig. Dit maakt dat de gebruikskosten voor vervoerders hoog zijn. Daarnaast ligt er in Duitsland een voorstel voor om de gebruiksvergoeding te halveren. Het is van belang dat het Nederlandse tarief hiermee niet uit de pas gaat lopen.

Duitsland

Tot slot is het van groot belang dat de Betuweroute in Duitsland een volwassen vervolg krijgt. Hoewel er begonnen is met de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen is recent gebleken dat de planning niet gehaald wordt door vertraging bij de vergunningverlening van verschillende deeltrajecten.







RTB CARGO NETHERLANDS B.V.

www.rtb-cargo.com



BCTN 30-jarig jubileum

BCTN bestaat 30 jaar! Op donderdag 1 juni heeft er een groot feest plaatsgevonden op terminal Nijmegen om deze mijlpaal te vieren samen met onze klanten en medewerkers. Een groot feest met een geweldige openingsshow, waar onze klanten en medewerkers er een mooie avond van hebben gemaakt, aldus Joop Mijland CEO BCTN.

Op 24 november 1987 is de eerste terminal van BCTN opgericht in Nijmegen, de eerste binnenlandhaven van de Benelux. De Nijmeegse terminal heeft een optimale ligging tussen de internationale corridors op afsplitsing tussen Maas en Rijn (Waal). Met 7 terminals en een 8e op komst in Beringen (België) is BCTN het grootste binnenland havenbedrijf van de Benelux dat meer dan 700.000 TEU aan containers behandelt. Vanwege het varen van dit enorme volume zijn er 585.000 vrachtwagens minder op de weg.



BCTN staat voor de kleuren blauw en groen: blauw van de Waal, de Maas en het Albertkanaal, waar onze barges varen en de terminals verbinden met de havens van Rotterdam en Antwerpen.

Groen van de natuur, een belangrijke factor in ons bedrijf. We ontwikkelen ons als een zeer energiebewuste organisatie. Onlangs heeft BCTN als eerste en als enige in haar sector de prestigieuze 2e Lean & Green ster gekregen voor het reduceren van emissies.

Duisport en BCTN

Sinds kort biedt BCTN een energie reducerende en snellere verbinding aan met China in samenwerking met onze partners in Duisport. BCTN is verbonden met Duisport via de drukst bevaren rivier van Europa waar meer dan 600 schepen per dag onze terminal passeren. Deze verbinding wordt vanaf Duisport, net zoals bijna alle andere achterlandverbindingen, aangeboden per trein.

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. De uiteindelijke doelstelling van Lean & Green is zero-emissie, gesymboliseerd door de 5e Lean & Green Star.



Havenbedrijf Rotterdam contracteert vier start-ups PortXL

Het Havenbedrijf Rotterdam gaat de samenwerking aan met vier start-ups voor de ontwikkeling van even zoveel innovatieve projecten. Samen met zes andere starters doorliepen deze ondernemingen het programma van de havengerelateerde accelerator PortXL en presenteerden gisteren hun resultaten tijdens 'Shakedown'.

De progressie die de tien geselecteerde start-ups in het drie maanden durende PortXL-programma lieten zien, was opmerkelijk. Maar liefst negen van hen, zagen de prestaties beloond met een contract met organisaties als Van Oord, Vopak, Boskalis, Alliander en Stena Line.



Foto: Marc Nolte

CFO Paul Smits van het Havenbedrijf Rotterdam en presentator Mare Straetmans (managing director PortXL).

Pilots en intentieverklaringen

Het Havenbedrijf Rotterdam tekende voor een kwartet doorontwikkelingen. Zo werden pilotcontracten gesloten met virtual reality training programma Parable en maritiem augmented reality-aanbieder FEO AR. Met bevrachtingsapp voor de binnenvaart 4Shipping en sanitaire afvalstoffen recyclear Liquid Gold werden intentieverklaringen ondertekend.

Nieuwe partners

Tijdens de Shakedown-bijeenkomst werd ook bekend gemaakt dat Rotterdam The Hague Airport, de Gemeente Rotterdam en Thales als nieuwe partners tot het PortXL-netwerk zijn toegetreden.

Over het PortXL-traject

PortXL is in 2015 opgericht door het Havenbedrijf Rotterdam samen met partners Van Oord, Vopak, Boskalis EY, Uniper, Rabobank, Rotterdam Port Fund, InnovationQuarter en Erasmus Centre for Entrepreneurship. Het is het enige havengerelateerde start-up programma ter wereld. PortXL scout wereldwijd naar start-ups in de sectoren Transport & Logistiek, Energie, Chemie & Raffinage en Maritiem.

Na de in februari gehouden 'Selection Days' hebben tien geselecteerde start-ups de afgelopen drie maanden hard gewerkt om hun innovaties naar het volgende niveau te tillen. Zij zijn daarbij intensief gecoacht door mentoren, partners en experts vanuit het PortXL netwerk. Tijdens Shakedown presenteerden de start-ups hun vooruitgang.

COLUMN

Autonoom transport: zelfrijdende vrachtwagens

In de vorige editie van Seaport schreven wij over de opkomst van het autonoom varen en de juridische gevolgen hiervan. Deze ontwikkeling is echter niet beperkt tot de scheepvaart, maar is zeker ook in het wegvervoer gaande. Zo heeft 'taxi-bedrijf' Uber al testritten uitgevoerd met een zelfrijdende vrachtwagen en zetten techgiganten zoals Google, Apple en Tesla ook in op de technologie. Dit soort nieuwe technologieën gaan gepaard met nieuwe risico's en dus ook met nieuwe vraagstukken. Zo zijn er allerlei aansprakelijkheids-vraagstukken te bedenken in geval een aanrijding wordt veroorzaakt door een falend besturingssysteem. In dit artikel zullen wij daar nader op in gaan. Indien een zelfrijdend voertuig wegens falen van het besturingssysteem een ongeval veroorzaakt zal in beginsel de eigenaar ervan aansprakelijk zijn. Uit de wet en de rechtspraak volgt namelijk dat de eigenaar van een voertuig aansprakelijk is voor een aanrijding indien het vervoermiddel niet aan de eisen voldeed die men eraan mocht stellen.

Indien bij de aanrijding een voetganger of fietser is betrokken, zal de eigenaar ook nog aansprakelijk zijn op grond van de Wegenverkeerswet. De rechtspraak is heel streng op dit onderwerp en de eigenaar van het voertuig zal zich dan ook zelden kunnen beroepen op overmacht. Dan is er ook nog de situatie dat een ander voertuig bij de aanrijding betrokken is. Blijkt het besturingssysteem in dat geval gebrekkig te zijn geweest dan zal de producent van het systeem aansprakelijk kunnen zijn, waardoor de schadelijgende partij zich tot de producent moet wenden.

Indien een falen in het besturingssysteem heeft geleid tot ladingschade zal de vervoerder aansprakelijk zijn op grond van de wet en eventueel het CMR-verdrag. Uiteraard geldt in dat geval wel dat de vervoerder op zijn beurt de producent aansprakelijk kan houden voor de schade. Om te voorkomen dat de vervoerder aangesproken wordt kan deze ervoor kiezen om een aansprakelijkheidsuitsluiting voor dit soort schade op te nemen in de vervoerovereenkomst. De ladingbelanghebbenden moeten dan wel met zo'n aansprakelijkheidsuitsluiting akkoord willen gaan.

In ieder geval is ons advies hetzelfde als vorige keer: zorg voor een deugdelijke verzekering. Dit soort nieuwe technologieën brengen nieuwe risico's mee en het is dan ook zeker raadzaam goed te overleggen met verzekeringsadviseurs en verzekeringsmakelaars om deze risico's af te dekken.

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.smallelange-lawyers.com



Nederland moet zich spiegelen aan Duits Masterplan spoorgoederenvervoer

Ondernemersorganisatie RailGood juicht het Duitse Masterplan spoorgoederenvervoer van 23 juni 2017 toe. RailGood is het samenwerkingsverband van Rotterdam Rail Feeding, LOCON, LTE Netherlands, TX Logistik, DistriRail, Lineas, Captrain Netherlands, Rail Force One, RTS en Shunter.

Het Duitse Masterplan sluit goed aan bij de doelen die RailGood nastreeft. Aangezien 90% van het spoorgoederenvervoer de Nederlands-Duitse grens passeert, is het cruciaal dat Nederland snel en daadkrachtig aansluiting zoekt bij dit Duitse staaltje van turbosamenwerking tussen bedrijfsleven, infrabeheer en overheid. Net als in Duitsland heeft ook het Nederlandse spoorgoederenvervoer dringend behoefte aan versterking van de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer. Ten eerste om de weg en het milieu te ontlasten door een modal shift naar spoorgoederenvervoer te stimuleren. Ten tweede om een gelijk marktspeelveld voor het spoorgoederenvervoer te creëren met een gezonde financiële basis. RailGood roept de Nederlandse overheid, ProRail, de havenbedrijven en bedrijfsleven in het spoorcluster op om het Duitse voorbeeld nog dit jaar te volgen.

De sterkten en kansen van het spoorgoederenvervoer zijn nog lang niet benut. Daartoe moet het spoorgoederenvervoer attractiever worden gemaakt voor verladers en logistiek dienstverleners. Daarbij is het zaak dat het spoorgoederenvervoer zijn voorsprong als veiligste en groenste ver-

voerwijze bestendigt en verder uitbouwt. Net als in Duitsland en eerder Zwitserland, vraagt dit om een integraal en breed gedragen maatregelenpakket. Dat vervolgens in een horizontale samenwerking tussen overheid, ProRail, havenbedrijven en bedrijfsleven moet worden uitgevoerd. RailGood ziet dit als de effectieve remedie om Nederland duurzaam logistiek concurrerend te houden. Dit om de Nederlandse havens, terminals, industrie en handel veilig, efficiënt, groen en veelal synchroonaal te verbinden met het achterland. RailGood herkent in het Duitse Masterplan de volgende thema's en maatregelen die Nederland hiertoe moet navolgen:

- Halvering van de infraheffingen voor spoorgoederenvervoer, reeds per 2018. Een gelijk speelveld met de truck en de binnenvaart moet zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd.
- Voorrechten voor voor- en natransport tussen verladers en terminals/laad- en lospunten voor inter- en multimodaal spoorgoederenvervoer.
- Beschikbaar stellen van efficiënte spoorinfrastructuur voor goederenvervoer:
 - o Gericht elimineren van infrastructuurele flessenhalzen in het Nederlandse gemengde spoorwegnet en op de grensovergangen (Emmerich, Venlo, Bentheim, Heerlen, Roosendaal, Sas van Gent, Maastricht en Budel).
 - o Alle nationale en internationale goederencorridors tussen de Nederlandse havens en industrie geschikt maken voor 740 meter lange treinen.
 - o Optimaliseren van de last mile spoorinfrastructuur en goederenemplacementen.
 - o Meer spoorontsluitingen van industrie en grote distributiecentra.
 - o Vervangen van beveiligingssysteem ATB NG door ATB EG of ERTMS level 1.

- Stimuleren en bevorderen van digitalisering/telematica en automatisering:
 - o Online goederencapaciteitsboekingsysteem ProRail en snelle orderafhandeling.
 - o Digitalisering van bedrijfsprocessen tussen ProRail, goederenvervoerders, rail terminals en aangrenzende spoorinfrabeheerders.
 - o Stimuleren en uitbreiden van digitale dienstverlening aan verladers en logistiek dienstverleners versterken en uitbreiden.
 - o Aansluiten bij de Duitse vernieuwingen in voertuigtechnieken.
- Verdere vergroening van de schoonste modaliteit spoorgoederenvervoer:
 - o Stimuleren van schone brandstof en het financieel haalbaar maken van aanschaf van hybride locomotieven bij vervanging.
 - o Toelaten van weg/rail-rangeervoertuigen voor last mile rangers.
 - o Gerichte elektrificatie van spoorlijnen voor goederenvervoer en de last mile, waaronder de spoorlijnen Roermond-Venlo en Zutphen-Goor-Hengelo.
- Scholing en educatie van vakmensen.



Het Havenbedrijf Rotterdam ontplooit diverse activiteiten ter bevordering van het goederenvervoer per spoor

Met alle terminals op Maasvlakte 1 en 2 zijn afspraken gemaakt over de zogeheten 'modal split': de manier waarop de containers met een eindbestemming op het Europese continent worden vervoerd. Meer lading moet per spoor en binnenvaart worden vervoerd. Het aandeel van de weg moet terug van 45% in (2013) naar 35% (in 2035), het aandeel van de binnenvaart omhoog van 42% naar 45% en het aandeel van het spoor van 13% naar 20%.



Betuweroort) weg te nemen als nieuwe treinverbindingen op te zetten en de frequentie van bestaande op te voeren. En Havenbedrijf Rotterdam roept Kabinet en Kamer op een gelijk speelveld mogelijk te maken, zowel tussen Nederland en haar buurlanden als tussen weg, binnenvaart en spoor, zodat het goederenvervoer logistiek geoptimaliseerd wordt met minimale kosten en minimale omgevingseffecten.

Binnen de Rotterdamse haven is het noodzakelijk de containers van de verschillende terminals te combineren om zo voldoende massa te krijgen om treinverbindingen rendabel te kunnen exploiteren. Daar zijn onder meer de **PortShuttle** (een treindienst tussen de verschillende terminals) en de geplande

aanleg van de **Container Exchange Route** (CER, een interne baan binnen de poorten van de terminals) voor bedoeld.

Het Havenbedrijf heeft bovendien het project **Rail Incubator** opgezet om ontwikkeling van het spoorproduct te ondersteunen. Dat zorgt onder andere voor financiële ondersteuning voor startende, nog niet rendabele spoorverbindingen.

Ook is onlangs de beta-versie van de routeplanner **Navigate** gelanceerd, een online tool waarin deepsea en shortsea schema's met 550 havens wereldwijd en de rail- en binnenvaartverbindingen tussen Rotterdam en ruim 150 Europese inland terminals zijn opgenomen.

Redenen om deze verschuiving tussen vervoersmodaliteiten (modal shift) te willen zijn enerzijds de bereikbaarheid (voorkomen files op de A15) en de milieukwaliteit, anderzijds zijn bestemmingen in m.n. Zuid-Duitsland en Midden-Europa niet aantrekkelijk voor de vrachtwagen (te ver in verhouding tot de kosten) en niet bereikbaar per binnenvaart. Juist in deze regio's wordt de komende jaren economische groei verwacht. Rotterdam wil het marktaandeel in deze regio's uitbreiden. Een goede spoor-aansluiting is dan van essentieel belang.

Traditioneel zijn de Duitse havens meer op spoor gericht. Duitsland heeft immers afgezien van de Rijn weinig bevaarbare rivieren. Rotterdam heeft daardoor in Beieren slechts een zeer beperkt marktaandeel in het containervervoer per spoor en in Zuidwest-Duitsland 7% terwijl de afstand tot Rotterdam vergelijkbaar is met die tot de Noord-Duitse havens en vanuit Azië bespaart aanlanden in Rotterdam twee dagen varen (en dito emissies) naar Hamburg.

Doel van de inzet van het Havenbedrijf is zowel knelpunten in de fysieke infrastructuur, zoals de Calandspoorbrug bij Rozenburg (met het Theemswegtracé), en de capaciteit van het spoor tussen Emmerich en Oberhausen (het zogeheten 'derde spoor



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

Haven beroepen

Door: Lydia Gille

Een dienst meemaken met twee combimachinisten van RTB Cargo leert dat Frank Lamb en Maurice Kalkman genieten van het eigen baas zijn en het werken in de buitenlucht. Ze weten te analyseren, problemen op te lossen en soms zelfs reparaties uit te voeren. De mannen hebben het hele treinproces op de baan in de knip, van trein besturen tot rangeren en het wagenmeesterschap. Hoewel vaak solo aan het werk is de werkdag voor hen heel sociaal dankzij de contacten met vele partijen en de samenwerking met de collega's. En zoals ze zelf zeggen: weinig stress, bovengemiddelde arbeidsvoorwaarden en goede carrièrekansen. Ze werken bij RTB Cargo in Rotterdam-Waalhaven. Een Duits bedrijf als onderdeel van de R.A.T.H.-groep. Onder de naam RTB Cargo opereren nu vier bedrijven. In Nederland, België, Duitsland en Oostenrijk, met vestigingen in Rotterdam, Antwerpen, Aken en Salzburg. Gezamenlijk bedienen ze bestemmingen in de Benelux, Duitsland, Polen, Tsjechië, Slowakije, Oostenrijk en Hongarije.



Spoorwegovergangen en uitritten zijn complicerende factoren voor het rangeerwerk in de haven.



Dieselloc type G1206

Het Rotterdamse RTB Cargo heeft een toelating in Nederland en België, onderhoudt de contacten met de terminals en doet de onderhandelingen met de infrabeheerders. Het bedrijf heeft 25 eigen machinisten in dienst, waarvan 8 à 9 opgeleid zijn om ook in Duitsland te rijden. Afhankelijk van de conjunctuur huurt RTB Cargo machinisten in. Frank Lamb en Maurice Kalkman geven een inkijkje in hun veelzijdige werk.

Frank en Maurice zijn beiden combimachinist en volledig bevoegd. In de praktijk betekent dat vaak dat zij alleen een trein bedienen en het vak van wagenmeester, rangeerder en machinist tegelijk uitvoeren. Is de treintrafiek gecompliceerd dan gaan er twee man mee. Als verslaggever te velde maak ik zo'n gecompliceerde treinbehandeling mee. Een trein van 620 meter lang met 25 wagens met containers en tanktainers en een elektrische loc ervoor is vanuit Kutno in Polen aangekomen in Rotterdam en moet afgeleverd worden op de Container Terminal Twente (CTT) in Pernis. Daar is geen bovenleiding en daarom zal een dieselloc het geheel in duwbeweging binnenrijden. CTT heeft vijf sporen van 350 meter lengte, wat betekent dat de trein moet worden 'opgeknijpt'. Onderweg rijden we in een bocht om het Shell-terrein heen en komen

een uitrit van Shell en een van Pernis Tank Cleaning en een spoorwegovergang tegen. Allemaal complicerende factoren.

Wisselwerking tussen de mannen op het spoor

Maurice is vandaag ingedeeld als machinist en hij 'plakt' met een gangetje van 5 km per uur de koppeling van de dieselloc aan die van de elektrische loc. Er wordt een remproef uitgevoerd, waarna Frank zijn wandeling begint naar de achterkant van de trein. In zijn functie van wagenmeester controleert hij en passant de technische staat van de wagens en de lading. Hij let op of de koppelingen en luchtslangen goed aangesloten zijn en of in geval van gevaarlijke stoffen de bestickering conform de regels is. Eenmaal aangekomen bij de laatste wagon, stapt Frank op een klein platform met een beugel om zich aan vast te houden en kan de trein gaan rijden.

Naam:
Maurice Kalkman en Frank Lamb

Leeftijd:
Maurice 42, Frank 27

Functie:
Combimachinist

Bedrijf:
RTB Cargo, Rotterdam

Werkzaam in de haven sinds:
Maurice 2011, Frank 2014

De mannen staan permanent met elkaar in contact. Tot anderhalf jaar geleden ging dat met een portofoon. Tegenwoordig met de mobiele telefoon en een 'oortje'. Maurice vertelt wat een vooruitgang dat is. "We staan in continue verbinding en er zijn geen onderbrekingen vanwege het beperkte aantal frequenties, geen storingsen door alle containers die hier in het havengebied hoog in stack staan en vooral ook geen signaalstoringsen. Daar heb ik in de tijd dat ik nog in de bouw werkte nare ongelukken van zien komen." Alleen op de terreinen van de petrochemie zijn mobiele telefoons vanwege explosiegevaar niet toegestaan en moeten de combimachinisten hun toevlucht weer nemen tot de portofoons. "We hanteren in onze communicatie een strikte gespreksdiscipline", zegt Maurice. "Door het gebruik van 'over' en 'sluiten', het NATO-alfabet, en door getallen cijfer voor cijfer te benoemen."

Inspanning en concentratie

De goederentrein vertegenwoordigt een enorme massa. Bij een snelheid van 10 km per uur is de remweg 10 meter. We rijden ongeveer 15 km per uur. De positie van Frank op zijn platformpje voorop de mastodont is kwetsbaar. "We moeten elkaar volledig kunnen vertrouwen", zegt Frank. "Ik vorm hier de ogen en oren van Maurice en hij moet snel reageren op mijn aanwijzingen. Niet twijfelen. Het maakt immers een groot verschil of de collega op de bok 1 seconde of 5 seconden later remt."

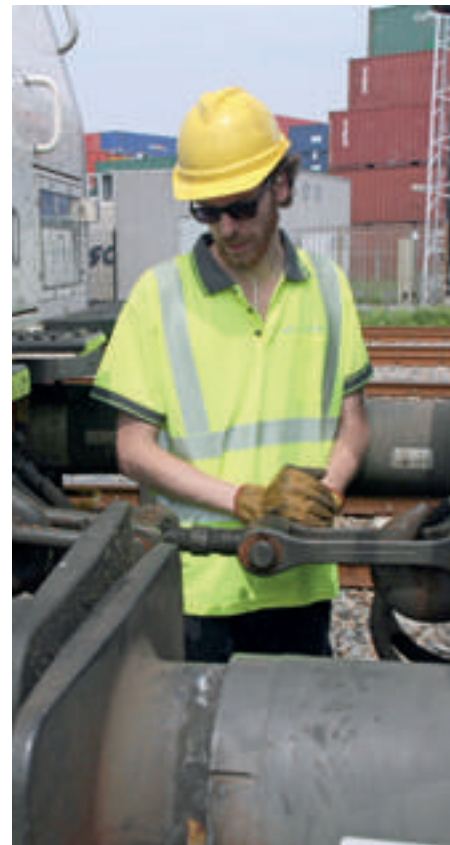
De uitritten en overgangen zorgen voor een komen en gaan van voertuigen. Frank moet niet alleen opletten voor de veiligheid, maar ook zorgen dat er doorstroming blijft voor alle vervoerders, zodat er geen file ontstaat. In de functie van rangeerder heeft Frank vandaag de fysiek zwaarste taak. Hij moet

al van de trein springen om een wissel om te gooien, later bij de spoorwegovergang sleutelen om de spoorbomen naar beneden te halen, en voor aankomst bij de terminal de trein tussen wagen 13 en 14 opknippen. "Rangeren is op en af springen, onder buffers door kruipen en los- en vastdraaien van de koppelingen", zegt Frank. Dat laatste kan zwaar werk zijn. Op een recht stuk helpt Maurice door de trein zachtjes aan te drukken. Een soort wrikken op afstand. "Maar het kan heftiger", legt Frank uit. "Op het ProRail-terrein in de Europoort ligt een krappe bocht en dat geeft druk op de koppelingen. Dan moeten we zo 20 koppelingen losser draaien om de trein naar binnen te kunnen duwen."

Wat maakt de baan van combimachinist zo aantrekkelijk?

Maurice: "In de eerste plaats de afwisseling en de onverwachte kanten van het werk. Ik zorg steeds dat ik aan het einde van de dienst brood en water overhoud, want er kan altijd iets gebeuren waardoor het werk uitloopt. In dit werk loont het om een technische achtergrond te hebben, waardoor je veel aan schades, vastgelopen remmen of wat dan ook zelf kunt oplossen. En als ik het niet weet, bel ik anderen, want je loopt in de meeste diensten alleen. Die zelfstandigheid vind ik ook prettig."

"Goede contacten zijn belangrijk", vult Frank hem aan. "Voor de veiligheid is het al zaak vriendjes te zijn met je maten, maar ook voor het overnemen van diensten. We onderhouden goede contacten met de klanten, dat zijn de terminals, en met de verkeersleiding en de mensen op kantoor. Voor hen is het fijn als we zelf wat kunnen regelen, dat scheelt werk."



Frank Lamb, combimachinist van RTB Cargo, tussen de buffers om de koppeling los te draaien.

Maurice: "Mijn opleiding technische dienst volgde ik bij de Marine. Ik heb nog in een machinefabriek gewerkt en 10 jaar in de bouw. Daar kreeg ik last van mijn knieën. Je sjuwt veel en slijt hard. Op mijn 35ste bedacht ik me dat ik zo niet oud wilde worden. Hier ervaar ik weinig stress. Veel werk is gepland en wat anders loopt moet je zelf oplossen en daar heb je dus zelf grip op."

Frank: "Ik heb een vooropleiding gedaan tot procesoperator, maar heb dit vak nooit beoefend. Al tijdens mijn opleiding ben ik begonnen met werken en heb zeven jaar gewerkt als caravanmonteur. Voor doorgroei moest ik 20 jaar wachten. Hier zijn carrièrekansen. De werkplaats betaalde redelijk, maar hier verdien ik het dubbele. Om op dit punt te komen heb ik de versnelde opleiding gedaan op een private school; in zes maanden inclusief praktijk. Een volgende stap zou de Duitse regelgeving zijn om daar de baan op te kunnen."

Een technische achtergrond is in dit vak heel praktisch. Bij de trein doe je het werk meestal alleen en dan moet je een goede analyse kunnen maken van wat er fout zit. De reguliere opleiding bij het Scheepvaart- en Transport College duurt vier jaar. Na 3 jaar in het vak word je mentor en door de collega's mee te nemen dragen Maurice en Frank als allrounders het stokje over, want, zo zeggen zij: "Het meeste leer je in de praktijk".



Maurice Kalkman, combimachinist van RTB Cargo, in telefonisch contact met zijn rangeerder buiten voorop de 630 meter lange goederentrein.



Bodemas specialist Heros Sluiskil organiseerde interactief congres bij Bio Base Europe

EU moet hergebruik van afval stimuleren

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Chris Platteeuw

Heros Sluiskil, de grootste verwerker van AEC-bodemas in de Benelux, organiseerde onlangs een interactief congres in het Bio Base Europe Training Center in Terneuzen. Onder leiding van de bevlogen dagvoorzitter Roelof Hemmen (voormalig anchorman van RTL Nieuws) gaven een aantal internationale sprekers hun visie op de circulaire economie en de toekomst van bodemas in het bijzonder. Aanleiding voor het internationale evenement is de realisering van de nieuwe AEC-bodemas opwerkingsinstallatie (CBOI 2017) en de nieuwe non-ferro fabriek. De nieuwe installaties zorgen voor een optimalisering van het productieproces van Heros Sluiskil.

Slotdebat met vlnr dagvoorzitter Roelof Hemmen, gastheer Erwin Pieters, Maxime Pernal, Jos Brouwers, Boris van der Ham, Jose Jorge Diaz del Castillo en Marcel Bettonvil.

Centraal staat de verduurzaming van de mineralen uit bodemas en de verbeterde terugwinning van metalen. Primaire grondstoffen als zand en grind zijn schaarser dan menigeen denkt. Na opwerking bij Heros, onderdeel van Remex Mineralstoff GmbH, wordt bodemas gebruikt als funderings- en ophoogmateriaal in de wegenbouw, voor landschappelijke inpassing of als zand- en grindvervanger voor de beton- en asfaltindustrie.

Duurzame kringloop

Aan het slot van het seminar was er een levendig debat over de duurzame kringloop met gastheer Erwin Pieters (directie Heros Sluiskil), Boris van der Ham (oud-Tweede kamerlid D66), professor Jos Brouwers (TU Eindhoven), Jose Jorge Diaz del Castillo (EU Commissie), Marcel Bettonvil (MBI) en Maxime Pernal (CEWEP). Het was een belangrijke bijeenkomst, mede omdat er een delegatie uit Brussel was die heeft kunnen zien dat er veel mogelijk is met bodemas voor de industrie. Een mooie kick

off voor gesprekken met de EU en de diverse stakeholders. "De overheid heeft als belangrijke taak om het hergebruik van afval te stimuleren. De Nederlandse Green Deal is een mooi voorbeeld van high tech innovatie voor de rest van Europa", aldus Boris van der Ham.

Na het congres kregen de vele gasten uit binnen- en buitenland bij Heros in Sluiskil een rondleiding in de nieuwe non-ferro fabriek en de nieuwe AEC-bodemas opwerkingsinstallatie.

Interessante rondleiding

"Het was een interessante rondleiding. Hergebruik van afvalstromen is essentieel voor duurzame ontwikkeling en bio based economy. In het begin waren we best wel huiverig toen een afvalbedrijf als Heros naar de gemeente Terneuzen kwam. Inmiddels blijkt het een van de meest innovatieve bedrijven te zijn op het gebied van herwinning van grondstoffen uit afval. Heros is een sterke pijler van de groeiende economie in de Kanaalzone van Gent naar



Directeur Erwin Pieters van Heros Sluiskil in zijn openingswoord.



Burgemeester Jan Lonink van de gemeente Terneuzen.

Terneuzen", aldus burgemeester Jan Lonink van Terneuzen.

Vergroening

"De verduurzaming van de mineralen uit bodemas en de verbeterde terugwinning van metalen bij ons in Sluiskil, zijn mede een gevolg van de afspraken die binnen de Green Deal zijn gerealiseerd. De nieuwe installaties zorgen voor verdere vergroening van onze producten", aldus Erwin Pieters, die samen met Arie de Bode en Jan Kappetein de directie vormt van Heros Sluiskil.

Waardevolle metalen

Heros recupereert uit de AEC-bodemas zoveel mogelijk aan waardevolle metalen zoals koper, zink, lood, nikkel, chroom en aluminium. Via de CBOI worden er al metaaldeeltjes vanaf twee millimeter teruggewonnen. Ook edele metalen krijgen steeds meer de aandacht. Afkomstig van bijvoorbeeld zoekgeraakte sieraden, maar goud en zilver zit vooral ook in elektronica, die mensen bij het huishoudelijk afval hebben gedeponeerd.

Magnetische lading

In de opwerkingsinstallatie krijgen de metaaldeeltjes een elektrisch magnetische lading waardoor ze kunnen worden afgescheiden van de mineraalstroom, zoals zand, steen en glas. Het is een win-win situatie want naarmate men meer ferro en non-



Rondleiding in de nieuwe non-ferro fabriek.

ferro metalen kan terugwinnen, worden de uit de bodemas afkomstige bouwstoffen (granulaten) schoner. Deze granulaten zijn bestemd voor de bouw en industrie.

Remex Mineralstoff GmbH

Terwijl het rond de eeuwwisseling veelal een kwestie van pionieren was in de opwerking van bodemas, is Heros in de loop der jaren uitgegroeid tot een stabiele gestructureerde organisatie. De overname in 2012 door het kapitaalcrachtige Remex Mineralstoff GmbH biedt extra mogelijkheden tot expansie en verdieping op het vakgebied. Met de CBOI 2017 worden er extra zeefstappen genomen, bijvoorbeeld om meer RVS terug te winnen. "Met deze nieuwe installatie winnen we ook de tienden aan procenten van non-ferro meta-

len die voorheen in de bodemas achterbleven. Wat in de eerste bewerking aan non-ferro is blijven steken, halen we er in de tweede lijn zoveel mogelijk alsnog uit", benadrukt Pieters.

Duurzaam alternatief

Met de introductie van granova® heeft Heros een duurzaam alternatief voor primaire grondstoffen in onder meer beton op de markt gebracht. Granova® kan tot 50 procent van de primaire grondstoffen zand en grind vervangen bij de productie van niet constructief beton zoals depotblokken, tegels, stenen, banden en vloerplaten. Tegelijkertijd richt Heros zich middels de introductie van andere nieuwe producten als Granova® Hydromix en Granova® Combimix ook op de markt voor wegenbouw, bedrijfsterrainen en infrastructurele werken. Een markt met zeer strenge kwaliteitseisen. Deze producten zijn vrij toepasbaar als ophoogmateriaal en funderingsmengsel.



Lunch bij Heros Sluiskil.



Een vraag uit de zaal.



Bezoek aan de nieuwe CBOI 2017.

Wasinstallatie

Als laatste in de (voorlopige) rij van vernieuwingen, is de uitbreiding en verbetering van de capaciteit van de bodemas wasinstallatie gerealiseerd. Haar belang is vooral gelegen in het verwijderen van de diverse zouten uit de bodemas. De gewassen bodemas wordt als Granova® Combimix en Granova® Hydromix op de markt gebracht. Heros heeft onlangs in nauwe samenspraak met Rijkswaterstaat op het Eco Park een proefterrein met Granova® Combimix gerealiseerd.

www.heros.nl

Unieke oplossing: Vos Logistics combineert LNG met Ecocombi

- Vos Logistics investeert in duurzame trucks
- Innovatieve combinatie van LNG en Ecocombi
- Een volgende stap in duurzaam transport: 60% meer volume en 42% minder CO₂-uitstoot

De samenwerking tussen Vos Logistics en Pipelife is succesvol. Vos Logistics neemt al 1,5 jaar al het transport voor Pipelife voor haar rekening en heeft nu twee nieuwe LNG Ecocombi-trucks toegevoegd aan haar vloot om de gezamenlijke doelstellingen van de bedrijven op het gebied van duurzaamheid en kostenefficiëntie te verwezenlijken.

De samenwerking tussen Pipelife, een van de grootste fabrikanten van kunststof leidingssystemen en hulpstukken in Europa, en Vos Logistics verloopt nog steeds uitstekend. In januari 2016 heeft Pipelife Nederland al haar binnenlandse en internationale transport toevertrouwd aan Vos Logistics, dit als gevolg van een sinds 2013 succesvolle samenwerking met Pipelife België. Het gaat hierbij om alle dagelijkse zendingen vanuit Enkhuizen naar verschillende bouwterreinen en detailhandelaren. Hiervoor worden verschillende transportmiddelen ingezet, waaronder semi diepladers, kraanwagens voor lange transporten en tautliners.

Ondanks dat we ons continue blijven richten op het beperken van lege kilometers tot een minimum, blijft ons doel ook om zoveel mogelijk gebruik te maken van LNG-trucks. LNG draagt bij aan de doelstelling van beide bedrijven om hun uitstoot van schadelijke stoffen zoals NO_x, SO_x, fijnstof en broeikasgassen te verminderen.

Mark van Loon, Managing Director bij Pipelife Benelux: "Bij Pipelife doen we er alles aan om een trendsetter te zijn op het gebied van duurzaamheid. We zijn altijd op zoek naar innovaties binnen de technologie en kunststof, terwijl we tegelijkertijd ook het energieverbruik van onze processen verminderen."

Met het oog op de doelstellingen van beide bedrijven op het gebied van duurzaamheid en kostenefficiëntie heeft Vos Logistics nu twee nieuwe LNG Ecocombi-trucks aangeschaft. "Tot nu toe waren er twee keuzes voor het vervoeren van goederen: gebruikmaken van een LNG-truck of de Ecocombi. Deze combinatie is zeer innovatief," legt Roy van Tilburg, Manager Domestic Transport & Service Deliveries bij Vos Logistics, uit. "De nieuwe aanwinsten worden alleen ingezet voor Pipelife," gaat van Tilburg verder.

Bij LNG-trucks is de uitstoot van CO₂ tot wel 15% minder in vergelijking tot trucks die op diesel rijden. Daarnaast kunnen trucks die op LNG rijden eventueel ook op vloeibaar biogas (LBG) rijden, waardoor ze bijdragen aan een duurzaam energieverbruik en een betere leefomgeving. De Ecocombi kan per rit 60% meer vervoeren (145 m³).

Roy van Tilburg is enthousiast: "Het combineren van de Ecocombi met LNG tilt duurzaam transport naar een hoger niveau. We vervoeren nu kunststof pijpleidingen en hulpstukken op deze manier, maar het kan

natuurlijk ook ingezet worden voor andere markten, zoals de bouwindustrie en detailhandel."

Mark van Loon: "Het gebruik van de LNG Ecocombi past precies bij onze denkwijze. Wij zijn blij dat we samenwerken met een logistieke partner die ons de mogelijkheid biedt om op een positieve manier bij de te dragen aan het milieu en tegelijkertijd verantwoord te ondernemen.

Vos Logistics is een specialist op het gebied van transport- en klantspecifieke logistieke diensten. Met een netwerk van 25 eigen vestigingen is Vos Logistics actief in heel Europa. Met 2.000 medewerkers exploiteert de onderneming een moderne vloot van 1.050 voertuigen, 3.200 laadeenheden en 190.000m² opslagcapaciteit. De oplossingen bestaan uit logistieke diensten die aansluiten op de wensen van de klant, van forwarding, opslag en distributie tot aan supply chain-oplossingen waarbij Vos Logistics het management van de volledige of gedeeltelijke goederenstroom van de klant op zich neemt. In de bulk- en volumetransportmarkten schaaft Vos Logistics zich onder de grootste wegvervoerders in Europa. De kracht van de onderneming ligt in de combinatie van een pan-Europees netwerk, geavanceerde ICT-systemen en de focus op kwaliteit en service.

www.voslogistics.com



Port of Den Helder faciliteert operatie NAM moderniseert productieplatforms Noordzee

In Den Helder is het eerste overbodige platformonderdeel van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) voor demontage in de haven gelost. NAM maakt al haar platforms op zee toekomstbestendig. Port of Den Helder faciliteert de operatie en internationaal logistiek dienstverlener Peterson verzorgt de transportwerkzaamheden.



Werkzaamheden voor Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) in Port of Den Helder.

"De offshore industrie op de zuidelijke Noordzee is in beweging. Er is veel activiteit bij de modernisering van olie- en gasplatforms en de aanleg van windmolenparken. Als havenbedrijf zijn wij uiteraard content dat wij een faciliterende rol hierin kunnen spelen", aldus directeur Port of Den Helder Jacoba Bolderheij.

Onbemande platforms

NAM moderniseert al haar platforms in de Noordzee tot eenvoudige, onbemande units. Gasbehandelingsinstallaties, verblijfsruimten, kranen en helikopterdekken worden afgevoerd en komen in de haven van Den Helder aan wal voor demontage. Het toekomstig onderhoud aan deze platforms wordt gedaan door het onderhoudsschip De Kroonborg. Dit innovatieve schip vertrekt iedere twee weken met 60 medewerkers uit Den Helder voor een ronde langs de onbemande platforms op de Noordzee.

Duurzame gaswinning op zee

Het vereenvoudigen (de-complexen) van de productieplatforms levert een grote kostenbesparing op. Dat komt doordat de onderhoudskosten sterk afnemen en medewerkers effectiever kunnen werken. Arthur Hartong, Maintenance Manager NAM: "Het is belangrijk te innoveren bij de gaswin-

ning op zee. Wij moderniseren onze platforms met nieuwe en duurzame technieken, vereenvoudigen onze installaties en beperken daarmee de emissies en de kosten. Gaswinning op de Noordzee blijft de komende decennia enorm belangrijk in de Nederlandse energiemix. Totaal wordt 30% van het Nederlandse aardgas op zee gewonnen."

Eerste klus

Het platform L13 Delta is het eerste platform dat wordt vereenvoudigd. Internationaal logistiek dienstverlener Peterson heeft inmiddels een helikopterdek van 110 ton in twee delen naar wal gebracht. Andere staalconstructies en installaties worden vervolgens verwijderd. Eind juli wordt een eenvoudig en vernieuwd platform opgeleverd. Op dit moment werken er circa 90 medewerkers op zee om de klus op tijd en veilig uit te voeren.

Ron van der Laan, Regional Director Peterson: "Het de-complexen van NAM-platforms faciliteren wij graag. De economische levensduur wordt verlengd en dat is positief voor de werkgelegenheid. Door gebruik te maken van de bestaande supply chain blijven de logistieke kosten binnen een aanvaardbaar niveau."



Duurzaamheid en innovatie staan voorop Hoogwaardig kunststof voor de aquacultuur

Door: Henk van de Voorde

Vroeger kochten de arme mensen mosselen bij de mosselboer omdat ze goedkoop én gezond waren. Anno 2017 staan de Zeeuwse mosselen culinair hoog aangeschreven bij alle lagen van de bevolking. Zilte zaligheden als de kreeft, de mossel en de oester behoren tot het culturele erfgoed van Zeeland. Ze staan bekend om hun hoge kwaliteit en gezonde voedingswaarde. Het nieuwe seizoen van de Zeeuwse bodemcultuurmosselen is op woensdag 28 juni officieel van start gegaan met een vaartocht naar een mosselperceel op de Oosterschelde. Al varende werden de eerste mosselen geproefd.



Het mosselseizoen is woensdag 28 juni officieel van start gegaan.

De kwekers hebben met de natuurbeschermingsorganisaties en de overheid consensus bereikt om geleidelijk over te schakelen op het kunstmatig winnen van mosselzaad via de Mossel Zaad Invanginstallaties (MZI's). Eind mei werden in Zeeland al de eerste hangcultuurmosselen van het seizoen 2017 geoogst. Deze aan touwen in het water gekweekte mosselen dienen zich altijd vier tot zes weken eerder aan dan de mosselen van de bodemcultuur. De Zeeuwse mossel is een echte delicatessen die zijn weg weet te vinden naar restaurants, visspeciaalzaken en supermarkten in heel België en Nederland.

Hangcultuur

In de hangcultuur hecht het mosselzaad zich in het water via de stroming vast aan touwen. De kleine babymosselen worden hierna in kousen opgesocht, waarbij ze in

twee jaar uitgroeien tot volwassen mosselen. Bodemcultuurmosselen worden al 150 jaar in Zeeland gekweekt, maar het cultiveren aan touwen is voor Nederland relatief nieuw.

Visserij

Iroy Rombouts van AllFlex Lifetime Solutions heeft in toenemende mate de focus op de visserij & aquacultuur (met name de mossel- en oestersector), recreatie & toerisme en de foodsector. "Wij bieden allround flexibele oplossingen met betrekking tot kunststof verwateringssystemen. Bijvoorbeeld verwateringsbakken, maar ook leidingen. Vrijwel alle fabrieken die voedsel produceren hebben veel water nodig. Negen van de tien keer zijn dat kunststofleidingen, waar bijvoorbeeld suikerwater of melasse doorheen moeten kunnen", verklaart Rombouts.



Ondernemer Iroy Rombouts van Allflex heeft de focus op de mossel én oestercultuur.

Duurzaamheid en innovatie

Voor de visserij heeft het bedrijf uit Halsteren, op het snijvlak van Brabant en Zeeland, een gespecialiseerd programma waarbij duurzaamheid en innovatie voorop staan. Door haar nieuwe technieken en materialen kan er met meer rendement en duurzaamheid worden gevestigd. Zo levert Allflex onder meer mosselhangcultuursystemen en kweekvijvers. "Wij maken open bassins voor de kweek van vissen, algen en schelpdieren. Daarbij zijn wij ook gespecialiseerd in frames voor de mosselhangcultuur. Mosselen hebben veel water nodig, ook voor de voortstuwing. Wij maken dan ook speciale leidingsystemen voor de mosselsector."

Mosselzaad

Klanten willen zo vroeg mogelijk mosselen hebben. Daar spelen de Zeeuwse hangcultuurkwekers op in. "De afgelopen jaren heeft de technische kennis van het werken met hangcultuur zich sterk ontwikkeld in Nederland. Voor het invangen van mosselzaad in de bodemcultuur gebruiken de mosselkwekers Mossel Zaad Invanginstallaties (MZI's). Het mosselzaad valt op de zogenaamde wilde banken in de Waddenzee. Voor het invangen dient men vergunning van het Ministerie van Economische Zaken te hebben", aldus oud-burgemeester Cees van Liere, afkomstig uit een echte Zeeuwse vissersfamilie en jarenlang voorzitter van de Stichting Vrienden van de Zeeuwse Mossel en de Dag van de Visserij.

Oesters

In Zeeland worden ook innovatieve kweekmethodes onderzocht voor de oesters. Met name Oester Broed Invang installaties, analoog aan de Mossel Zaad Invang installaties. De start van het Nederlandse oesterseizoen is traditiegetrouw in september. Het aanbieden van het eerste vaatje bijzondere platte oesters is altijd een bijzondere happening. Cees van Liere neemt op donderdag 21 september officieel afscheid als preses van de Nederlandse Oestervereniging, maar volgt als kenner de sector nog altijd op de voet.



Frame voor de hangcultuur bij Neeltje Jans Mosselen.

Off-bottom omschakeling

"Zilte Zeeuwse zaligheden als de kreeft, de mossel en de oester zijn afhankelijk van natuurlijke omstandigheden. Ze bevatten veel eiwitten en mineralen en juist weinig vet. Het zijn gezonde natuurlijke producten. In de hele schelpdiercultuur moet wel de transitie gemaakt worden naar innovatieve vangstmethoden. De Mossel Zaad Invanginstallaties worden voor de mosselcultuur inmiddels sector breed toegepast. In de oestersector staan we aan de vooravond van de off-bottom omschakeling", zegt Van Liere. "Tien jaar na dato moet ook in de oestersector dezelfde omschakeling worden gemaakt", vult Rombouts aan. Op de Abdij in Middelburg vindt op donderdag 14 september de 15e Nationale Zeeuwse Oesterpartij plaats.

Jachthavens

Allflex heeft een compleet gamma van kunststof artikelen om jachthavens in te richten. Het bedrijf ontwerpt en produceert aanlegsteigers, kajaksteigers, roeiplatforms, boothuizen en drijvende terrassen

in diverse uitvoeringen. Daarnaast produceert het bedrijf van Iroy Rombouts ook duurzame kunststof bruggen. Hij heeft ook een duurzame methode ontwikkeld voor (ondergrondse) wateropslag, beschoeiing en waterbeheer.

Lange levensduur

"Al onze producten zijn vervaardigd van hoogwaardige kwaliteit kunststof, met een ongekend lange levensduur die vele malen hoger ligt dan die van bijvoorbeeld conventionele stalen of houten steigers. Er wordt gebruik gemaakt van non-toxische kunststoffen, waardoor er geen afgifte is van milieubelastende stoffen aan het ecosysteem. Bovendien wordt het materiaal niet aangetast door zuurstof, (zout) water, algengroei, mos, schimmels en insecten. Ook voor de visserij (zowel voor de kwekers als de verwerkers) hebben we interessante producten, maar men moet zich er meer van bewust worden dat ook in die sector veel in kunststof kan", legt Rombouts uit.

www.allflex-plastics.com



Drijvende pomp unit voor de food industrie.

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 inzamelschip 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



KOCH Adviesgroep

Ingenieurs & Architecten

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

NGICT, de snelste manier van container handling!



Kijk op:
www.NGICT.eu

www.kochadviesgroep.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



Coöperatieve
Vereniging van
Vlietlerlieden w.a.

Nieuwsberichten

Kade spoorweghaven in Den Helder volledig opgeknapt

Port of Den Helder heeft de kade aan de Spoorweghaven vernieuwd. Hierdoor is 260 meter kaderuimte met een diepgang van 4 meter beschikbaar gekomen. Met deze extra faciliteit komt het havenbedrijf tegemoet aan de stijgende vraag naar ruimte voor schepen die in afwachting van een volgende opdracht voor een wat langere periode aangelegd moeten worden.

De kade, ook wel bekend als de 'oude Mijndienstkade', is na jaren braak te hebben gelegen vanaf begin dit jaar volledig vernieuwd. Zo is de kade voorzien van verharding, verlichting en walstroombank. Ook is het omliggende terrein opgeknapt. De kade is een uitbreiding van de Nijverheidskade.

Nieuwe ontsluiting

In het najaar wordt de bestaande onderzoeklocatie van Imares op het terrein flink uitgebreid. Nadat het pand aan de Bassinggracht (voormalige duikmedisch centrum) is opgeknapt, wordt de aansluitende weg op de Bassinggracht opnieuw ingericht.



Simwave sluit contract met Genting Hong Kong

Simwave B.V. heeft op 31 mei jl. een overeenkomst gesloten met Genting Hong Kong. Voor minimaal de komende vijf jaar zullen de bemanningen van de tot het concern behorende cruisevaartmaatschappijen hun trainingen en assessments bij het maritieme simulatorcentrum van Simwave in Barendrecht afwerken. Vanaf 2018 zal ook het nieuw te bouwen Simwave-centrum in Singapore hiervoor ingezet worden.

TVM, TLN en Hausfeld werken samen bij truckkartel claim

TVM verzekeringen, ondernemersorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) en advocatenkantoor Hausfeld & Co bundelen de krachten bij de voorbereiding van een collectieve claim tegen truckfabrikanten. Die fabrikanten hebben jarenlang verboden prijsafspraken gemaakt en zijn daarvoor vorig jaar beboet door de Europese Commissie. Gedupeerden kunnen hun schade claimen bij de betreffende truckfabrikanten.

collectief TVM/TLN/Hausfeld. Die ondernemers hoeven na afronding van de zaak daarom geen enkele vergoeding te betalen aan Hausfeld & Co. Een eventuele ontvangen compensatie komt daarom volledig ten goede aan de ondernemer. Voor klanten zonder verkeersrechtsbijstandverzekering, die geen lid zijn van TLN, heeft TVM een gunstig 'success fee' bedongen. In totaal gaat het om een potentieel aantal van circa 80.000 trucks.

Voor transportondernemers die op dit moment een TVM-verkeersrechtsbijstandverzekering hebben, betekent dit dat zij de kosten voor rechtsbijstand volledig door TVM vergoed krijgen als zij zich hebben aangesloten of aansluiten bij het

Leden van TVM ontvangen binnenkort persoonlijk informatie op welke manier ze zich kunnen registreren voor de truckkartel claim, voor zover zij dat nog niet hebben gedaan.

PostNL neemt JP Haarlem Delivery over

PostNL neemt JP Haarlem Delivery over, een full service dienstverlener op het gebied van bezorging en montage van meubels. Als logistiek e-commerce bedrijf biedt PostNL steeds meer diensten die verder gaan dan bezorging alleen, zoals het aansluiten, installeren en inbouwen van huishoudelijke apparatuur en consumenten elektronica. Door de overname van JP Haarlem Delivery biedt PostNL nu ook hoogwaardige dienstverlening in het bezorgen en monteren van meubels bij consumenten thuis.

PostNL biedt naast het bezorgen van post en pakketten ook bezorg- en installatieservice voor grote en zware consumenten artikelen. De gespecialiseerde bezorgers van PostNL Extra@Home verzorgen 'over de drempel' service met het plaatsen en aansluiten van wasmachines, het in elkaar zetten

van tuinsets en het inbouwen van keukenapparatuur. Met de overname van JP Haarlem Delivery voegt PostNL ook de montage van meubels toe aan zijn dienstverlening.

JP Haarlem Delivery is een logistiek dienstverlener die zich primair richt op de bezorging en montage van meubels in de Benelux. Het bedrijf bedient veel meubelwinkels in het midden- en hoog segment. Namens hen bezorgt en monteert JP Haarlem Delivery dagelijks meubels bij honderden consumenten thuis. JP Haarlem Delivery blijft als een 'standalone' bedrijf opereren onder de vlag van PostNL. Daarbij behoudt JP Haarlem Delivery zijn eigen netwerk, huidige management en personeel met de specifieke kennis en ervaring in de branche.

Vertrouwen transportondernemers op hoogste punt in 10 jaar

Uit de laatste conjunctuurenquête van Transport en Logistiek Nederland blijkt dat het vertrouwen van transportondernemers het hoogste punt in 10 jaar heeft bereikt. Met name de bedrijvigheid in het internationale goederenvervoer viel een stuk hoger uit dan eerder voorspeld. Transportbedrijven profiteerden van de sterke volumegroei in de Nederlandse goederenexport in februari.

Goede voorspellers

Waar in het verleden is gebleken dat de transportondernemers goede voorspellers van economische groei zijn, verliep het eerste kwartaal drukker dan ze hadden durven voorspellen. "Driekwart van alle ondernemers is positief over de toekomst. Nu moeten we de sector gezamenlijk ondersteunen om dat vertrouwen ook om te zetten in groei", geeft Arthur van Dijk, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland, aan.

Uitstekend eerste kwartaal

Het eerste kwartaal van 2017 was voor de sector uitstekend. Qua bedrijvigheid het beste 'eerste' kwartaal sinds 2007. Terwijl de binnenlandse bedrijvigheid daalt, stijgt de internationale bedrijvigheid. Dit is voor het eerst sinds het tweede kwartaal van 2015. De transport- en logistiek-

sector profiteerde van de sterke exportgroei van goederen in februari 2017. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) groeide het exportvolume deze maand met 8 procent.

Omzetniveau gelijk, winstniveau lager

Het omzetniveau blijft gelijk aan die van het voorgaande kwartaal. Net als bij het niveau van de bedrijvigheid zien we ook een daling van het omzetniveau bij binnenlandse activiteiten en een stijging bij internationale activiteiten. Het winstniveau daalt licht.

Prijzen onder de maat

Volgens een groot aantal ondernemers zijn de prijzen nog steeds onder de maat. Ondanks een stijging van het prijsniveau naar het hoogste punt in 6 jaar, is 70 procent van de ondernemers niet tevreden over de huidige hoogte van de prijzen.

Minder faillissementen

Het eerste kwartaal 2017 telt minder faillissementen van transportbedrijven. Volgens het CBS werden 21 transportbedrijven failliet verklaard. Vergeleken met het eerste kwartaal van vorig jaar is het aantal faillissementen van transportbedrijven met 30 procent gedaald.

Goederenspoorlijn Betuweroute bestaat tien jaar

De goederenspoorlijn Betuweroute bestaat tien jaar. In juni 2007 sloot ProRail de bouw van deze 172 kilometer lange spoorlijn en een van de grootste infrastructurele projecten van Nederland af.

'Invloed spoorwegen op verstedelijking neemt af'

De invloed van spoorwegen op verstedelijking is door de jaren heen afgenomen. Dit toont het onderzoek van TU Delft-promovenda Dena Kasraian aan. Ooit bepaalden nieuwe spoorlijnen en snelwegen waar verstedelijking plaatsvond.

ProRail haalde bewust prestatie-afspraken voor goederenvervoer niet

ProRail heeft in 2016 bewust de doelen voor de prestatie indicatoren (KPI's) voor het goederenvervoer niet gehaald. Dat staat in het jaarverslag van 2016.

Station Breda is 'Beste gebouw van het jaar 2017'

Het nieuwe station in Breda van architect Koen van Velsen heeft de titel 'Beste gebouw van het jaar 2017' gewonnen. Dat is bekendgemaakt in Utrecht door de Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus. Volgens het juryrapport torent het station van Breda boven de andere projecten uit in complexiteit en formaat.

Arcadis krijgt contract voor assetmanagement Regio Tram Utrecht

Arcadis gaat de komende vier jaar het assetmanagement van de traminfrastructuur voor Regio Tram Utrecht verzorgen. Het ingenieurs- en adviesbureau heeft hiervoor een contract met de provincie Utrecht afgesloten.

Hardt: Hyperloop-traject kan in 2021 gereed zijn

Volgens directeur Tim Houter van de Hyperloop-startup is het mogelijk om in 2021 al een werkend Hyperloop vervoerssysteem in Europa te hebben. De voorkeur gaat daarbij uit naar Nederland.

ProRail liet NS-trein uit voorzorg ontsporen

Spoorbeheerder ProRail heeft vrijdag een NS-trein bij station Ede-Wageningen die door rood reed uit voorzorg laten ontsporen. De passagierstrein reed richting het hoofdspoor om in te voegen en verder te rijden richting Arnhem, maar op dat moment was dit baanvak nog niet vrijgegeven voor deze trein.

China investeert ruim 110 miljard in Nieuwe Zijderoute

Bij een internationale topconferentie in Peking heeft de Chinese president Xi Jinping enkele weken geleden bekendgemaakt nog eens ruim 110 miljard extra vrij te maken voor de handelsroutes tussen Europa en Azië, ook wel Nieuwe Zijderoute genoemd.

Staatssecretaris neemt besluit over aanpassing Havenspoorlijn

Demissionair staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu heeft een besluit genomen voor de aanpassing van de Havenspoorlijn in de Rotterdamse haven. Dat deed zij door het besluit voor het nieuwe Theemswegtracé vast te stellen

ProRail en Dura Vermeer praten omwonenden bij over Derde Spoor

ProRail en Dura Vermeer hielden onlangs een informatiebijeenkomst in de gemeente Zevenaar over de aanleg van het Derde Spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens. Dit deden de spoorbedrijven om omwonenden op de hoogte te stellen van de werkzaamheden die inmiddels van start zijn gegaan.

ILT trok in 2016 twee machinistenvergunningen in

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft in 2016 de vergunningen van twee machinisten ingetrokken. Dat staat in het jaarverslag van de inspectie over 2016. Volgens de controlerende instantie werden de vergunningen ingetrokken omdat zij door een rood sein reden en er twijfels bestonden over de vakbekwaamheid van de treinbestuurders.

VolkerRail wint aanbesteding voor spooronderhoud Amsterdam

VolkerRail heeft een contract voor het spooronderhoud in en rond Amsterdam binnengehaald. Dat gebeurde op basis van een aanbesteding door opdrachtgever ProRail. Het gaat om een vijfjarig PGO-contract (Prestatie Gericht Onderhoud).

'Besturing spoorsector verbetert door transparantie en betere rolverdeling'

De inrichting en besturing van de spoorsector wordt beter als er meer transparantie is over de verantwoordelijkheden en er een betere rolinvulling en rolverdeling is onder de betrokken partijen.

Jan Koers van InTraffic gekozen tot bestuurslid Railforum

Directeur Jan Koers van InTraffic is gekozen als bestuurslid van Railforum. Dat gebeurde in mei tijdens de ledenvergadering van het kennisnetwerk voor de spoorsector. Koers krijgt Mobility as a Service (MaaS) in zijn portefeuille.

Inzet mobiele data reizigers voorkomt opstoppen op treinstations

NS en ProRail gebruiken de mobiele data van reizigers om de reizigersstromen op een aantal grote treinstations in goede banen te leiden. Het gaat om de stations Utrecht Centraal, Leiden Centraal, Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid, 's Hertogenbosch en Schiphol Airport.

'Budgetoverschrijding ERTMS dreigt door trage besluitvorming'

De besluitvorming rondom de uitrol van het spoorbeveiligingssysteem ERTMS is traag, weifelend en vaag en daardoor dreigen er budgetoverschrijdingen. Dit leidt tot onrust bij marktpartijen en ondermijnt het vertrouwen in het grote spoorproject. Het bestuur van Holland Rail Industrie (HRI) heeft hierover haar zorgen geuit in een brief aan de vaste Kamercommissie.

ProRail en NS willen debat met machinist over zelfrijdende trein

ProRail-directeur Pier Eringa en NS-directeur Roger van Bortel willen het gesprek aangaan met machinisten over zelfrijdende treinen. Ze geven aan dat het in de hoofden van de machinisten misschien nog ver weg is, maar dat ook Nederland hier op termijn mee zal starten.

'Testen innovaties mogelijk maken op museumspoorlijnen'

Het moet mogelijk gemaakt worden om nieuwe innovaties zoals Automatic Train Operation (ATO) en waterstofreinen op museumspoorlijnen te testen. Ingewikkelde regelgeving staat dit nu nog in de weg. Dat zou moeten veranderen.

Railcenter geopend met Europa's eerste ERTMS Academy

In Amersfoort is onlangs het opleidingscentrum en testcentrum voor spoorse technieken Railcenter geopend. In Railcenter bevindt zich de eerste ERTMS Academy van Europa. De openingshandeling werd verricht door staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

Start spoorverbinding Breda-Antwerpen opnieuw uitgesteld

De directe spoorverbinding tussen Breda en Antwerpen heeft opnieuw vertraging opgelopen. Eerder werd de start van de treindiensten al uitgesteld tot december 2017, omdat het Bombardier niet lukt om de beveiligingssoftware voor de Traxx-locomotieven op tijd te leveren.

SNCF: autonome hogesnelheidstrein rijdt in 2023

De Franse spoorwegmaatschappij SNCF wil in 2023 zelfrijdende hogesnelheidstreinen introduceren op haar netwerk. Het bedrijf gaat een prototype testen, waardoor het mogelijk is om vanaf 2019 met een zelfrijdende goederentrein te rijden.

De Nederlandse zeescheepvaart, complexe uitdagingen

De Nederlandse zeevaart verkeerde in 2016 nog steeds in zwaar weer. In het najaar werd dit met het faillissement van twee rederijen nog eens pijnlijk duidelijk. Afnemende groei van de wereldhandel, lage olie- en gasprijzen en overcapaciteit dragen sterk bij aan de aanhoudende crisis in de sector.



In de politiek is op het gebied van piraterij in 2016 eindelijk een belangrijke stap gezet met het initiatiefwetsvoorstel Wet Bescherming Koopvaardij van VVD en CDA. Hopelijk wordt de wet dit jaar aangenomen. In 2017 wordt ook een knoop doorgehakt over het aantrekkelijker maken van het Nederlandse register. De KVNVR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) pleit voor een maritieme autoriteit, naar Deens model. Gelukkig zien we dat in het gehele maritieme cluster steeds meer steun is voor dit idee.

De redersgemeenschap is er van overtuigd dat schepen een bijdrage moeten en kunnen leveren aan een beter milieu. Maar het moet natuurlijk allemaal wel gefinancierd kunnen worden. De KVNVR pleit daarom voor de introductie van een duurzaamheidsfonds waaruit om te beginnen ballastwaterbehandelingsystemen gefinancierd kunnen worden.

Door de noodzaak de kosten tot het uiterste te verlagen, staat nu ook de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden op het spel. Vanuit het belang voor de werknemers zelf, de scheepvaartsector én de

Nederlandse maritieme cluster vragen we om een tijdelijke arbeidskostenverlagende regeling, in aanvulling op de regeling die er al is. Willen we de Nederlandse vloot blijven bemensen met Nederlanders dan is een tijdelijke steun in de rug van groot belang. Tenslotte is de KVNVR in 2016 een discussie gestart over het moderniseren van de verenigingsstructuur. Het bureau zal een zwaardere rol gaan vervullen. Daar hoort bij dat het bestuur meer gaat besturen op strategisch niveau. Dit betekent dat het voorzitterschap voortaan zal worden ingevuld door een reder-bestuurslid.

Secure Logistics opent Servicepunt op Maasvlakte Plaza

Secure Logistics heeft een servicepunt geopend op Maasvlakte Plaza. Klanten kunnen daar hun Cargo Card, PortKey of Digital Safety Passport ophalen en activeren. Omdat het merendeel van de chauffeurs aangeeft gebruik te maken van de prima faciliteiten op Maasvlakte Plaza was dat een logische stap.



Directeur Cor Stolk licht toe: 'Onze focus ligt meerwaarde en gemak voor onze opdrachtgevers, de interface met toegangssystemen op diverse beveiligde truckparkings is daar een goed voorbeeld van, geen contant geld op locatie en ook geen apart abonnement of specifiek toegangsbewijs'. 'Parkeren op MaasvlaktePlaza kan met je Cargo Card en

de rekening wordt direct doorgestuurd naar de werkgever'. Vooralsnog blijft Barendrecht overigens de thuisbasis van de software engineers en technisch consultants evenals voor directie en management

Over Secure Logistics

Met meer dan 28.000 XS-Key kaarthouders van 3000 bedrijven uit meer dan 16 landen verbindt Secure Logistics bedrijven en medewerkers via het XS-Key platform. Dit platform is een unieke community-oplossing die voor en door bedrijven uit de haven-, logistieke en industriële sector is ontwikkeld.

Sinds 1998 bewijst het XS-Key platform dagelijks haar meerwaarde door het versnellen van (toegangs)processen met meer dan 60%. Het biedt bovendien een oplossing tegen het ongewenst verspreiden van privacygevoelige data en voldoet aan de geldende privacy wet- en regelgeving.

Secure Logistics beheert dit platform als neutrale partij zonder winstoogmerk. Secure Logistics is koploper op het gebied van biometrische verificatie en is gecertificeerd volgens ISO9001 en ISO27001.

Grootste sloperij van Zuidwest Nederland

Foto's: Kelly Thans

In 1995 werd aan de rand van het dorpje Oosterland in Schouwen-Duiveland een eenmotorige Cessna geplaatst, tien jaar later gevolgd door een F104 Starfighter van de Belgische Luchtmacht. De twee oude vliegtuigen bij de entree van Ad Stouten BV zijn de blikvangers van de grootste sloperij van Zuidwest Nederland. Verder houdt de gelijkenis met de luchtvaart op.

Het is vrijdagmiddag, al na vijven. Enkele Oost-Europese werknemers zijn nog druk aan het sleutelen. "Onze mensen zijn supergemotiveerd en flexibel. Het is voor hen geen enkel probleem om ook buiten de reguliere tijden te werken", aldus Ad Stouten. Een rondleiding op het terrein voert langs de vele sloopauto's, waarvan een aantal flink gehavend is door crashes. In de loods zijn alle auto-onderdelen keurig gesorteerd: carburateurs, motorblokken, startmotoren, dynamo's, koplampen, versnellingsbakken, brandstofpompen, plaatwerk, airbags, boordcomputers. Alles wat in de schappen ligt staat ook online. Het bedrijf koopt jaarlijks ongeveer 6.000 auto's op van verzekeringsmaatschappijen, garagisten, takelbedrijven en particulieren. De prognose voor 2017 is zelfs 7.000 auto's. Ongeveer een derde wordt doorverkocht aan Oost-Europese en Afrikaanse landen. Daar worden ze weer opgeknapt tot volwaardig vervoermiddel. De overige auto's worden



Ondernemer Ad Stouten (links) en zijn zoon Jan die de operationele leiding heeft van het autodemontagebedrijf.

in Oosterland gesloopt. De onderdelen zijn met name bestemd voor de zakelijke markt, vooral garagebedrijven. "Onderdelen gaan ook veel naar Roemenië. In Zeeland passen de mensen beter op hun auto dan in de rest van Nederland. Ook staan er minder kilometers op de teller. Dat zie je terug in de kwaliteit van de onderdelen", verklaart Ad Stouten.

Recycling

Als er bij Ad Stouten BV geen enkele eer meer kan worden behaald aan een sloopauto, gaat

deze naar de recycling. Het ijzer en aluminium uit een motorblok wordt geperst tot een pakketje voor de staalindustrie en oude banden krijgen een tweede leven als asfalt voor de wegenbouw. Ook glas en vloeistoffen worden gescheiden. Met een speciale machine worden olie, benzine, rem- en koelvloeistof professioneel uit sloopauto's verwijderd en opgeslagen in grote tanks op het terrein in Oosterland. Vervolgens wordt alles milieuvriendelijk verwerkt door Afval Recycling Nederland (ARN).

Gereformeerde Gemeente

Auto's slopen was van jongs af aan de passie van boerenzoon Ad Stouten. "Mijn vader had een akkerbouwbedrijf. Op een groot perceel teelden we behalve aardappelen en uien ook veel gladiolen. Het slopen van auto's vond ik echter veel interessanter dan op het land werken. Ik haalde voor de Gereformeerde Gemeente in Oosterland oud papier op en zo kwam ik ook in aanraking met oud ijzer. Van een takelbedrijf kon ik tien sloopauto's kopen voor dertig gulden per stuk, die ik verkocht voor het dubbele. We konden toen alles nog gewoon op het weiland laten staan en gingen schaften in een van de sloopauto's." Onlangs werd het 40-jarig bestaan van het bedrijf op grootse wijze gevierd met een proeverij in de De Koninck brouwerij in Antwerpen, een rondvaart door de haven en een diner bij feestzaal De Ark.



Voor de deur

Jan Stouten, die al jaren de operationele leiding heeft, zal binnen afzienbare tijd het bedrijf van zijn vader Ad overnemen. Autodemontage Ad Stouten is ARN, stiba, RDW en KZD** gecertificeerd. Schadeauto of demontageauto te koop, maar geen oplossing voor de afvoer? Na afsluiting van de koopovereenkomst wordt direct de uitgifte van het vrijwaringsbewijs geregeld en wordt de schadeauto bij de klant gratis voor de deur opgehaald.

www.adstouten.nl



Nieuw station voor tank cleaning in haven van Antwerpen

HTC vertrouwt grootschalig project toe aan Kärcher Belux



HTC is specialist in tank cleaning en de behandeling van industrieel afvalwater, met stations voor tank cleaning in Herenthout, Luik, Antwerpen en Seneffe. Binnen de chemiecluster in de haven van Antwerpen groeide HTC uit tot voorkeurpartner van heel wat bedrijven. Gevolg is dat de capaciteit van de bestaande cleaning site aan de Scheldelaan in de Antwerpse haven ondertussen ontoereikend was geworden. De onderneming besliste een tweede basis voor tank cleaning te bouwen, op amper 500 meter van die eerste locatie.

Na het afsluiten van de aankoopprocedure verwierf Kärcher Belux eind 2016 de imposante opdracht om een complete tank cleaning installatie te leveren en installeren. Het project werd zopas technisch afgerond. De programmatie van de volledige installatie is volop aan de gang.

Veeleisend prestigeproject

De nieuwe site werd HTC-Container Services gedoopt en is exclusief voorbehouden voor de inwendige reiniging van intermodale tank containers, die in de dépot worden afgezet. Planning en een vlotte doorlooptijd zijn, naast veiligheid en kwaliteit, essentieel bij de reiniging van tank containers. Bovendien neemt de diversiteit van wereldwijde ondernemingen met een reinigingsvraag toe. Het hoeft dan ook geen betoog dat hoge eisen gesteld werden aan de nieuwe installatie én aan de partner die instond voor de levering ervan.

Kärcher werd die partner. De opdracht was duidelijk: diverse types tank containers moeten inwendig (semi) automatisch gereinigd worden met hogedruk tankwaskoppen. Doel daarbij is dat twee tank containers gelijktijdig gereinigd kunnen worden en dat, afhankelijk van het soort vervuiling en de mate van contaminatie, een keuze gemaakt kan worden uit diverse wasprogramma's (koud of warm water, aantal geactiveerde tankwaskoppen, vier verschillende reinigingsmiddelen, tijdsduur van het programma).

Configuratie op maat

HTC en de Kärcher-afdeling tank- en silo-cleaning kwamen in nauw overleg tot de realisatie van een configuratie op maat. Het resultaat is een installatie met twee wasbanen, telkens met twee stelplaatsen voor containers en waarbij elke wasbaan voorzien is van vier spoelkoppen. De bediening gebeurt via uitgebreide aanraakpanelen. Twee dubbele hogedrukpompen hebben elk een debiet van 15.360 l/u en een werkdruk van 100 bar, frequentiegestuurd. Verder bestaat de tank cleaning configuratie uit een volautomatische waterontharder (capaciteit 6 m³/u), acht automatisch in te stellen pneumatische doseerpompen, automatische stoomregelventielen, vacuümextractie, automatisch spoelbare zandfilter en een stationaire hogedrukunit (capaciteit 6000 l/u). Ten slotte werden nog twaalf slanghaspels voor de diverse aftakpunten voorzien. Voor de operatoren die bovenop de containers moeten werken, zijn er harnassen met valbeveiliging.

Kees Wagtmans, managing director Kärcher Belux: "Ik ben bijzonder trots op de top-prestatie die onze mensen van de afdeling tank- en silocleaning met dit project hebben geleverd. Wij zijn bijzonder blij om dit mooie project te kunnen toevoegen aan onze referentielijst."

Meubelindustrie Van de Voorde viert nieuwbouw op spetterende wijze

Investering in vierkante meters en innovatieve machines

DenieuwbouwvanMeubelindustrie Van de Voorde aan de Hogeweg in Hulst is op vrijdag 16 en zaterdag 17 juni op grootse wijze gevierd. Op vrijdag was er tijdens een Open Dag een unieke gelegenheid om de nieuwbouw te bezichtigen en het productieproces van nabij mee te maken. Bezoekers konden met eigen ogen aanschouwen hoe er bij de familie Van de Voorde meubelen worden gemaakt. Op zaterdag was er een spetterend feest met walking dinner en live muziek. Het nieuwbouwproject is ruim een jaar geleden gestart. Bij de bestaande fabriek is 5.000 vierkante meter aangebouwd op het aangrenzende terrein.



V.l.n.r. Dino, George, Etienne en Gerard van de Voorde.

maar een handvol meubelfabrieken in Nederland over en daar zijn wij er één van. Daar zijn we natuurlijk trots op. Rond de millenniumwisseling zijn we gestart om zowel de productie als de groothandel onder één dak te krijgen. Frans Bijnen uit Veldhoven verhuisde naar Hulst en het

Evoluties

Het door Louis van de Voorde, de grootvader van Dino, in 1928 opgerichte familiebedrijf heeft in de afgelopen decennia flinke evoluties doorgemaakt. Van klompenmakerij en kleinmeubelproducent tot totaalleverancier van complete woonkamerprogramma's, badmeubelen, projectmeubelen en akoestische panelen of halffabricaten. In de geavanceerde spuitrij kan Meubelindustrie Van de Voorde voor de zakelijke markt elke gewenste afwerking lakken voor onder andere interieuronderdelen, buitenbeplating en displays.

Klompenmakerij

Tijdens de Open Dag en op de feestavond waren de drie zoons van grondlegger Louis van de Voorde allen prominent aanwezig: George (88), Gerard (82) en Etienne van de Voorde (74).

Oudste zoon George, die zou gaan studeren aan de technische universiteit in Delft, kreeg kort na de oorlog al op 19-jarige leeftijd de leiding van de klompenmakerij in handen toen vader Louis onverwachts op 48-jarige leeftijd overleed. Onder leiding van Etienne (de jongste broer van George) volgde de transitie tot meubelindustrie. Wethouder Jean-Paul Hageman roemde het familiebedrijf, waarin Etienne & Ludgarda, de ouders van Dino van de Voorde, nog iedere dag aan de slag zijn.

Flow

"Eerst werden er klompen gemaakt om op rond te sjouwen. Vervolgens werden het klompen als souvenirs en daarna kwamen er kleinmeubelen zoals bijvoorbeeld leeturbakken. Maken wat interessant is, wat mensen willen én je onderscheiden. Dat was waar Etienne van de Voorde in geloofde. Naast de uitbreiding in vierkante meters is er een ingrijpende innovatie van het machinepark. Dat maakt het mogelijk om grote volumes in korte tijd te verwerken én om unieke stukken (maatwerk) te maken. En dat allemaal 'made in Hulst'. Je vindt producten van dit mooie bedrijf zelfs tot in Dubai, in één van de hoogste torens ter wereld. Dit bedrijf is letterlijk en figuurlijk tot bijzondere hoogte gestegen!", aldus de wethouder.

www.meubelindustrievandevoorde.nl



Speech van wethouder Jean-Paul Hageman.

Innovatie

"De afgelopen anderhalf jaar hebben in het teken gestaan van verbouwing en innovatie. We hebben flink geïnvesteerd in vierkante meters en moderne machines en zijn ervan overtuigd dat we hiermee toekomstbestendig zijn. Er is nog

eerste stuk van meubelindustrie Van de Voorde ging van Clinge naar Hulst. In 2003 hebben we hier in Hulst vervolgens de hypermoderne spuitrij gebouwd en in gebruik genomen", aldus CEO Dino van de Voorde. Inmiddels is het hele bedrijf gecentraliseerd in het Zeeuws-Vlaamse Hulst.



Nieuw vrachtschip **Tulipa Seaways** van **DFDS** officieel gedoopt

Dit najaar voegt DFDS een nieuw Roll-on-Roll-off vrachtschip toe aan de route Rotterdam-Immingham. Het 210 meter lange schip werd op 9 juni door mrs. Tutte Østergaard gedoopt tot Tulipa Seaways en is het zusje van Gardenia Seaways, die deze zomer in gebruik zal worden genomen. De bovenbouw van het schip wordt momenteel in de haven van het Duitse Flensburg afgewerkt.



Het vrachtschip Tulipa Seaways versterkt vloot vanaf najaar op route Rotterdam - Immingham

Meer dan 250 trailers

Tulipa Seaways voldoet aan de huidige milieuvorschriften, heeft een lager brandstofverbruik en is voor laden en lossen eenvoudiger in de haven te manoeuvreren. Het vrachtschip biedt, net als Gardenia Seaways, ruimte voor 262 trailers dankzij een lijnmeter-capaciteit van 4.067 meter en lengte van 210 meter.

Versterking vloot Noordzeeroute

"Deze twee nieuwbouwschepen zijn de eerste stap in ons ambitieuze nieuwbouwprogramma waarmee we de capaciteit van onze Noordzeeroute in de komende jaren aanzienlijk gaan uitbreiden", zegt Mikael Mortensen, Route Director Netherlands. "Ondanks de Brexit blijft de vraag naar transport op onze Noordzee-routes groeien. Wij zijn ervan overtuigd dat onze klanten de capaciteit, betrouwbaarheid en de aanzienlijk verbeterde servicekwaliteit zullen waarderen".

DFDS

DFDS biedt scheepvaart, terminal services, transport en logistieke oplossingen aan meer dan 8.000 vrachtklanten. Dit wordt ondersteund door een Europees netwerk van weg-, spoor- en containerroutes en DFDS' ferry routes waarop zo'n 6 miljoen passagiers per jaar worden verwelkomd. Vanuit IJmuiden biedt DFDS een dagelijkse ferry cruise naar Newcastle aan. Vanuit Rotterdam zijn er dagelijks afvaarten naar Felixstowe en Immingham. Hiervandaan transporteert DFDS onder andere trailers, trucks en speciale vracht zoals staal- en houtproducten op scheepstrailers. Op de vrachtterminal biedt DFDS een workshop voor onderhoud en reparaties aan trailers en trucks. Naast scheepvaartactiviteiten heeft DFDS grote Europese logistieke activiteiten in Rotterdam. In België verzorgt DFDS terminal services, een dagelijkse vrachtroute naar Zweden en drie wekelijkse afvaarten naar Schotland.

www.dfds.nl



BOEKBESPREKINGEN

Binnenvaart 2017

Ook dit jaar pakt Uitgeverij De Alk uit met een nieuwe editie van het standaardwerk "Binnenvaart 2017". Het jaarboek werd samengesteld door W. Van Heck en A.M. Van Zanten.

In 528 pagina's brengt de publicatie een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de binnenvaart van de lage landen.

Rederijen, scheepswerven, overheidsdiensten, noem maar op, alles wat er op het vlak van binnenvaart in het werkgebied te bespreken valt, komt aan bod. De laatste technische evoluties, de nieuwste opleveringen, de meest recente verschuivingen binnen maritieme groepen, de nieuwbouw binnen de sector, het is moeilijk iets aan te duiden dat niet in dit buitengewoon interessant en volledige boek aan bod komt. Een 'must' dus voor iedereen die in het vakgebied actief is of voor wie van schepen houdt. Bovendien is het boek rijkelijk geïllustreerd met tientallen prachtige (meestal nooit eerder geziene) kleurenfoto's.

"Binnenvaart 2017" (ISBN 978-90-5961-182-5) telt 528 pagina's. Het boek werd als softback uitgegeven en kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

De Tegenaanval

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen recent "De Tegenaanval. Anton Bussemaker 1900-1941, Onderzeebootcommandant". Henk Bussemaker en Janet van Klink tekenden als auteurs.

De Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. O 16 behaalde in de nacht van 11 op 12 december 1941 het eerste belangrijke succes van de geallieerden na de Japanse aanval op Pearl Harbor. De onderzeeboot torpedeerde op uiterst spectaculaire wijze vier Japanse troepentransportschepen. Commandant Anton Bussemaker (1900-1941)

kreeg de Militaire Willems-Orde. Postuum. De O 16 liep op 15 december 1941 op een mijn. Van de bemanning overleefde één man het drama op zee.

Al kort na de Tweede Wereldoorlog inspireerde de O 16 romanschrijvers. De werkelijkheid is echter totaal anders. Nabestaanden Henk Bussemaker en Janet van Klink beschrijven in "De Tegenaanval" 75 jaar na het begin van de oorlog in Nederlands-Indië aan de hand van officieel archiefmateriaal en persoonlijke brieven het echte levensverhaal van de commandant van de legendarische O 16. Een leven in aanloop naar een oorlog.

De Nederlandse Onderzeedienst ontwikkelde vanaf het begin van de jaren dertig de modernste onderzeebootactiek ter wereld. Hoe groot was Antons teleurstelling en frustratie dan ook dat die aan de vooravond van de oorlog aan de kant werd geschoven. Hij zei in november 1941: "We zijn verkocht en verraden."

Deze biografie is bovenal het verhaal van een gelukkig vooroorlogs marinegezin en hoe de ondergang van de O 16 het leven van Antons weduwe en kinderen nog decennialang bepaalde.

"De Tegenaanval" (ISBN 9 789462 491526) telt 255 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Navigation Assessments

The Nautical Institute recently published a new title in its series 'A guide to best practice' entitled "Navigation Assessments". Author is Captain Harry Gale FNI.

Many maritime incidents could have been prevented by the use of a navigation assessment which, through careful observation, evaluates how the navigation of a ship is being conducted.

An effective assessment should take place over several days and provide practical feedback to the bridge team as well as guidance to shore-based management.

This handbook provides a step-by-step guide that will enable the assessor to carry out a fair, objective and positive assessment that properly takes into account human element issues. Case studies of maritime accidents and incidents provide valuable learning points.

The book is also intended to help mariners understand the assessment process. If it is properly conducted, an assessment will provide insights that contribute to navigator's continuing professional development.

"Navigation Assessments. A guide to best practice" (ISBN 978-1-906915-51-3) is issued as a softback and counts 88 pages. 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.

Jaarboek Binnenvaart 2016

Bij De Alk verscheen naar jaarlijkse traditie "Jaarboek Binnenvaart 2016".

De binnenvaart moet vergroenen. Europa geeft 21 miljoen euro voor een doorbraak in het gebruik van LNG en Shell laat op haar beurt 15 nieuwe dual-fuel binnenvaarttankers bouwen. Maar de banken zijn huiverig, de binnenvaartondernemer maakt amper gebruik van de ingewikkelde subsidieregelingen en kan de vergroening niet zelf opbrengen. Maatregelen zijn nodig.

En ook dit jaar maakt de binnenvaart zich druk over de kosten voor het inzamelen van huisvuil. Het is ook het jaar van het kraanongeluk in Alphen aan de Rijn. De Oude Rijn is daardoor ruim twee maanden volledig geblokkeerd.

Het goede nieuws is dat voor het eerst sinds het uitbreken van de crisis sprake is van evenwicht tussen vraag en aanbod van scheepsruimte.

Het 'Jaarboek Binnenvaart 2016' geeft in foto's, korte nieuwslijnen, nieuwsverhalen en menselijke verhalen een overzicht van het jaar, dat zich uitstrekt van juli 2015 tot en met juni 2016.

"Jaarboek Binnenvaart 2016" (ISBN 978-90-5961-177-1) werd als hardback op A4-formaat uitgegeven en telt 136 pagina's. Het boek kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Een Grote Onderneming

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen recent "Een Grote Onderneming. Van Oord 1998-2008". J.G. van Oord tekende als auteur.

In "Een grote Onderneming" beschrijft voormalig president-commissaris J.G. van Oord de recente geschiedenis van de familieonderneming Van Oord. In de jaren 1998-2008 ontwikkelde Van Oord zich van een middelgroot bedrijf tot een van de grootste baggermaatschappijen ter wereld. Aan deze transformatie lag de fusie van Van Oord ACZ en Ballast HAM Dredging ten grondslag: het verrassende sluitstuk van het consolidatieproces in de baggerindustrie, dat vanwege het grillige verloop en de harde strijd bekend kwam te staan als de 'baggeroorlog'. In "Een grote Onderneming" biedt J.G. van Oord een persoonlijke visie op deze boeiende jaren voor de baggersector als geheel en voor de onderneming in het bijzonder.

"Een Grote Onderneming" (ISBN 9 789462 491687) telt 208 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.



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



Trimodal Europe BV
Hoefsmidstraat 41, 3194 AA Hoogvliet Rotterdam
Tel: +31(0)10 2310230 • Fax: +31(0)10 2310239
operations@trimodal-europe.com • www.trimodal-europe.com

CON
NECT
ING
YOU

PORT OF MOERDIJK

Unieke ligging, in het hart van de Vlaams-Nederlandse Delta

Dicht bij de mainports van Antwerpen en Rotterdam

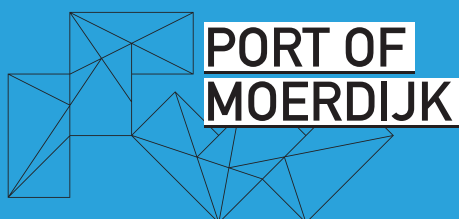
Optimaal toegankelijk via deze mainports als extended gate

Ook direct via zee bereikbaar

Uitstekende verbindingen over binnenwater, spoor, weg en via buisleidingen

Groeiend aantal shortsea-verbindingen

Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid



WWW.PORTOFMOERDIJK.NL