

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



 **KLAVER GIANT**
WWW.KIANT.NL
GROEP

26e JAARGANG
NUMMER 6 - 2017



K DEKKER
bouw & infra



de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Transport met Zwitserse precisie



Voor dagelijks transport van al uw goederen naar en van Zwitserland

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

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

Schakel LTT BV in voor transport van...

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

Veiligheid voorop

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

Douane- en grensformaliteiten door ons geregeld

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



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

www.lttbv.nl



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:

K_Dekker bouw & infra

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 aanvaardt redactie en uitgever
geen aansprakelijkheid.

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In deze speciale Seaport wordt uitgebreid aandacht besteed aan de haven van Zeebrugge. De Noordzeehaven is uitgegroeid tot een logistiek platform van allure. Met een jaarlijkse behandeling van 2,8 miljoen nieuwe wagens is Zeebrugge als autohaven zelfs 's werelds absolute nummer 1. De auto's worden vanuit Zeebrugge verder gedistribueerd naar allerlei bestemmingen, over zee, per spoor en over de weg. Joachim Coens, CEO van de haven van Zeebrugge, legt in het openingsverhaal uit dat mede dankzij allerlei toegevoegde waarde activiteiten een toonaangevende autohub is gecreëerd. Zeebrugge speelt ook in op niches, zoals de agro-industrie en specifieke bulkgoederen die een speciale service vereisen.

Met een bijdrage over gasinfrastructuurbedrijf Fluxys wordt ook nader ingegaan op belangrijke investeringen op de LNG-terminal in Zeebrugge. Zo kan Fluxys garanderen dat alle afnemers die willen overstappen op het gebruik van het milieuvriendelijke vloeibaar aardgas op tijd kunnen worden bevoorrad. Begin dit jaar is een grote tweede steiger in gebruik genomen waaraan zowel grote als kleinere LNG-tankers kunnen worden geladen en gelost. Sinds enkele maanden is Zeebrugge thuishaven voor de eerste zeegaande LNG-bunkertanker ter wereld. De ship-to-ship bunkeroperaties zijn een mijlpaal in de ontluikende LNG-bunkermarkt.

In de rubriek havenberoepen is het de beurt aan Dirk Daan Visser van Boskalis International. Als cost engineer bij de divisie Dredging & Infra geeft hij een inkijk in imposante werken, zoals de aanleg van een stuk vaarweg parallel aan het Suezkanaal.

Deze uitgave van Seaport bevat een mooie separate special over de Offshore, met onder andere reportages over de havens van Vlissingen en IJmuiden, de Nederlandse clusters voor offshore windenergie. Uitgebreide interviews zijn er met Ernst-Dick Meyjes van The Wind Technicians, Willem Meijer van Trainingscentrum Vlissingen, Peter van de Meerakker van Zeehaven IJmuiden en Hendrik van der Ham van Bridges2000.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 6-2017

Haven Zeebrugge is klaar voor de toekomst.....	2
Overslag NZK havens stijgt eerste halfjaar 2017 met 7,3%.....	11
Fluxys investeert in toekomstbestendigheid LNG-terminal Zeebrugge	12
Afvalophaaldienst van de haven Bek & Verburg doet het schoon en stil.....	15
Transport & Logistics Antwerpen in het teken van innovatie	17
Havenberoepen: Dirk Daan Visser van Boskalis International B.V. in Papendrecht.....	20
Unieke samenwerking tussen K_Dekker bouw & infra en Klaver Giant Groep.....	22
Nieuws op het spoor	24
Havens Zeeland Seaports en Gent leggen fusieovereenkomst voor	25
Kracht en pracht van de Zeeuwse havens.....	26
Succesvolle samenwerking voor duurzaam goederenvervoer in Zuid-Holland.....	29
Eén grensoverschrijdend havengebied biedt veel voordelen.....	30
Open Dag bij jubilaris Hanse Staalbouw	35
Boekbesprekingen.....	36

Absoluut record in nieuwe wagens én werkgelegenheid

Haven Zeebrugge is klaar voor de toekomst



De roll-on/roll-off trafiek in de Haven van Zeebrugge blijft ook in 2017 op alle vaargebieden stijgen. Binnen de sector van de RoRo is in 2016 weer een absoluut record behaald met betrekking tot het volume behandelde nieuwe wagens. Dit betekent dat Zeebrugge haar leiderspositie als grootste autohaven ter wereld verder verstevigt. In 2016 werden er bijna 2,8 miljoen nieuwe auto's behandeld in Zeebrugge, tegenover 2,5 miljoen in 2015. Een stijging van 14 procent. De landen met de meeste groei in automotive in Zeebrugge zijn de Verenigde Staten, Zweden, Spanje, Mexico en Turkije. In het eerste semester van 2017 is de totale roll-on/roll-off trafiek in Zeebrugge gestegen met 2,2 procent tot 7,3 miljoen ton. Ook met de werkgelegenheid gaat het uitstekend. Inmiddels zijn er meer dan 2.000 havenarbeiders werkzaam in Zeebrugge. De haven is goed voor 10.000 directe banen en nog eens zo'n 10.000 banen aan afgeleide werkgelegenheid.

De gevolgen van de vermindering van de deepsea containerdiensten op Azië en de wijzigingen in de containerallianties hebben hun weerslag op het totale volume containertrafiek in de haven. De roll-on/roll-off containertrafiek is in 2016 met 2,5 procent gestegen, maar de lift-on/lift-off containertrafiek (deepsea containers) is met 33,8 procent gezakt. In het eerste half jaar van 2017 heeft de containertrafiek een daling van vijf procent in volume, maar het aantal containers is gelijk gebleven door een stijging van de logistieke calls (herpositionering van lege containers).

Ocean Alliance

Inmiddels heeft Zeebrugge er een nieuwe deepsea verbinding op de Far East bijgekregen. De nieuwe Ocean Alliance is op 1 april 2017 met 41 containerdiensten van start gegaan. Bij de bediening van Noordwest-Europa kan Zeebrugge op minstens één van deze Aziëdiensten rekenen. De zeehaven

van Brugge ontving in het voorjaar het eerste containerschip van de NEU4-dienst van de alliantie Ocean Alliance. Het gaat om de vroegere FAL1-dienst van CMA CGM. De nieuwe deepsea-containerdienst verbindt Zeebrugge opnieuw met de markten in het Verre Oosten.

Exportcall

Ocean Alliance is een samensmelting van CMA CGM, COSCO Shipping, OOCL en Evergreen. De m/s APL Changi (APL is eigendom van CMA CGM) meerde aan bij de terminal van APM Terminals Zeebrugge aan de zuidzijde van het Albert II-dok in de voorhaven. Het verliet op 1 april de Chinese haven Xingang. De wekelijkse containerdienst is voor Zeebrugge een exportcall. De Europa/Azië-dienst loopt van Zeebrugge naar Le Havre, via Suez naar Khor Fakkan (Verenigde Arabische Emiraten), Port Kelang (Maleisië), de Chinese havens Xiamen, Xingang, Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo en



Yantian, en terug langs Singapore via Suez naar Algeiras, Southampton, Duinkerke, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge. Er worden voor de dienst 12 schepen ingezet van 13.830 tot 17.859 TEU.

APM Terminals

APM Terminals Zeebrugge is als de beste uitgerust om schepen en ladingen in de allerbeste omstandigheden te ontvangen. De kade van 1300 meter is zelfs geschikt om nog grotere geprojecteerde containerschepen (tot 26.000 TEU) te ontvangen.

SeaTrade

Seatrade heeft dit voorjaar een nieuwe intercontinentale containerlijndienst opgestart met Zeebrugge als eerste loshaven in Europa. Deze dienst met onder andere gekoelde voedingsladingen vertrekt vanuit Nieuw-Zeeland naar Zeebrugge en doet ook enkele havens in Zuid-Amerika aan. De Seatrade dienst wordt behandeld door Belgian New Fruit Wharf (BNFW) in de achterhaven. Zo worden met een speciaal schip miljoenen kiwi's in Zeebrugge gelost.

Massa

Zeebrugge rekent in de tweede helft van 2017 op groei in de containersector. Het wordt beschouwd als een scharnierjaar, om in 2018 een groei te kunnen optekenen. "We moeten opnieuw massa zien op te bouwen in de sector van de diepzeecontainers, waar in de afgelopen jaren een grote herschikking heeft plaatsgevonden. We hebben onze plaats gevonden in andere sectoren en ben er van overtuigd dat het ons ook zal lukken met de containers. Onze strategische ligging aan de kust is daarbij een belangrijk voordeel. De Ocean Alliance heeft voor de NEU4-dienst voor Zeebrugge gekozen.

ICO, P&O Ferries en Fluxys zijn mooie voorbeelden van sterke spelers die we in onze haven hebben. Het zijn bedrijven met een duidelijke lange termijn visie die voortdurend investeren. Dat strookt prima



V.l.n.r.: Tom Roelants (Agentschap Wegen en Verkeer), Joachim Coens (gedelegeerd bestuurder Haven Zeebrugge), Hilde Crevits en Ben Weyts (voormalig en huidige Vlaams Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken), Renaat Landuyt (burgemeester Stad Brugge en voorzitter Raad van Bestuur MBZ). Met een ceremoniële druk op de knop gingen de beweegbare bruggen over de A11 naar beneden om de snelweg officieel te openen.

met de visie en ambitie van de haven van Zeebrugge. Wij zien de toekomst met vertrouwen tegemoet", aldus Joachim Coens, gedelegeerd bestuurder van de haven van Zeebrugge.

Officiële opening A11

Samen met andere hoogwaardigheidsbekleders opende de CEO van de haven van Zeebrugge op zaterdag 26 augustus officieel de autosnelweg A11. Met een ceremoniële druk op de knop gingen de beweegbare bruggen over de A11 naar beneden om de snelweg officieel te openen. Met de A11 heeft West-Vlaanderen er een nieuwe 12 kilometer lange autosnelweg bij, die zal zorgen voor een vlotte verbinding van twee belangrijke verkeersaders: de N31 in Brugge en de N49 in Knokke-Heist. De zeehaven van Brugge is verheugd met de realisering

van dit belangrijke infrastructurele project. Het vrachtverkeer uit de haven kan nu het hele binnenland nog vlotter bereiken. Dit is cruciaal voor de ontwikkeling van de haven.

Concurrentiepositie

Bijna 70 procent van het haventransport gaat over de weg en hier is elke tijdswinst belangrijk. De ontwikkeling van de A11 zal zonder twijfel de concurrentiepositie van de haven verbeteren. Klanten reageren op elk verschil in snelheid, en dus op een kostprijverschil. De haven hoopt hiermee ook nieuwe investeringen aan te trekken. De nieuwe snelweg zal tevens een grote impact hebben op de leefbaarheid in de ruime omgeving. Met de komst van de A11 zal het zwaar verkeer worden gescheiden van het lokaal verkeer en vrachtverkeer wegtrekken uit de omliggende woonkernen.



THE LARGEST CAR HANDLING PORT IN THE WORLD



**PORT OF
ZEEBRUGGE**

portofzeebrugge.be - commercial.department@mbz.be

Brittaniadok

In juli is gestart met het bouwen van een nieuwe steiger en het vernieuwen van twee bestaande steigers in het Brittaniadok in de voorhaven van Zeebrugge. De Maatschappij van Brugse Zeehavens (MBZ), die de opdracht voor de werken gaf aan Artes Group, komt hiermee tegemoet aan de expansiestrategie van terminaluitbater C.Ro Ports en de rederij CLdN. De vernieuwde steigers moeten garanderen dat de schepen van CLdN in de toekomst kunnen blijven aanmeren in Zeebrugge. CLdN lanceerde namelijk in 2015 een groeistrategie en kondigde een grote expansie van de vloot aan. Tot nu toe werden al zes nieuwe schepen besteld en vier opties genomen.

Rorohub

Twee van de bestelde schepen zullen een lengte hebben van 235 meter en zullen daarmee de grootste shortsea roro-schepen ter wereld zijn. Eind dit jaar komt het eerste schip in de vaart en dat zal worden ingezet op de diensten tussen Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk. "De vernieuwingen in het Brittaniadok zijn het resultaat van de gesprekken die wij hebben aangeknoopt met CLdN over de expansie van hun activiteiten in Zeebrugge en het inpassen van hun nieuwe schepen. Het resultaat bevestigt de cruciale rol die onze haven in het netwerk speelt en de niet aflatende groei van Zeebrugge als rorohub", verklaart Joachim Coens.

Bunkerschip Engie

Het bunkerschip ENGIE Zeebrugge levert in de haven van Zeebrugge LNG als scheeps-



brandstof aan M/V AUTO ECO en M/V AUTO ENERGY, de twee nieuwe LNG-aangedreven PCTC-schepen (pure car and truck carrier) van UECC. De LNG-bunkeroperaties vonden gelijktijdig plaats met cargo-operaties op de PCTC's. Dat zorgt voor een efficiëntieslag met een aanzienlijke tijdswinst. ENGIE Zeebrugge, 's werelds eerste speciaal gebouwd LNG-bunkerschip, kwam na een eerste vaart van 38 dagen begin april aan in Zeebrugge na oplevering door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. in het Zuid-Koreaanse Busan. Het schip verleent nu wekelijks zijn diensten aan de PCTC's van UECC en is het eerste LNG-bunkerschip

ter wereld dat regelmatig ship-to-ship bunkerdiensten levert. ENGIE Zeebrugge laadt LNG op de LNG-terminal van Fluxys, waar recent een tweede steiger in gebruik werd genomen die specifiek werd ontworpen om ook zeer kleine LNG-schepen te kunnen ontvangen.

Duurzaam alternatief

ENGIE Zeebrugge is een joint venture van ENGIE, Mitsubishi Corporation, NYK Line en Fluxys. Het schip heeft een LNG-capaciteit van 5000 m³ en zal onder het merk Gas4Sea alle soorten scheepvaartklanten in Noord-Europa bedienen vanuit zijn thuishaven





De Zeehaven van Brugge ontving onlangs de eerste Volvo Cars trein uit het Chinese Heilongjiang. De aankomst werd gevierd in het bijzijn van Kris Peeters (federaal minister Buitenlandse Handel), Renaat Landuyt (Burgemeester Stad Brugge en Voorzitter Raad van Bestuur MBZ nv) en Joachim Coens (gedelegeerd bestuurder MBZ nv Havenbestuur Zeebrugge)

Zeebrugge. De commerciële merknaam Gas4Sea werd in september 2016 gelanceerd door ENGIE, Mitsubishi Corporation en NYK Line om het gebruik van LNG te promoten en te ontwikkelen als een duurzaam alternatief voor traditionele scheepsbrandstoffen op basis van aardolie.

Mijlpaal

De eerste ship-to-ship bunkeroperaties vormen een mijlpaal in de ontwikkeling van de ontluikende LNG-bunkermarkt. Om ruimer voet aan de grond te krijgen is samenwerking met veel stakeholders vereist: industriële bedrijven, constructeurs, regulerende instanties, havenautoriteiten en rederijen. Via hun gezamenlijke inspanningen willen de betrokken bedrijven en autoriteiten in de scheepvaart de uitstoot van CO₂ en schadelijke emissies voor de gezondheid beperken en het gebruik van alternatieve brandstoffen in het kader van de Europese strategie voor duurzame mobiliteit kracht bijzetten.

Volvo Cars trein

De Zeehaven van Brugge ontving onlangs de eerste Volvo Cars trein uit het Chinese Heilongjiang. Deze eerste trein maakt de officiële start van de 'New Silk Road', de treinverbinding tussen Heilongjiang en Zeebrugge met 4 tot 6 vertrekken per week. De eerste trein arriveerde aan het Wielingendok in de voorhaven van Zeebrugge. De dienst 'China Europe Railway Heilongjiang-Zeebrugge' verzorgt meer dan 300 vertrekken per jaar vanuit de provincie Heilongjiang in China. Elke trein brengt zo'n 176 gecontaineriseerde Volvo S90 wagens uit de Geely-assemblagefabriek in Daqing naar Zeebrugge voor verdere distributie. Het gaat telkens om containers waarin drie wagens kunnen worden geladen. De trein is slechts 20 dagen onderweg vanuit China via Rusland, Wit-Rusland, Polen en Duitsland.

Changjiu Logistics Group

De spoorpartner in dit verhaal is de Chinese Changjiu Logistics Group. Op 2 juni ondertekende de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ nv) met Changjiu Logistics Group een overeenkomst voor de lancering van de China Europe Railway Heilongjiang-Zeebrugge. Op jaarbasis komen via de nieuwe spoordienst zo'n 30.000 tot 40.000 nieuwe Volvo-wagens naar de Zeebrugse haven.

China

"Deze snelle spoorverbinding tussen onze kusthaven en China is opnieuw een bevestiging van de banden tussen Zeebrugge en China, zoals ook de verschillende Chinese belangen in onze haven aantonen. Deze

keer betreft het de automotive sector in Zeebrugge, maar er zijn ook Chinese belangen in de containerterminal APM Terminals Zeebrugge (25% Shanghai International Port Group, 23,99% COSCO Shipping Ports). Voor het New Silk Road Platform hebben wij akkoorden met China Minmetals Corporation en China COSCO Shipping Corporation. En voor het logistieke verhaal is er onlangs ook een akkoord ondertekend met China Development Bank, die zich engageren om financiële steun te bieden aan Chinese exporterende bedrijven die in Zeebrugge een distributiecentrum willen oprichten", aldus Joachim Coens, gedelegeerd bestuurder MBZ nv.



V.l.n.r.: Renaat Landuyt, Kris Peeters en Joachim Coens.

Toegevoegde waarde

De stijging in het behandelen van nieuwe auto's is goed voor de werkgelegenheid in het havengebied. In de haven worden veel toegevoegde waarde activiteiten verricht met betrekking tot de nieuwe auto's die (grotendeels van overzee) naar Zeebrugge komen om gereed te worden gemaakt voor verdere distributie. Er worden opties toegevoegd en ze worden gecontroleerd op eventuele schade na transport. Tevens worden auto's gespoten en in de wax gezet. Voor al deze (technische) interventies zijn in Zeebrugge verschillende logistieke centra operationeel.

Allerlei bestemmingen

Nieuwe wagens worden bij aankomst verreden naar de logistieke centra en uiteindelijk vanuit Zeebrugge verder gedistribueerd naar allerlei bestemmingen over zee, per spoor en over de weg. "In de automobielenindustrie gaat het steeds meer om wat je met de wagens doet, de bekwaamheid van het personeel en de meerwaarde die je kunt bieden. Zo creëer je een hub. We spelen ook in op niches, zoals de voeding, agro-industrie en specifieke breakbulk en bulkgoederen die een speciale service vereisen. Je ziet een niche, schept meerwaarde en tracht een hub te creëren", aldus Joachim Coens.

Cruisehaven

De haven van Zeebrugge is de grootste cruisehaven van Vlaanderen. De cruisesector blijft floreren. In 2016 hebben 142 cruiseschepen aangelegd in Zeebrugge, tegenover 111 in 2015. Zeebrugge zet in op een nieuwe cruise terminal. Doelstelling is om cruises te laten starten en aankomen, met inschepingsmogelijkheden in Zeebrugge.



De toeleveringsbedrijven voor de cruiseschepen zorgen voor een boost voor economie en werkgelegenheid. De werken aan het nieuwe cruisegebouw zijn ondertussen goed vooruit gegaan. Het havenbestuur en bouwheer Artes plannen de opening van het cruisegebouw in de zomer van 2018.

Havenbreed dataplatform

Port of Zeebrugge en APZI organiseerden op woensdag 23 augustus in Brugge een gezamenlijke workshop om de ontwikkeling van een havenbreed dataplatform op te starten. Het nieuwe platform krijgt de naam Rx/SeaPort. Vertegenwoordigers vanuit de verschillende sectoren van de Zeebrugse havengemeenschap waren samen in Havenhuis De Caese in Brugge om aan de hand van vier workshops de mogelijkheden en voordelen van een centraal dataplatform in kaart te brengen. De workshops werden

begeleid door experts van E&Y, Deloitte, PwC en Everis.

Efficiencywinsten

Bij deze workshops, elk rond een specifiek thema (RoRo/Shortsea/Ferrydiensten – Containers – Brexit/Douane – Brexit/Logistieke Flows), wordt samengewerkt om potentiële efficiencywinsten in de logistieke processen te identificeren. De resultaten van deze workshops moeten de verdere uitwerking van het centraal dataplatform inhoudelijk ondersteunen.

"Dataverkeer is een belangrijke grondstof voor de toekomst. De havengemeenschap dient dan ook de nodige stappen te zetten om deze trein niet te missen. Samenwerking tussen alle partijen zal leiden tot schaalvoordelen en efficiencywinsten", aldus Joachim Coens.



Emmen, Industriële hotspot van het noorden



Emmen, met ruim 107.000 inwoners, ruim 7800 bedrijven, en ruim 46.500 arbeidsplaatsen:

- Is de grootste industriestad van Noord-Nederland
- Huisvest het grootste chemiecluster in Europa voor de productie van industriële garens en vezels
- Is onderdeel van de Europese demoregio voor de ontwikkeling van biobased chemie
- Een stad met het grootste cluster aan HTSM bedrijven in Noord Nederland
- Bezit de COCI status (Centre for Open Chemical Innovation) en behoort daarmee tot de 5 topregio's in Nederland op het gebied van groene chemie en kunststoffen
- Heeft een uitstekende opleidingsinfrastructuur. Waaronder Procesoperator en Allround Operationeel Technicus (MBO) en sustainable polymers en polymer engineering (HBO)
- Krachtige ondernemersnetwerken waaronder specifiek voor de biobased economy

Emmen biedt:

- Direct beschikbare bedrijven-terreinen tot en met categorie 5
- Een uitstekende ligging aan de A37 met directe verbinding op de A31 in Duitsland
- Concurrerende grondprijzen en uitgifte condities
- Een gemotiveerde beroepsbevolking
- Intensieve samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid
- Een hoog en specialistisch voorzieningenniveau
- Scharrelruimte voor innovatie zoals de experimenteerbuurt voor nieuwe circulaire woonconcepten

Emmen heeft:

- Innovatieve ondernemers in een uitnodigend vestigingsklimaat
- Een overheid, zowel bestuurlijk als ambtelijk, die zich sterk maakt voor coproductie

Als ondernemer kunt u meeliften op de Europese bekendheid van de regio.

Bent u geïnteresseerd in de vestigingsmogelijkheden van uw bedrijf?

Neem dan contact op met Peter Stoker van het team Economie van de gemeente Emmen.

T +31 6 52 09 15 01
E p.stoker@emmen.nl

**(Groene)
chemiepoort
van Europa**

Snel, betrouwbaar, efficiënt en veilig; rechtstreeks
je VCA op je Digital Safety Passport (DSP)

Samenwerking Europees Examen Instituut (EEI) en Secure Logistics

Het EEI en Secure Logistics gaan een samenwerking aan. Het Europees Examen Instituut (EEI) is een erkend, onafhankelijk exameninstituut voor VCA examinering. Vanaf het najaar kan een kandidaat bij het aanvragen van het examen een DSP aanvragen. Het VCA examenresultaat wordt dan gelijk op het Digital Safety Passport van Secure Logistics geregistreerd.

Hanneke de Vries, directeur EEI, licht toe: 'In 2005 ben ik gestart met het EEI. Inmiddels nemen we op jaarbasis ca. 12.800 examens af. Dat succes hebben we te danken door onze klanten centraal te stellen. Onze dienstverlening speelt voortdurend in op nieuwe ontwikkelingen. Een integere en veilige registratie van het VCA examen op het Digital Safety Passport is zo'n ontwikkeling. Ik zie dat als een belangrijke meerwaarde voor onze klanten en de veiligheid op de werkvloer in het algemeen.'



Cor Stolk en Hanneke de Vries

Cor Stolk, directeur Secure Logistics, vult aan: 'Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een subsidie toegekend aan de landelijke uitrol van het Digital Safety Passport. De samenwerking met EEI levert hieraan een belangrijke bijdrage. Veel van onze huidige en potentiële klanten zijn werkzaam in de procesindustrie en doen het VCA examen bij EEI. Dat zij nu rechtstreeks voor registratie op het Digital Safety Passport kunnen kiezen is een mooie stap vooruit. De kandidaat kan via het DSP overal, 24/7 inzage geven in gevolgde veiligheidstrainingen. Geen onduidelijke stempeltjes in papieren boekjes of een veelvoud aan pasjes, maar een herkenbare, strikt persoonlijke informatiedrager, die ook nog eens automatisch de geldigheid van de examens bewaakt. Dat versnelt de toegang tot de werkplek.'

COLUMN

Handel in merkproducten en het gevaar van parallel import

In de internationale handel speelt 'het merk' een grote rol. Merkhouders steken veel moeite en geld in de ontwikkeling van hun product en willen daarom dat hun product herkenbaar is. Omdat het merk zo belangrijk is biedt de wet dan ook bescherming aan merkhouders. Zo is het in beginsel onrechtmatig om een merkproduct van een ander na te maken, of om namaakproducten te verhandelen. Wat echter lang niet iedereen zich realiseert, is dat het onder omstandigheden ook onrechtmatig kan zijn om echte merkproducten te verhandelen. Dit is het geval bij (ongeoorloofde) parallel import.

Wanneer men goederen importeert van buiten de Europese Economische Ruimte (EER) zonder toestemming van de merkhouder dan wordt dit parallel import genoemd. De EER bestaat uit de lidstaten van de Europese Unie en Noorwegen, IJsland en Liechtenstein. Parallel import is onrechtmatig omdat het inbreuk maakt op het merkenrecht van de merkhouder, en ook partijen lager in de keten kunnen hiervoor aansprakelijk gehouden worden.

Merkenrechtelijke disputen beginnen vaak met een zogenaamde 'cease and desist'-brief van de merkhouder. De handelaar wordt gesommeerd verdere handel te staken en krijgt een schikkingsaanbod om de zaak af te doen. Aanvaarding van een aanbod kan enorme consequenties hebben voor een handelaar. Echter, hetzelfde geldt voor procederen. Zo blijkt uit een recent arrest van het Hof 's-Hertogenbosch van 11 april 2017 (ECLI:NL:GHSHE:2017:1572). De handelaar in deze procedure had schoenen verkocht zonder toestemming van de merkhouder. Hij verloor de procedure en de rechter oordeelde dat hij de schoenen niet meer mocht verkopen, de winst over de al verkochte schoenen aan de merkhouder moest betalen, en dat hij daarbovenop nog een bedrag van tien euro per paar schoenen moest betalen. Daarnaast werd hij ook nog veroordeeld een 'terughaalbericht' te sturen naar zijn afnemers, met de toezegging alle kosten voor deze afnemers te vergoeden. Kortom, de handelaar moest niet alleen een forse schadevergoeding betalen maar leed ook nog eens reputatieschade bij zijn klanten. Dit terwijl hij zich mogelijk van geen kwaad bewust was.

Deze uitspraak laat zien hoe heftig de consequenties kunnen zijn voor een (onwetende) parallel importeur. Partijen worden dan ook aangeraden zich goed te verwittigen van de identiteit van de verkoper alsmede de herkomst van de merkproducten. Mocht het toch misgaan, dan is het raadzaam om in zo een vroeg mogelijk stadium juridische bijstand in te schakelen.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met Willem Boonk 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



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



Overslag NZK havens stijgt eerste halfjaar 2017 met 7,3%

De zeehavens in het Noordzeekanaalgebied, met de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad hebben de overslag over het eerste halfjaar van 2017 zien stijgen met 7,3% tot 51,9 miljoen ton. De Amsterdamse haven is in de regio de grootste haven en noteert een stijging van 6,9% tot 42,2 miljoen ton (2016: 39,5 miljoen ton).

In IJmuiden nam de overslag toe tot 9,1 miljoen ton (+7%), Beverwijk noteerde een stijging tot 600.000 ton (+80%) en Zaanstad noteerde een daling tot 95.000 ton (-22%).

Amsterdamse haven

De stijging in Amsterdam is in het eerste half jaar veroorzaakt door de overslag van olieproducten, steenkool en bouwmaterialen. De overslag van olieproducten steeg met 7,1% van 22,1 miljoen ton in het eerste half jaar van 2016 naar 23,7 miljoen ton in dezelfde periode dit jaar. Goede marktomstandigheden, efficiëntieverbeteringen in

de keten en hogere bezettingsgraden zijn de voornaamste redenen voor de stijging in de overslag van olieproducten.

In het eerste halfjaar werd 8,6 miljoen ton steenkool overgeslagen, ruim 20% meer dan de 7,1 miljoen ton in de eerste zes maanden van 2016. Ondanks deze toename ligt het volume nog ver onder het niveau van eerdere jaren. Belangrijkste redenen voor het herstel zijn de gestegen prijs van steenkool en het aanvullen van voorraden die in de winter zijn verbruikt.

De overslag van agribulk stabiliseerde op 3,3 miljoen ton. De overige droge bulk, waaronder bouwgrondstoffen en ertsen, groeide met 17% tot 3,8 miljoen ton. De overslag van containers steeg in het eerste half jaar met 6,9% ten opzichte van vorig jaar en bedroeg 350.000 ton. Van overig stukgoed waaronder RoRo steeg de overslag naar 926.000 ton tegen 883.000 ton vorig jaar (+5%).

Het aantal zee cruiseschepen dat Amsterdam in het eerste half jaar bezocht, was 53 (tegen 52 vorig jaar). Het aantal riviercruiseschepen steeg in het eerste halfjaar van 2017 naar 1009. Dit waren er vorig jaar in dezelfde periode 990.

Import en export

De import in de Amsterdamse haven steeg de eerste zes maanden met 8,7% tot 26,2 miljoen ton. De export steeg met 4,1% naar 16 miljoen ton. Ook het gehele Noordzeekanaalgebied kende een stijging van de import naar 34,2 miljoen ton (+8,8%) en eveneens een stijging van de export (+4,7%). Het aantal zeeschepen dat het Noordzeekanaalgebied bezocht, nam licht af (-0,5%).

Strategie

Koen Overtoom, CEO van Havenbedrijf Amsterdam: 'We hebben een goed eerste half jaar achter de rug. We zijn blij dat de marktpartijen Amsterdam blijven zien als hun voorkeurshaven. Wij zien een stijging in natte en droge bulk en general cargo, onze belangrijkste ladingstromen. Ook hebben we een aantal grote stappen gemaakt op het gebied van duurzame energie met onder meer ons belang in het windpark Ruigoord in de Afrikahaven. De diversificatie strategie van de Amsterdamse haven laat goede progressie zien door het aantrekken van investeringen in circulaire industrie, grootschalige logistiek en maakindustrie.'

Fluxys investeert in toekomstbestendigheid LNG-terminal Zeebrugge

Door: Antoon A. Oosting

Hoe snel het gebruik van aardgas in met name transport zal groeien, durven ze bij gasinfrastructuurbedrijf Fluxys, de Belgische tegenhanger van de Gasunie, niet te voorspellen. Maar met belangrijke investeringen in de faciliteiten op de LNG-terminal in Zeebrugge garandeert Fluxys dat alle afnemers, die willen overstappen op gebruik van aardgas, op tijd kunnen worden bevoorraadt.

Sinds begin januari is een grote tweede steiger in gebruik genomen waaraan zowel grote als kleinere LNG-tankers kunnen worden geladen en gelost. Hiervoor is deze tweede steiger uitgerust met niet alleen grote laad/losarmen voor het bedienen van de grote LNG-carriers (tot 220.000 kubieke meter) maar ook met een kleinere arm die vooral veel dieper kan zakken om ook kleinere bunkerschepen vanaf 1000 kubieke meters te kunnen laden. Het kunnen beschikken over een tweede steiger geeft de terminal in Zeebrugge veel meer flexibiliteit, zegt Rudy van Beurden, verantwoordelijk voor de perscontacten bij Fluxys. Mocht aan de eerste steiger een schip langer moeten blijven liggen dan gepland, kan de terminal ook een tweede grote carrier ontvangen.

Vijfde opslagtank

Ondertussen wordt er hard gewerkt aan de bouw van een vijfde, grote opslagtank met een capaciteit van 180.000 kubieke meter. Daarmee wordt de bestaande opslagcapaciteit van 380.000 kubieke meter met bijna de helft uitgebreid. Deze nieuwe grote tank moet in de loop van 2019 in gebruik kun-

nen worden genomen tegelijkertijd met het begin van de geplande grote aanvoer van aardgas uit het Russische Yamal-project op het Jamal-schiereiland in de Kara-zee ten oosten van Nova Zembla. De nieuwe tank is specifiek bedoeld voor de opslag van dit aardgas. Fluxys heeft hiervoor een 20-jaar durend contract met het Yamal-project afgesloten.

De Russen laten momenteel een vloot bouwen van zestien ijsbestendige LNG-carriers met een capaciteit van 170.000 kubieke meter die het gehele jaar door voor een continue stroom van LNG vanuit het Yamal-project naar de LNG-terminal in Zeebrugge moeten zorgdragen. De Russen hebben Zeebrugge gekozen als het overslag- en distributiepunt voor afnemers in Noordwest-Europa en de rest van de wereld. Overigens maken de Russen nu ook proefvaarten via

De ENGIE Zeebrugge aan de steiger in Zeebrugge.

de Poolzee naar Zuid-Korea om te zien in hoeverre de LNG in de zomermaanden ook rechtstreeks aan afnemers in het oosten van Azië (China, Japan, Korea) kan worden geleverd.

Tweede trucklaadstation

Daarnaast laat Fluxys momenteel een technische studie doen voor de implementatie van een investeringsbeslissing eerder dit jaar in de aanleg van een tweede trucklaadstation. Op het eerste laadstation komen sinds 2010 derde partijen trucks laden voor distributie van LNG onder afnemers in industrie, zwaar wegtransport en binnenvaart. "Dat is een groot succes. Het huidige trucklaadstation wordt nu heel hard gebruikt," aldus Kwinten Standaert, de commercieel verantwoordelijke voor de LNG-diensten van Fluxys. Het kunnen beschikken over



Foto: © Fluxys Belgium - P. Henderyckx

Op de terminal wordt momenteel druk gebouwd aan een nieuwe, grote vijfde opslagtank voor opslag van Russisch gas.

een tweede laadstation laat toe om in de toekomst de groeiende vraag vlot te kunnen blijven beantwoorden. Dit tweede truck-laadstation moet volgend jaar al in gebruik kunnen worden genomen.

Behalve per schip en tankwagen ziet Fluxys ook steeds meer vraag ontstaan naar LNG geladen in tankcontainers. De Europese Commissie heeft onlangs subsidie verleend voor een onderzoek naar uitbreiding van de mogelijkheden voor dit vervoer. Het transport van LNG in tankcontainers biedt veel mogelijkheden omdat deze tankcontainers zowel per schip, trein, truck als spoor kunnen worden vervoerd. Vooral in het noorden van Europa groeit de vraag naar LNG snel. Het LNG-bunkerpontoon waarmee cruiseschepen in de haven van Hamburg van stroom worden voorzien wordt zo al met tankcontainers vanuit Zeebrugge bevoorrad.

Andere bronnen

Ooit opgezet als aanlandpunt voor de levering van aardgas vanuit Algerije komt het bij de terminal in Zeebrugge afgeleverde aardgas nu vooral uit Qatar. Hiervoor zijn twee contracten van twintig jaar en een van vijftien jaar afgesloten. Maar als de vraag naar aardgas in Noordwest-Europa aantrekt, wordt ook meer aardgas uit andere bronnen verwacht, zoals bijvoorbeeld Noorwegen en de Verenigde Staten. België zal sowieso meer aardgas uit andere bronnen moeten importeren nu is besloten de gaskraan in Groningen voor een groot deel dicht te draaien. België is, naast Duitsland en Frankrijk importeur van Nederlands aardgas. De LNG uit Qatar wordt aangevoerd met de grote carriers waarvan er dit jaar tot nog toe elf bij de terminal in Zeebrugge afmeerden. Daarnaast ontving Fluxys Zeebrugge ook dertien keer kleinere LNG-tankers, die het vloeibare aardgas vanuit Zeebrugge naar de afnemers brengen. Dat gebeurde vooral door de Coral Energy en de Coral Methane van de Rotterdamse rederij Anthony Veder die vanuit Zeebrugge het Noors-Zweedse gasbedrijf Skangas van LNG voorzien. Ook wordt binnenkort de gezamenlijk door Anthony Veder en Skangas geëxploiteerde LNG-bunkertanker Coralus in Zeebrugge verwacht om LNG te laden.

Eerste LNG-bunkertanker

Zeebrugge heeft de eerste zeegaande LNG-bunkertanker ter wereld reeds als thuishaven, de ENGIE Zeebrugge. Fluxys is ook voor 25% aandeelhouder van de in april door een Zuid-Koreaanse werf opgeleverde ENGIE Zeebrugge. Met dit schip moeten zeegaande LNG-schepen van brandstof worden voorzien. De eerste vaste klanten zijn twee autocarriers die vaste diensten onderhouden tussen de grote autoterminal in Zeebrugge en de afnemers in Scandinavië. Veel Aziatische autobouwers leveren hun

producten af in Zeebrugge, vorig jaar meer dan twee miljoen, voor verdere distributie in Noordwest-Europa.

Daarnaast is de exploitant van de ENGIE Zeebrugge, Gas4Sea, druk op zoek naar nieuwe klanten. De verwachtingen voor het gebruik van LNG als brandstof in de scheepvaart zijn hooggespannen maar de groei



De begin dit jaar in gebruik genomen tweede steiger op de terminal.

heeft een forse knauw gekregen door de val van de prijs van ruwe olie. Voor reders is daardoor het verschil in brandstofkosten nu te groot om hun schepen op LNG om te bouwen of nieuwbouw te laten plegen. Alleen in Scandinavië blijft het gebruik van LNG in de scheepvaart gestaag groeien dankzij inzet van forse subsidies voor milieuvriendelijke brandstoffen. En ook de binnenvaart beschikt momenteel niet over de financiële middelen om grootschalig te kunnen overschakelen op het gebruik van LNG. "Het zijn geen markten die zich spectaculair snel ontwikkelen, maar eerder gestaag groeien wanneer nieuwe schepen besteld worden," aldus Standaert.

Huishoudens en bedrijven

De commercieel verantwoordelijke voor de LNG-diensten van Fluxys schat dat, van het totale volume aan vloeibaar aardgas dat in Zeebrugge wordt aangevoerd, momenteel zo'n 10 procent in kleinere schepen de terminal weer verlaat voor distributie in Scandinavië waarvan een flink deel in de scheepvaart wordt gebruikt. Met zo'n 1500 truckladingen per jaar gaat nog eens 5 procent de terminal af voor gebruik in wegvervoer en industrie. De resterende 85 procent wordt hervergast en in het leidingennetwerk van Fluxys ingevoerd om huishoudens en bedrijven van aardgas te voorzien. Standaert en Van Beurden zien, naast het gebruik in de scheepvaart, ook in het wegvervoer hoopvolle ontwikkelingen voor het gebruik van LNG. Niet alleen zijn na

pionier Iveco inmiddels ook truckbouwers Mercedes, Volvo en Scania op de markt gekomen met truckmotoren die ook op LNG kunnen draaien maar er komt ook zicht op motoren die grotere vermogen kunnen leveren. "De ontwikkeling van hogere vermogens begint nu op gang te komen," aldus Van Beurden.

Het probleem met de eerste vrachtwagenmotoren op LNG was dat ze maar een beperkt vermogen van minder dan 400 pk konden leveren en bovendien een beperkte actieradius hadden. Vooral voor het overwinnen van lange hellingen kwamen deze trucks vermogen tekort. Maar inmiddels zijn de eerste, sterkere motoren op LNG op de markt die nu volop door transporteurs worden getest. De verwachting is dat hierdoor ook de belangstelling voor de aanschaf van op LNG rijdende trucks snel zal toenemen.

LNG-terminal Duinkerke

Niet als in België wordt het gebruik van LNG in het wegvervoer sterk gestimuleerd. Een groot Frans supermarktcconcern heeft al aangekondigd zijn complete truckvloot op LNG te willen ombouwen. Voor Fluxys, dat ook een aandeel heeft in de LNG-terminal in het Franse Duinkerke, is het zaak om hier tijdig op in te spelen. "Wij volgen de ontwikkelingen op de voet om te weten welke diensten wij moeten gaan aanbieden en welke infrastructuur daarvoor nodig is," aldus Standaert.

Belangrijk voor het gebruik van LNG zijn technologische ontwikkelingen en de prijs van LNG in verhouding tot die van stookolie en diesel. De schattingen voor de verwachte toename van het gebruik van LNG in de scheepvaart lopen voor 2025/2030 nog sterk uiteen van 20 tot 60 miljard kubieke meter ofwel 15 tot 45 miljoen ton en voor het wegvervoer van 3,5 tot 17 miljard kubieke meter ofwel 3 tot 13 miljoen ton per jaar.



Specialized workshop in Vlissingen-Oost:

- > lifting gear > wire rope > rigging equipment > fall arrest equipment
- > hydraulic tools > chain and accessories > testing > inspection > heavy load testing

LIFTAL

Location: Vlissingen-Oost
 Tel.: +31 (0)118-488 450
 Fax: +31 (0)118-488 451
 E-mail: vlissingen@liftal.com

Also settled in Yerseke and Temse



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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



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

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



Coöperatieve
Vereniging van
Vletterlieden w.a.

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

Door: Antoon A. Oosting

Afvalophaaldienst van de haven

Bek & Verburg doet het schoon en stil

Schoon en stil doen de afvalinzamelaars van Bek & Verburg hun werk als ze met hun nieuwe afvalinzamelschip de Invotis IX langszij het aan de Rotterdamse Wilhelminapier afgemeerde cruiseschip AIDAprima liggen. Want naast de mankracht van de drie bemanningsleden gaat op dat moment alles elektrisch: het op stroom stil blijven liggen langs het schip en de bediening van de kraan voor het aan boord nemen van de zwaardere lasten.

De Invotis IX is sinds dit voorjaar het eerste schip in de 22 eenheden tellende vloot van Bek & Verburg dat met een hybride, diesel en volledig elektrisch, voortstuwingsinstallatie is uitgerust. Op de accu's kan het minimaal een uur volledig elektrisch varen. Het anderhalf tot twee uur durende inzamelwerk langszij een cruiseschip kan volledig elektrisch worden afgewikkeld. Dat stellen vooral cruiseschepen zeer op prijs



want dan hebben hun passagiers geen last van het geronk en de stank van de continu draaiende dieselmotoren.

Green Award Gold

En ook voor de opdrachtgever van het begin januari door scheepswerf Jooren in Werkendam opgeleverde Invotis IX was de overstap geen onverstandige beslissing. Havenautoriteiten willen dat de schepen in hun havens minder fijnstof uitstoten en belonen de reders met een korting op de havengelden. De 550 ton metende Invotis IX heeft Bek & Verburg zo'n € 3 miljoen aan investering gekost. Dat was zo'n 30 tot 40 procent bovenop de kosten voor een traditioneel op diesel varend schip. Maar met zijn accupakket en de extra elektromotoren verbruikt de Invotis IX nu 50 tot 60 procent minder brandstof. Daarmee was de Invotis IX goed voor het predicaat Gold van het Green Award-milieucertificeringssysteem voor de scheepvaart. Dit systeem wordt door havens gebruikt om kortingen op de havengelden te kunnen verlenen.

Bek & Verburg is zoals hij zelf zegt 'het kindje van' directeur-eigenaar Daan van Mullem. Met 69 jaar is Van Mullem nog steeds volop actief en niet van plan om op korte termijn achter de geraniums te gaan zitten. Hij wordt bijgestaan door zijn kleinzoon Kenny Baas (29) die de financiën beheert. Van Mullem zelf werkt vanaf het begin van het bedrijf, 55 jaar geleden bij Bek & Verburg. In 1996 werd het bedrijf verkocht aan afvalgigant Zita en werd het Zita Maritiem. Maar in 2003 kocht Daan van Mullem het terug en is het sindsdien een 100 procent familiebedrijf met circa 75 medewerkers.

Verplichte afgifte

Als inzameldienst voor afval vanuit de scheepvaart is Bek & Verburg nu actief in bijna alle Nederlandse havens. Sinds 2004 zijn schepen verplicht om in havens al hun afval af te geven. De kosten hiervoor worden op de schepen verhaald via een heffing die zit verwerkt in de havengelden. Havenautoriteiten als het Havenbedrijf Rotterdam zorgen dat er dan een schip langszij komt om het afval in te zamelen. Afvalophaaldiensten als Bek & Verburg zamelen het afval in en dienen de rekening voor hun werk in bij het Havenbedrijf. Zo bedient Bek & Verburg tot wel 130 schepen per dag. Het afval vanuit de scheepvaart is onder te verdelen in zo'n 180 verschillende afvalstromen van huishoudelijk afval tot ladingresten. Trots verklaart Van Mullem dat maar liefst 93 procent van het door Bek & Verburg weer een nieuwe toepassing krijgt. "Je moet er een markt voor zoeken," zegt Van Mullem hierover. De nu door afvalgigant Van Gansewinkel gehanteerde slogan van 'afval bestaat niet', "hebben ze van mij", zegt hij. "Ik heb dat gebruikt in een overleg met Van Gansewinkel en veertien dagen later stond die kreet op al hun auto's."

De AIDAprima herbergt tot 3300 passagiers en heeft 900 bemanningsleden, de omvang dus van een flink dorp. In het afval zit van alles, een kapot Grieks bronzen beeld, een oven, schoenen, veel plastic verpakkingsmateriaal etc. In totaal 70 kuub waarvoor de op het schip uitgeprinte rekening naar het Havenbedrijf gaat. Dat is die dag niet eens zoveel. "Meestal is het iets van 90 kuub," zegt Van Mullem.





2017
ANTWERP

LET'S MOVE
THE FUTURE FORWARD

TRANSPORT & LOGISTICS



17-18-19|10|2017
ANTWERP
EXPO

GROOTSTE VAKEVENT

in de Benelux

NEW! 3 INTERACTIEVE ROUTES:

Multimodale, Demo en Digital data Route

HIGH LEVEL CONFERENTIES EN DEBATTEN:

Synchromodaliteit, HR challenges, Trends Transport & Logistics Gazellen

REGISTREER VOOR GRATIS TOEGANG

MET CODE: 2005 VIA WWW.EASYFAIRS.COM/TRANSPORT2017



TRANSPORT
MANAGEMENT



Link2
LOGISTICS
MANAGEMENT



www.transport-logistics.be

Organised by **EASYFAIRS**

Transport & Logistics Antwerpen 2017 in het teken van innovatie



Let's move the future forward!

Dát is het motto van Transport & Logistics Antwerpen 2017, de grootste vakbeurs voor de transport & logistieke sector in de Benelux. Op 17, 18 en 19 oktober presenteren 315 exposanten state-of-the-art producten en diensten aan meer dan 9.000 bezoekers. Extra aandacht gaat daarbij naar multimodaal transport en datagedreven oplossingen.

Transport & Logistics Antwerpen 2017 is een levendig forum dat professionals samenbrengt uit alle deelsectoren: onder meer transport, opslag en behandeling van goederen, datacommunicatie en software. Die diversiteit aan disciplines en invalshoeken zorgt voor een rijke totaalbeleving.

Port of Antwerp, World Port

De link met de haven van Antwerpen, toegangspoort tot Europa en de wereld, wordt bij deze editie extra uitgespeeld. Het event vindt plaats in **Antwerp Expo**, op een boog-scheut van de dokken, en wordt op 17 oktober feestelijk geopend door **Jacques Vandermeiren**, CEO van het Havenbedrijf.

Conferentieprogramma op hoog niveau

Het uitgebreide kennisprogramma voegt heel wat waarde toe aan Transport & Logistics Antwerpen 2017. Bezoekers kunnen elke dag deelnemen aan **conferenties en masterclasses** onder leiding van toonaangevende experts. Een greep uit de thema's: multimodaliteit, big data, HR uitdagingen, duurzaam vervoer, transport

innovaties... Daarnaast is er een specifiek **jongerenprogramma** om de instroom van nieuw talent in de sector te stimuleren.

Op 19 oktober vindt een **exclusieve lunchvergadering** plaats met **Karel De Gucht**. De Europees commissaris serveert zijn ongezoeten mening over hot topics (zoals Brexit, CETA, TTIP...) en gaat in gesprek met Belgische topmanagers.

Nieuwe paviljoenen en Routes

BRUcargo Village is een nieuw paviljoen waar je kennismakert met kwalitatieve leveranciers van luchtvrachtdiensten.

In samenwerking met Unizo wordt voor het eerst ook een **Starterspaviljoen** ingericht. Hier wordt gefocust op concrete vragen van startende ondernemers alsook op mobiliteit. Wie op zoek is naar een nieuwe uitdaging in de logistieke en transportsector kan terecht in de **Digital Jobcorner** van **TL-Hub**.

Wil je snel je weg vinden in het beursaanbod, dan kan je één van de drie uitgestippelde **Routes** volgen. Elke Route heeft een specifiek thema: Demo, Multimodal of Digital Data.



Digital trade show

De organisatoren willen dat je bezoek aan Transport & Logistics Antwerpen 2017 zo prettig en efficiënt mogelijk verloopt. Daarom gaan ze voluit voor digitalisering. Op de beursvloer staan **digitale infozuilen** waar je snel een plattegrond bekijkt of extra uitleg krijgt. Daarnaast is je **toegangsbadge** uitgerust met een aantal slimme extra functies. Door die badge te scannen, verzamel je automatisch alle relevante informatie over je favoriete exposanten: van digitale folders tot visitekaartjes. Je toegangsbadge is voortaan een virtuele draagtas!

Trends Transport & Logistics Gazellen

Een aantal klassieke onderdelen keren ook tijdens deze editie terug. Vanuit de **Transportmedia Live Studio** wordt direct verslag uitgebracht van het volledige event. Bovendien kijken we nieuwsgierig uit naar de **Trends Transport & Logistics Gazellen 2017**. Deze prijzen worden tijdens de beurs uitgereikt aan de snelst groeiende bedrijven in onze sector over de laatste vijf jaar.

Business networking

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het event is om de **transport & logistics community** dichter bij mekaar te brengen. De deelnemers krijgen dan ook alle gelegenheid om te netwerken. Bijvoorbeeld tijdens de ontbijtsessies en networklunches (die deel uitmaken van het conferentieprogramma), op de informele 'Maritieme Pint' en op de schitterende gala-avond van Trends Gazellen. Zo ontmoeten klanten, prospects en peers elkaar in een tegelijk relaxte én professionele sfeer.

17-18-19|10|2017
ANTWERP EXPO

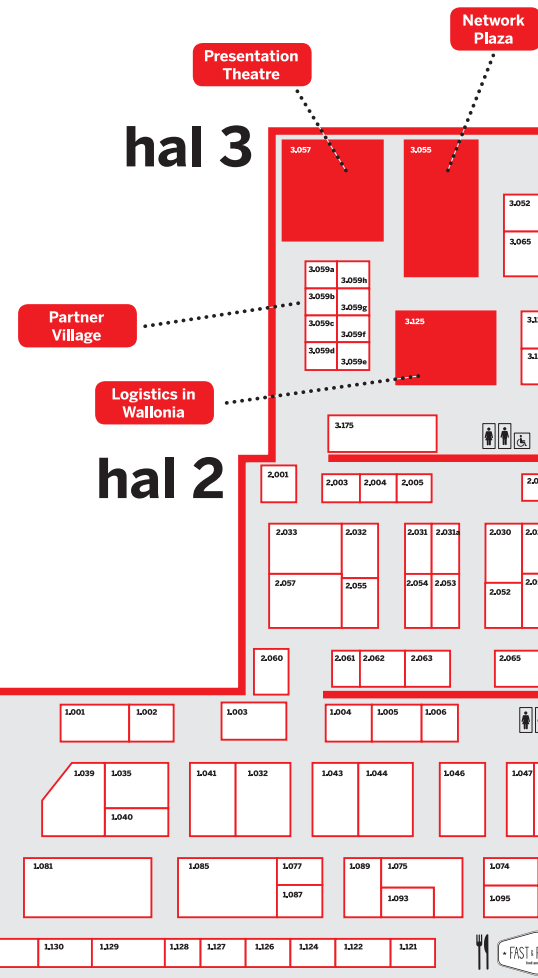
Meer informatie & gratis toegang:
www.transport-logistics.be
Uw unieke code: 2005

Stand Name	Stand No.	B.I.V.V.					
4 Advice bvba	4.112	Barias Frozen Food Co-packer	3.001	Cordstrap bv	1.074	DSV Road nv	4.045
ABC CARGO	2.042	Battery Supplies nv	4.159	Corneel Geerts Transportgroup nv	1.023	Durwen Benelux bv	4.005
ACB Group	1.122	B-Close nv	1.003	Cosimco nv	4.097	Easy Systems Benelux	2.006
Acternium Belgium	2.044a	BCTN	3.141g	CPL - Logística SA	2.004	ECS European Containers	1.012
AGO Interim Belgie nv	4.063	Belgo Sweets	3.012	Crown Handling nv	4.146	Efaflex bvba	1.043
AKANEA Developpement	3.133	BERGER Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H.	4.077	CSA Bvba	4.056	Elevate-IT	1.021
Alcom electronics nv	2.020	Besaa Vzw	3.059e	CX Euro	3.113	Emrol bvba	4.156
All-Connects	2.073	Best-Matic bvba	3.097	DACHSER Belgium N.V./S.A.	1.099	Energys BVBA	4.098
Alphaplan bvba	4.11	BIA Nv/sa	3.119	Dalosy	2.010	Engels Logistics nv	1.056
Alstef Automation	3.163	Bolckmans Nv	4.172	Dandoy Transports NV	4.013	ErgoPack Deutschland GmbH	3.041
Ambrogio nv	1.11	Bolloré Logistics Belgium	1.041	Dastronic nv	1.019	Esquenet MST	4.010
Antwerp Logistic Services bvba	1.114	Bolzoni Auramo bv	4.101	DatAction bvba	3.006	Etion	3.059a
Arcade Logistiek en Industrie Bvba	2.012	Boplan bvba	4.109	DDD Technics BVBA	4.105	Euro-Sprinters nv	2.007
Ario Services NV	3.045b	Bring Cargo bv	1.133	De Peuter nv	4.153	Eurotoll	4.090
Art en Reno bvba	4.073	Brussels Airport Company nv	4.094	De Putter & Co	4.014	Eurotracs nv	1.005
AS4	1.07	Burodiscount Bvba	3.137	de Ronde & Drubbel nv	1.044	Expeditors	4.051
A-Safe bvba	2.043	C&W Logistics	4.142	De Vreese Logistics nv	1.053	Expresso Manutention SPRL	4.036
ASK Romein Malle nv	4.042	CBRE NV	4.162	Dematra	4.017	Fast Lines Belgium	3.141h
ASSA ABLOY Entrance Systems Belux nv	4.082	Cerclindus nv	4.062	Den Doelder Pallets bv	1.006	FF Projects	4.158
At Once	3.141i	CEVA Logistics Belgium nv	4.094C	Descartes Systems (Belgium) nv	4.002	Fiton BV	1.126
Atmosafe	3.141k	CityDepot	1.020	Deufol	4.032	Flows	3.059H
Aucxis cvba	2.049	Clevertac BVBA	1.095	DHL Freight Belgium nv	4.021	GCC België	4.103
AWP bvba	3.011	Consovevo. S.A.	4.085	D'Hondt Insurance NV	3.141c	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	Ingang 2
b.Alert nv	4.068	Cordeel	2.051	DKV Euro Service Benelux B.V.	2.026	Generix Group Benelux	2.062
				DS Smith XXL export verpakkingen	1.117	Geodis Wilson Belgium nv	2.057

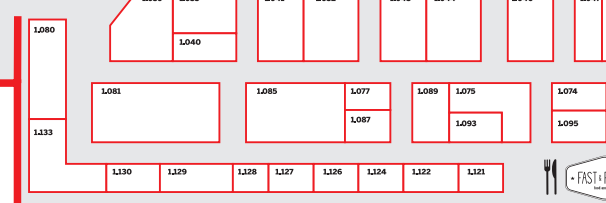
hal 4



hal 3



hal 2



hal 1

Getac Technology Corporation.....	1.087
Globis nv.....	3.161
GNB Industrial Power.....	4.107
Go4Logistics nv.....	4.001
GOBO International nv.....	1.007
Gosselin Logistics.....	1.081
Griptech B.V.....	4.171
Groeneveld ICT Solutions Nv.....	2.015
Group Beyers bvba.....	4.168
GTS Container nv.....	1.049
Haagh Protection bv.....	3.153
Hamann International Logistics.....	4.007
Hamer Technical Installations nv.....	4.138
Hazgo Belgium bvba.....	1.040
HCJoints.....	2.005
Hermans Heftrucks.....	4.132
Hilaire Van Der Haeghe nv.....	4.113
Holifresh EU.....	2.028
Hoppecke Belgium nv.....	4.058
Human Workspace B.V.....	2.069
IDELUX cvba.....	2.031a
In Concrete bvba.....	4.080
Intervest Offices & Warehouses nv.....	4.165
Intris nv.....	4.018
INTRTRA.....	3.133
iOnLogistics nv.....	2.063
IP International.....	2.030
Isitec Benelux.....	2.044
JAS Forwarding Worldwide Belgium nv.....	1.089



ANTWERP 2017

TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

17-18-19|10|2017

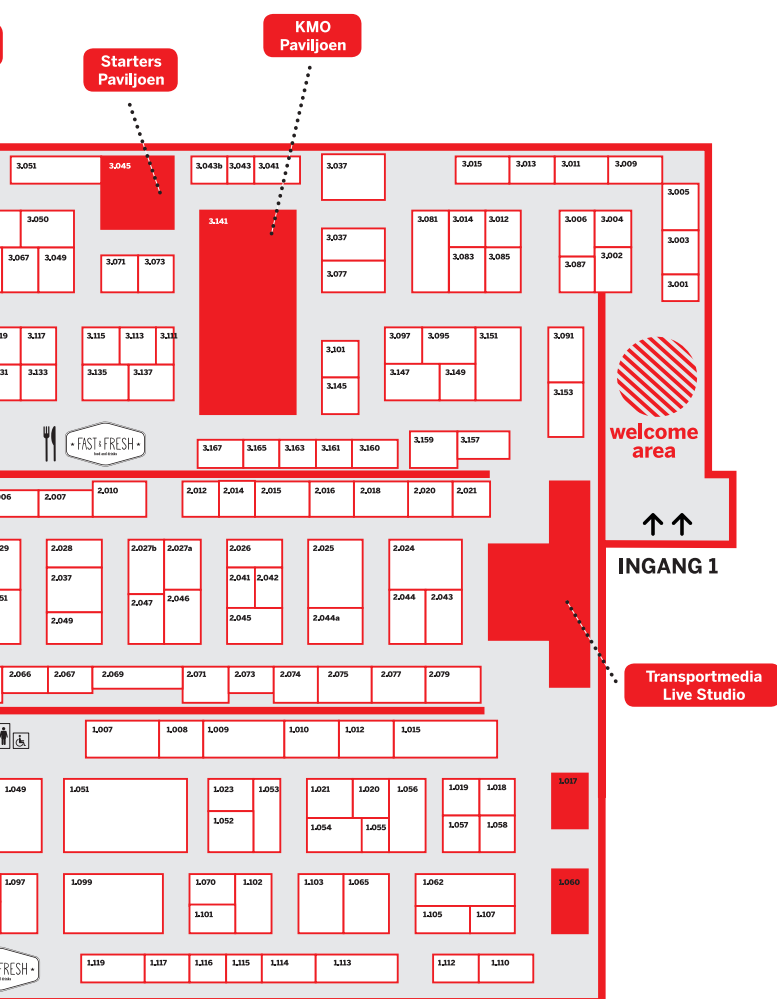
Deelnemerslijst & programma:
www.transport-logistics.be

**Grondplan onder voorbehoud -
 dd 28/08/2017**

Jet Car nv.....	4.030
John Lang LaSalle nv.....	3.165
Jost sa.....	4.086
Jungheinrich.....	4.134
Kärcher Belux Nv.....	4.102
KAUP GMBH & CO.KG.....	4.067
Keuleers & Co nv.....	1.116
kmo-insider.....	3.141
KS Profil.....	4.140
Kuehne+Nagel nv.....	1.051
L. Shipping Bvba.....	1.124
LC Packaging nv.....	2.021
L-Door Industrial bvba.....	4.033
Leyton House Security sa.....	1.115
Ligna nv.....	4.116
Loading Systems Belgium nv.....	2.075
Lödige Benelux.....	1.105
Logflow NV.....	4.060

Logi Signs bvba.....	2.061
Logiqstar.....	4.070
Logistics in Wallonia.....	3.125
Logistiekdirect.....	4.115
Luc Vulsteke Industrial nv.....	4.161
Luik Natie Coldstore.....	1.039
Mabo-Lifting nv.....	4.025
Magetra International.....	1.102
Mainfreight N.V.....	2.077
Matco B.V.....	2.032
May Courier International bvba.....	1.129
MendriX.....	1.077
Mertens Heftruck Service bvba.....	4.041
META Regalbau GmbH & Co. KG.....	2.027b
Miretti Group.....	3.141n
Mopal Palletindustrie nv.....	1.119
MSC Belgium nv.....	4.175
Nagels Transport nv.....	3.050
NaviTrans by Young & Partners.....	4.029
Nedcargo Logistics.....	2.033
Nefab Packaging Belgium nv.....	4.012
Nicholls Transport / HN Transport NV.....	1.091
Niifsk NV.....	3.077
Nippon Express Belgium nv.....	2.053
Noa Trainings bvba.....	3.141i
ODTH nv.....	2.065
ONE2ID BV.....	2.014
Orditool.....	3.141d
Organi bvba.....	1.127
Oudimmo Logistics bvba.....	2.060
Paletco NV.....	2.001
Palletcentrale Groep bv.....	2.067
Panalpina World Transport nv.....	1.047
Pasec nv.....	1.054
Pasquinielli Benelux Nv.....	4.141
Pics Belgium vzw.....	3.059f
Polypal Belgium nv/sa.....	3.149
Port de Bruxelles - Haven van Brussel.....	2.016
Port of Ghent.....	2.045
Port of Zeebrugge.....	1.009
Portmade nv.....	3.141m
PostNL België.....	1.062
Praxas.....	1.058
PTV bvba.....	4.050
QEOS.....	2.052
RAM Mounts Benelux.....	2.003
RAVAS Europe BV.....	1.121
RDB Pallets bvba.....	1.130
Romass.....	3.013
Ros Belux.....	3.141j
Rotom nv.....	1.035
S.A. Kardex nv.....	4.084
Safe House.....	3.147
Sany Group - Sanytrans. Exsan & Sanylogistics.....	1.004
Scanfor bvba.....	1.001
Scanroad Belgium bvba.....	2.054
Schenker Logistics BeNeLux.....	1.085
Score bvba.....	1.055
SD Worx.....	3.141e
Slickss.....	3.045A
Softpak B.V.....	4.040

Sotramar & De Keyser.....	3.141o
SSI Schäfer nv.....	4.145
Stadsbader.....	4.095
Sterkens Alarmsystemen nv.....	3.141a
Still nv.....	4.143
Stow International nv.....	4.053
Stream Software NV.....	4.004
Suivo NV.....	4.114
Syrinx bvba.....	3.141b
T.E.R.....	2.046
Tallpack Belgium.....	2.024
TANS Belgium bvba.....	1.052
TAS Belgium.....	2.066
TDL Group.....	4.091
The Pack bvba.....	3.016
TimoCom.....	1.018
TL Hub.....	3.115
TLCC bvba.....	3.167
Topa Packaging Bvba.....	3.015
Toyota Material Handling Belgium.....	4.079
TracingInMotion bvba.....	1.002
Trans.eu.....	4.100
Transfollow.....	3.002
Transics Belux bvba.....	4.031
Transmate.....	3.045d
TransMission B.V.....	1.112
Transoplast bvba.....	2.055
Transport Joosen nv.....	1.097
Transport M. Roosens NV.....	2.047
Transuniverse Forwarding nv.....	2.074
Trilogiq Benelux.....	2.044
Trimble Transport & Logistics nv.....	4.003
Ubidata nv.....	4.149
Uni Forwarding nv.....	4.173
UNIZO - Regio Antwerpen vzw.....	3.073
UPTR.....	3.160
URETEK Benelux.....	3.009
UTA Benelux BV.....	2.071
V2S.EU Vehicle Safety Solutions.....	3.111
Van Berlo Bedrijfsvloeren.....	4.075
Van Damme nv.....	4.034
Van de Poel K. & Zonen nv.....	1.065
Van Hove Truck Center Antwerpen Nv.....	3.052
Van Mieghem Logistics NV.....	2.027
Vanas Engineering nv.....	4.046
Veko Lightsystems bvba.....	4.048
Verhaegen Vervoer.....	1.113
Verma Systemen bvba.....	1.128
VIB - Vereniging voor Inkoop en Bedrijfslogistiek Bedrijfslogistiek.....	3.059g
VIL.....	1.080
Vivaldis Interim nv.....	3.141f
VRD Logistiek bvba.....	4.163
WANZL.....	1.015
Warehouses De Pauw (WDP).....	4.096
Wewo Europe.....	2.079
Wilis Tower Watson.....	3.175
Willy Naessens Industriebouw nv.....	4.072
Winlock Systems bvba.....	4.148
wuBump.....	4.064
Xella - Ytong Hebel Silka Multipor.....	2.031b
Yusen Logistics Benelux.....	1.075



Havenberoepen

Door: Lydia Gille

Boskalis is een bedrijf van stoere mannen en imposante werken. Ooit met bijdrages aan de Zuiderzeewerken en de Deltawerken, momenteel met de aanleg van vogeleilanden, de Marker Wadden. Maar het internationale bedrijf heeft zijn sporen over de hele wereld verdiend. Een van de tot de verbeelding sprekende baggerklussen was de aanleg van een stuk vaarweg parallel aan het Suezkanaal. Een megaproject dat binnen tien maanden is geklaard, te beginnen met de inschrijving en ondertekening van het contract in oktober 2014, de eerste baggerschepen ter plaatse in november van dat jaar en de uitvoering tot de officiële opening op 6 augustus 2015. Dirk Daan Visser was een van de project engineers. Hij vertelt wat de opdracht was, wat erbij komt kijken en hoe je dat aanpakt. Hij studeerde civiele techniek met een minor in waterbouwkunde en watermanagement en koos in het laatste jaar voor de baggerspecialisatie. Eenmaal bij Boskalis volgde hij de vakopleidingen voor de uitvoering van baggerwerken.

“Mij werd gevraagd of ik over een week naar Egypte wilde vliegen”, zegt Dirk Daan. “Normaliter zijn we wel op de hoogte van tenders, worden er sommen gemaakt en vinden er onderhandelingen plaats waar we van horen. Dit ging zo snel, dat ik niet van de inschrijving wist. Ik ging erheen met de boodschap: ‘Ga een planning maken.’” Een planning om naast het bestaande kanaal een parallelle vaarweg aan te leggen van 35



Hoge zandwallen bemoeilijkten het telefoonverkeer. Een investering in een eigen mobiel netwerk met antennes was nodig.

km lang, 147 meter breed en 24 meter diep. Het doel van de Egyptische autoriteiten met de vergroting van het Suezkanaal was een verdubbeling van de vaarcapaciteit, een verlaging van de doorvaarttijd en een vermindering van de wachttijden. Dat het vanaf de contractdatum in tien maanden tijd moest gebeuren, was het gevolg van een decreet van de Egyptische president Abdel Fattah al-Sisi. Hij vond dat het voor augustus 2015 gereed moest zijn. De andere inschrijvende baggerondernemingen zagen net als Boskalis wel in dat het geëiste tijdsbestek voor één bedrijf niet realiseerbaar was, waardoor de afspraak tot samenwerking snel beklonken was en het consortium van de Nederlandse bedrijven Boskalis en Van Oord, de Belgische Jan de Nul en NMDC uit de Verenigde Arabische Emiraten geboren werd.

Planning

“Voor de planning maakt een consortium niets uit”, zegt Dirk Daan. “Dat moet je zien als een bedrijf. Het risico zit in de tijdspanne. Nu staan er wel voorwaarden in het contract. Er zou 180 miljoen kuub zand gebaggerd moeten worden. Als dan blijkt dat het 10 procent naar boven afwijkt, wat al snel duidelijk werd, krijg je contractueel een maand extra de tijd. De grote vraag is,

Naam: Dirk Daan Visser

Leeftijd: 31

Functie:

cost engineer, voorheen project engineer en super intendant; divisie Dredging & Infra

Bedrijf:

Boskalis International B.V., Papendrecht

Werkzaam in de haven sinds: 2011

Met het Suezkanaalproject is een fysiek stempel op de wereldkaart gedrukt

Voor dit project zijn 21 snijkopzuigers en vijf sleephopperzuigers uit alle delen van de wereld naar Egypte gehaald, wat weer een nieuw logistiek vraagstuk oproept. Het kan ook te druk worden met vaartuigen. Dirk Daan: “In de planning zorg je ook voor efficiënte afbouw. De kleinere snijkopzuigers zijn eerder gestopt, omdat die de diepte van 24 meter niet kunnen halen.

Snijkopzuigers werken zichzelf naar voren, beginnen vanaf maaiveld en persen het materiaal gewoon weg. Een snijkopzuiger kan zijn eigen water maken, zeggen we dan." Dat materieel is ingezet om vanuit het bestaande kanaal overdwars vier toegangskanalen te maken. Vanuit deze insteken werkten ze naar elkaar toe en met het begin en eindpunt erbij werd er op tien punten tegelijk gebaggerd.

Sleephopperzuigers, een soort stofzuigers, kunnen alleen verdiepen. De 'Coastway', als voorbeeld, heeft een waterdiepte van 8 meter nodig om te kunnen beginnen. Daarachter varen grotere sleephopperzuigers tot uiteindelijk de gewenste 24 meter diepte is bereikt.

Voorafgaand aan de baggerwerkzaamheden heeft het Egyptische leger het 20 meter hoge zand tot het kanaalwaterniveau afgegraven en ook de aanleg van de schoeiingen was in Egyptische handen.

Hoe pak je het aan?

Dirk Daan: "Aanbesteden is het project op papier uitvoeren. Wat moeten we doen om de vraag van de klant te beantwoorden? Hoe gaan we het doen? Hoelang duurt dat? Wat zijn de risico's? Wat kost het? Een inschrijving is de prijs neerleggen bij de klant. In het project ligt vast wat in de aanbesteding als beste oplossing is aangegeven." En dan volgt de mobilisatie en de uitvoering ter plaatse.

"Wekelijks actualiseren we met een team van het projectmanagement de planning", zegt Dirk Daan, "waarbij de hoofdvragen zijn: waar staan we, wat moeten we nog doen, hoelang duurt dat. Dat is een continu proces." Het team verwerkt de binnengekomen getallen. Elke zuiger houdt bijvoorbeeld bij wat is weggehaald en rapporteert dat. "Op basis van de metingen kun je bepalen hoeveel fijn materiaal er

terugkomt in het werk", legt Dirk Daan uit. "Aan boord gaat de vloeibare substantie in een beun. Het is de bedoeling het zand over te houden en het water via een overloop weer terug in het kanaal te laten vloeien. Het fijne materiaal blijft echter lang drijven, waardoor dat terugkomt in het werk. Dat kun je voorkomen door het waterpeil in het stort te verhogen, zodat er meer tijd is voordat die overstroomt; zo ontstaat er meer tijd en rust voor bezinking alvorens het schip via de walleiding de vervolgens weer vloeibaar gemaakte lading aan wal perst. Dat kan niet in ieder gebied. Optie twee is dieper uitbaggeren, zodat na bezinking de vaargeul alsnog op 24 meter uitkomt."

Dirk Daan vertelt dat het team gedurende het project veel heeft geanalyseerd. "Over de samenstelling van het zand was bij aanname veel onbekend", zegt hij. "Zit er klei of steen in, is het gecementeerd? Dat is bepalend voor de snelheid waarmee er gebaggerd en afgevoerd kan worden. Verder wisten we al dat het geen 180 miljoen kuub zand zou zijn maar 200 miljoen kuub en met de terugkeer van de fijne deeltjes kwam daar nog eens 5 procent bij. Dus extra schepen, maar wat betekent dat in tijd en geld."

Waar loop je tegenaan?

"Eén van de uitdagingen was het irrigatiekanaal dat onder het Suezkanaal doorloopt naar de Nijl", zegt Dirk Daan. "Deze zoetwatervoorziening zouden de Egyptenaren voor aanvang van het baggeren op 31 mei met duikers verlengd hebben. Dat werd 1 juli. Dit stond wel in het risicodossier, maar is een *constraint in de planning* waar je omheen moet schakelen. Een andere was het slechte telefoonbereik door de hoge zandwallen. Het maaiveld was al 20 meter hoog en daar bovenop lag het gebaggerde materiaal. We hebben toen geïnvesteerd in een eigen mobiele netwerk met antennes op strategische plekken."



Dirk Daan Visser, een van de project engineers die verantwoordelijk was voor de planning en uitvoering van het Suezkanaalproject.

Wat schenkt je voldoening?

Dirk Daan: "De afwisseling van projecten. De kick van het op tijd voor elkaar krijgen en, hoewel je er weinig invloed op hebt, vind ik het mooi daaraan te hebben bijgedragen. Als een project drie jaar duurt, is het een ander verhaal. Nederland is een klein land en dat ik dan als praktisch uitvoerder mede een fysiek stempel op de wereldkaart heb kunnen zetten, vind ik mooi."

Hoe ziet je toekomst er uit?

"Een steady doorgroei, hoop ik. Boskalis biedt genoeg mogelijkheden om uitdagingen te blijven vinden in het werk dat we doen. De baggerindustrie is een loyale bedrijfstak en stiekem is het toch een jongensdroom. Kleine jongens spelen al met zand en water en nu doe ik dat in het groot en heel serieus."



Sleephopperzuiger Coastway perst gebaggerd zand aan wal.



Snijkopzuigers in actie bij het Suezkanaalproject.



Unieke samenwerking tussen K_Dekker bouw & infra en Klaver Giant Groep om de havens in Nederland milieuvriendelijker te maken

In havens is het altijd een drukte van belang. Schepen komen binnen en varen uit, er wordt geladen en gelost. Direct aan de kade zitten bedrijven, wonen mensen. Hoog tijd om de luchtvervuiling en geluidsoverlast van de dieselaggregaten op schepen aan te pakken. Anno nu kun je dan niet meer om een moderne en groene walstroominstallatie heen, vonden ze bij de Scheveningse haven.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Klaver Giant Groep

Contactpersoon: Bart Rijkhoff
t: 0226 451370
e: info@klaver-groep.nl
giant.nl

of:

K_Dekker bouw & infra

Contactpersoon: Denhard van der Slikke
t: 0226 391929
e: info@kdbv.nl
kdbv.nl

In de eerste en derde haven van Scheveningen heeft Klaver Giant Groep samen met K_Dekker bouw & infra tien walstroomaansluitingen gerealiseerd. [De Klaver Groep was verantwoordelijk voor de E&W installaties, K_Dekker was verantwoordelijk voor de bouwkundige en civiele werkzaamheden]. Aangemeerde schepen maken daar nu gebruik van voor hun boordstroom, hun dieselaggregaten blijven uit. Voor opdrachtgever gemeente Den Haag is

dit een belangrijke mijlpaal in hun streven om de CO2-uitstoot terug te dringen en de geluidsoverlast voor omwonenden sterk te verminderen. Bovendien draait de walstroomvoorziening op groene stroom, een extra duurzaam pluspunt.

Voorloper in Nederland

Scheveningen is na IJmuiden de tweede zeehaven in Nederland met een walstroominstallatie met 400A aansluitingen voor





zeeschepen. Zeeschepen vragen als zij aan de wal liggen tussen de 125 en 250 kW, veel meer dan plezierjachten. De walstroominstallatie levert tot 400A per aansluiting. Deze stroom wordt geleverd via omvormers en scheidingstransformatoren bij een laagspanning van 400-440 volt. Oudere schepen moeten technisch aangepast worden om aan deze walstroom verbonden te worden, nieuwe schepen worden vaak al standaard met voorzieningen uitgerust. Zowel schepen die ontworpen zijn voor een netfrequentie van 50Hz (400V) als 60Hz (440V) kunnen aangesloten worden. Bijzonder aan deze walstroominstallatie is dat hij zelf de benodigde frequentie detecteert bij het schip dat aansluit en automatisch omschakelt. De belangstelling voor walstroominstallaties is groot; steeds meer havens willen luchtvervuiling en geluidsoverlast tot een minimum reduceren. Dat nieuwe schepen standaard worden uitgevoerd met een walstroomkoppeling is in dat opzicht ook een duidelijk signaal.



Soepele uitvoering

Duidelijke communicatie en korte lijntjes. Belangrijke waarden in de samenwerking tussen K_Dekker bouw & infra en Klaver Giant Groep. Van begin af aan was er sprake van goede communicatie naar alle partijen. Er werden concrete afspraken met de betrokkenen gemaakt zodat iedereen wist waar hij of zij aan toe was. Ook werd er duidelijke informatie verstrekt over de bouwactiviteiten en de mogelijke overlast die bewoners en bedrijven zouden kunnen ondervinden. Omwonenden en bedrijven in het havengebied waren dan ook vol begrip.

Wel zo fijn, want logistiek was het een flink grotere operatie dan op het eerste gezicht gedacht. De haven kon niet stil worden gelegd. De werkzaamheden van bedrijven die aan en nabij de kade gevestigd zijn en het laden en lossen van schepen moesten gewoon door kunnen gaan. Tijdens de realisatie van het project werd extra goed duidelijk hoe soepel de samenwerking tussen Klaver Giant Groep en K_Dekker bouw & infra verliep. Een groot voordeel voor iedereen: bewoners, bedrijven, schippers, havenbedrijf en niet in de laatste plaats voor de bouwvakkers en technici die de klus moesten klaren. Zij waren door de duidelijke afspraken over en weer perfect in staat om het werk vlot te realiseren. In technisch, bouwkundig en communicatief opzicht een

absolute win-win samenwerking - waar het havenbedrijf maximaal baat bij had. Dit succes zetten K_Dekker en de Klaver Giant Groep graag voort bij andere havens.



De Klaver Giant Groep bestaat uit zeven zelfstandige bedrijven, gevestigd in Noord-Holland. De installatiebedrijven zijn zelfstandig, sterk gespecialiseerd en leveren duurzame en bruikbare technische systemen voor leef- en werkomgeving op het gebied van Elektrotechniek, Klimaattechniek, Beveiliging, Telecom, ICT en Infratechniek. Elk bedrijf heeft een eigen directie, Management Team en eigen producten en diensten. Onze decentrale organisatiestructuur stelt ons in staat om de focus op de specialisatie te hebben en om snel te reageren op ontwikkelingen in de markt. Gericht op vakmanschap, innovatie, goed opgeleid personeel, kwaliteit en op de hoogst mogelijke erkenningen in de markt.

Door samen te werken kunnen wij onze klanten beter van dienst zijn. Of u nu kiest voor een specifiek product of een totaaloplossing. U heeft één aanspreekpunt tijdens de verkoop, uitvoering en serviceverlening. We hebben specialistische kennis in huis, dit werkt efficiënt en bespaart kosten.

De Klaver Giant Groep is al meer dan 90 jaar een partner waar u op kunt vertrouwen

Van één ondernemer in 1923 naar tegenwoordig bijna 350 medewerkers. Bij wie eerlijkheid, doe maar gewoon en doe wat je zegt het gedrag bepalen. Bij wie de klant voorop staat. Wij streven naar een duurzame relatie met onze klanten. Als geen ander begrijpen wij dat techniek de mens ten dienste moet staan. Doelmatig, altijd beschikbaar, comfortabel en gebruiksvriendelijk. Samen met de klant komen we tot de beste oplossing.

De Klaver Giant Groep, specialisten in: Elektrotechniek, Klimaattechniek, Beveiliging, Telecom, ICT en Infratechniek. Techniek voor en door de mens!



K_Dekker bouw & infra b.v. is een veelzijdige bouwverderger dat vanuit een maatschappelijke verantwoordelijkheid werkt aan bouwen en infrastructurele projecten. Mens, milieu en meerwaarde staan daarin centraal. K_Dekker is een vooruitstrevend bedrijf, gespecialiseerd in zowel bouw, infra als kleinbouw. Daarmee kunnen wij zowel de private opdrachtgevers dan wel (semi)overheden compleet ontzorgen vanaf de ontwerpfasen, de realisatie tot onderhoud. In samenwerking met de opdrachtgever werkt K_Dekker altijd naar het beste resultaat en een succesvolle uitvoering van het project is van groot belang.

Van oorsprong is K_Dekker een familiebedrijf, opgericht in 1963. De toenmalige filosofie van het bedrijf, zijnde: een open en platte structuur met oog voor vakmanschap, kwaliteitsbesef en Noord-Hollandse nuchterheid, wordt tot op de dag van vandaag met trots uitgedragen. Het aannemingsbedrijf heeft zich ontwikkeld tot een professionele organisatie waarbij K_Dekker als MKB-bedrijf vooruitlopend is op het gebied van innovatieve ontwikkelingen en multidisciplinaire projecten en vooruitstrevend in ICT-management en procesmanagement. Voor medewerkers is er volop ruimte voor talentontwikkeling. Dat stimuleert het vakmanschap en de motivatie van de medewerkers en daar profiteren klanten direct van.

K_Dekker bouw & infra, specialist in: woningbouw, utiliteitsbouw, spoorwegstations, elektriciteitsstations, beton- & waterbouw, grond- & wegenbouw, windmolenfundaties, civiele betonbouw, infra, nieuwbouw, verbouw, renovatie & (particuliere) kleinbouw.

Van ontwerp, realisatie tot onderhoud. Kortom, veelzijdige bouwverdergers!

'Begin 2018 duidelijkheid over ERTMS-budgetten'

De budgetten voor de afzonderlijke projecten in het ERTMS-programma worden begin volgend jaar vastgesteld en naar de Tweede Kamer gestuurd. Als de Tweede Kamer haar goedkeuring heeft gegeven, dan kan er worden gestart.

Frank Basseluer en Eelco Oskam Stagebegeleider van het Jaar 2017

Frank Basseluer van GVB en Eelco Oskam van Movares zijn verkozen tot Stagebegeleider van het Jaar 2017. Dat is bekendgemaakt tijdens de uitreiking van deze award bij kennisnetwerk Railforum in Utrecht.

D66 wil betere spoorverbinding voor Dordrecht

D66 wil dat treinreizigers van en naar Dordrecht een betere treinverbinding krijgen. Sinds de nieuwe dienstregeling van eind 2016, is station Dordrecht een stuk slechter bereikbaar. Er zijn minder intercity's die Dordrecht aandoen.

Komende jaren lagere kosten en minder hinder bij werk aan spoor

Werkzaamheden aan het spoor kunnen de komende jaren tegen lagere kosten en met minder hinder voor reizigers en verladers gepland en uitgevoerd worden. Dit staat in een plan voor het beheer en onderhoud van het spoor.

ProRail en IenM willen minder veiligheidsregels op het spoor

Het aantal veiligheidsregels op het spoor wordt teruggebracht, zodat er een betere balans komt tussen veiligheid voor spoomedewerkers en de beschikbare capaciteit voor het treinverkeer.

Pieter Kal stapt over van Sweco naar Ricardo Rail

Pieter Kal is op 1 september als Business Manager Signalling and Infra aan de slag gegaan bij Ricardo Rail. In deze functie wordt hij verantwoordelijk voor Infrastructuur en Rail Safety Systems, waaronder ERTMS.

ILT: begeleiding machinisten door Arriva schiet tekort

Arriva is tekortgeschoten in het beoordelen van de vakbekwaamheid en ervaring van machinisten die zij inhuurt of overneemt van een andere spoorwonderneming. Dit concludeert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Tweede editie seminar Women in de techniek

Na de succesvolle eerste editie in 2016 verzorgt Pilz op donderdag 21 september opnieuw het seminar 'Women in de techniek'. Deze bijeenkomst is uitsluitend bedoeld voor vrouwen die werkzaam zijn in de technische sector.

Informatieve app voor internationale reiziger winnaar Hackatrains

De Hackatrains 2017 is gewonnen door de Helter Skelter Buzzards. Zij ontwikkelden een applicatie om de internationale treinreiziger meer informatie te geven over zijn treinreis, zoals interessante toeristische attracties op de route.

Spoorgoederenvervoer Betuweroute blijft achter bij verwachtingen

De hoeveelheid goederen die in 2015 over de Betuweroute werd vervoerd, blijkt flink lager dan de prognoses die voor dat jaar werden gemaakt in de jaren '90.

TU Delft start met onderwijsprogramma voor spoor

De TU Delft start in september dit jaar met twee onderwijsprogramma's voor het spoor en de civiele sector. Daarin staan het ontwerpen en het construeren van innovaties en verbeteringen aan de hand van data-analyses centraal.

Uiterlijk in 2021 einde aan chloortreinen

Het incidentele transport van chloor over het spoor zal in 2021 definitief verleden tijd zijn. Daarover heeft staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu vorige week afspraken gemaakt met AkzoNobel.

'TEMRA, creating mobility' wint Summer Challenge 2017

De Summer Challenge 2017 is gewonnen door het team TEMRA, creating mobility. De vijf leden in het team, werkzaam bij RET, InTraffic, NS, ProRail en GVB, bedachten een idee om binnen tien jaar vraaggestuurd OV te kunnen leveren.

TU Delft biedt online cursussen toegespitst op spoorprofessional

Spoorprofessionals kunnen vanaf 11 oktober zes weken een gratis online cursus volgen die wordt verzorgd door de afdeling Railbouwkunde van de TU Delft, geleid door professor Rolf Dollevoet.

Aantal spoorlopers toegenomen in eerste helft 2017

Het aantal spoorlopers is in de eerste helft van 2017 toegenomen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. In de eerste zes maanden van 2017 registreerde ProRail 1724 mensen die onbevoegd naast het spoor liepen.

DB Cargo: aantal vluchtelingen onder goederentreinen neemt toe

Het aantal vluchtelingen in Europa dat zich onder goederentreinen verstopt om het land van bestemming binnen te komen, is in de afgelopen maanden toegenomen. Dat bevestigt DB Cargo Nederland desgevraagd.

Consumentenorganisaties: maak Intercity Direct toeslagvrij in daluren

De toeslag voor de Intercity Direct moet in de daluren afgeschaft worden, totdat de prestaties van deze trein aanzienlijk verbeterd zijn. Dat adviseren de consumentenorganisaties in het Locov, waar ook reizigersorganisatie Rover deel van uitmaakt.

Treinsimulator NS meet rijgedrag van machinisten

Ingenieursbureau Movares heeft in opdracht van spoorvervoerder NS een simulator ontwikkeld, waarmee onderzoek wordt gedaan naar het rijgedrag van machinisten. Bijzonder aan deze simulator is dat de cabine is geprint door een 3D-printer.

Lunchwebinar over spoorversperring Duitsland

De versperring van het spoor in het Duitse Rijnland bij Rastatt heeft dramatische gevolgen voor het spoorgoederenvervoer. Onlangs werd bekend dat de belangrijke internationale spoorgoederencorridor tussen Karlsruhe en Basel bijna twee maanden gesloten is.

NS zet 'vliegende monteursteams' in bij storingen nieuwe treinen

Om complexe storingen bij nieuw materieel zo snel mogelijk op te lossen, zet NS 46 monteurs in die op en langs het spoor storingen kunnen verhelpen. Door deze zogenaamde vliegende monteursteams hoeft de trein niet weggebracht te worden.

Tegenvallers in project Hoekse Lijn: vijf maanden vertraging

Het metroproject Hoekse Lijn heeft een vertraging van vijf maanden opgelopen. Dat heeft de Rotterdamse wethouder Pex Langenberg bekendgemaakt. De metro zou aanvankelijk vanaf 1 september gaan rijden, maar vanwege diverse tegenvallers in het project wordt deze opleverdatum niet gehaald.

CBS: meer goederenvervoer per spoor, vooral naar Italië

Het goederenvervoer per spoor van en naar Nederland is in 2016 toegenomen tot ruim 37 miljoen ton. Dat is 2,3 procent meer dan in 2015. Van en naar Italië, België, Oostenrijk en Tsjechië namen de goederenstromen toe, terwijl het spoorvervoer met Duitsland, Frankrijk en Zwitserland juist minder werd.

Ook Noord/Zuidlijn kampt met late oplevering beveiligingssoftware

Ook de Noord/Zuidlijn kampt met problemen bij de levering van software van het beveiligingssysteem voor de spoorverbinding. Hoewel de opleverdatum voor de opening van de nieuwe metroverbinding op 22 juli 2018 blijft staan, geeft directeur Hoite Detmar van de Noord/Zuidlijn aan dat het "een toprisco" blijft.

Meer bedrijvigheid in Katwolderhaven, Port of Zwolle

BoGroNed, een Fries handelsbedrijf met veel ervaring in de weg- en waterbouwbranche gaat haar werkzaamheden uitbreiden naar Zwolle. Het is een landelijk opererend bedrijf met uitvalswegen in Nederland, België en Duitsland. Het bedrijf gaat vanaf 1 november gebruik maken van het terrein en de overslagcapaciteiten van Zwagerman in de Katwolderhaven in Zwolle.

Volgens Fred Winkel, eigenaar van BoGroNed, is dit een mooie stap naar de toekomst. De economie trekt aan. Er is meer vraag naar grondstoffen voor weg- en waterbouw. Zeker ook in regio Zwolle. BoGroNed verwacht jaarlijks 80.000 - 120.000 ton over te kunnen slaan in de Zwolse haven.

Op 31 augustus jl. tekenden BoGroNed en Zwagerman een samenwerkingsovereenkomst in aanwezigheid van René de Heer, wethouder Zwolle, en Jeroen van den Ende, managing director Port of Zwolle. Een belangrijk moment, volgens René de Heer, en zeer goed voor de regio. Hij is blij met de overeenkomst: "De samenwerking tussen deze ondernemers is een mooie stap in de verdere ontwikkeling van de Katwolderhaven en geeft een impuls aan



Ondertekening samenwerkingsovereenkomst BoGroNed en Zwagerman.

de havenactiviteiten in de regio Zwolle. Een toename van de scheepvaart in de Katwolderhaven past goed in onze ambities om samen met Kampen en Meppel een sterk havenbedrijf te vormen. En als wethouder economie ben ik blij met de extra werkgelegenheid die het oplevert voor de stad en regio!"

Beide bedrijven zien de toekomst rooskleurig tegemoet. Bij een goede samenwerking hebben beide bedrijven al plannen om hun krachten te bundelen om verder uit te breiden richting Amsterdam.

www.bogroned.nl
www.zwagerman.com

SIMWAVE versterkt team met simulatie expert Steve Window

Per augustus is Steve Window aangesteld als manager Navigation bij maritiem simulatiecentrum SIMWAVE in Barendrecht. Window wordt hierbij verantwoordelijk voor alle training en assessments op de diverse 'full mission' brugsimulators die op de 5.000 m2 grote locatie geïnstalleerd worden.

Hiervoor was Window acht jaar werkzaam als 'head of bridge simulation' bij de Warsash Maritime Academy in Southampton. Ook bekleedde hij 21 jaar diverse functies als

officier bij de Britse Royal Navy, waaronder Queens Harbour Master in Portland en Head of Royal Navy diving training op de Defence Diving School.

"We zijn erg gelukkig dat Steve de overstap gemaakt heeft", aldus Marcel Kind, managing director van SIMWAVE. "Met zijn kennis en ervaring is hij een waardevolle aanvulling op ons groeiende team van experts op het gebied van maritieme simulatie." In november zal het simulatiecentrum van SIMWAVE officieel van start gaan.



Vloot Van Oord blijft voorzien van Quality of Life Services Sodexo

De komende drie jaar, met een optie voor twee jaar verlenging, blijft de vloot van Van Oord voorzien van de Quality of Life Services van Sodexo. Het gaat om vijftig schepen die wereldwijd opereren. Het Nederlandse Van Oord is een marktleider in bagger-, waterbouw- en offshore projecten (olie, gas en wind). Het contract bestaat uit de services catering, house-keeping en laundry.

Jaap de Jong, Staff Director SMD bij Van Oord: "In 2010 zijn we met Sodexo een samenwerking aangegaan met als hoofddoel: werken volgens een professioneel concept op het gebied van catering, housekeeping en laundry. Door de jaren heen hebben we het proces aangepast en waar nodig verbeterd. Mede door de nauwe samenwerking levert Sodexo een grote bijdrage aan het bereiken van een hogere efficiëntie aan

boord van onze schepen en een duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers."

Evert Dunk, Vice President Offshore & Marine Netherlands bij Sodexo: "Doordat we met Van Oord al vanaf 2010 samenwerken, kennen we elkaar door en door. Mede daardoor kunnen we nu, in nauwe samenwerking met Van Oord, onder het nieuwe contract een aantal aanvullende functionaliteiten doorvoeren."



Het Portaal van Vlaanderen is ook hét informatiecentrum van de Nieuwe Sluis

Kracht en pracht van de Zeeuwse havens

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

Het Portaal van Vlaanderen is al 25 jaar hét maritiem informatiecentrum van Terneuzen, met onder andere rondvaarten over het Kanaal Gent-Terneuzen, maritieme fiets- en wandelroutes en rondleidingen over het sluisencomplex. Van lieverlee is het aantal attracties en evenementen in Het Portaal uitgebreid. De bouw van de Nieuwe Sluis wordt daar als 'superattractie' aan toegevoegd. Het Portaal van Vlaanderen is onlangs officieel uitgeroepen tot hét informatiecentrum van de Nieuwe Sluis, het grootste bouwproject in Zeeuws-Vlaanderen sinds de Westerscheldetunnel.

Door de aanleg van de Nieuwe Sluis wordt de haven van Gent bereikbaar voor de grootste zeeschepen en wordt een belangrijk capaciteitsknelpunt voor de binnenvaart opgelost. De Nieuwe Sluis zorgt ook voor een stevige stimulans voor de regionale economie. Het Portaal van Vlaanderen is zo'n 25 jaar geleden opgericht met het doel om de werken van Rijkswaterstaat in Terneuzen aan de burger te laten zien.

Jubiläum

Aan dit jubileum zal voor een breed publiek in oktober aandacht worden besteed en in november voor sponsoren en vrijwilligers. "Het Portaal is hartstikke leuk en interessant voor de regio, maar dit wordt nog niet volledig herkend. Daar willen we wat aan doen. Wij willen zoveel mogelijk mensen informeren over de kracht en pracht van de havens

en de havenbedrijven. Terneuzen heeft water. Dat moet je benutten. Het Portaal wil de economische en toeristische verbinding vormen tussen de stad, de haven en de bedrijven. De schakel tussen werken, leven en recreëren. Op onze tijdelijke nieuwe locatie aan de Binnenvaartweg kunnen we ons als haveninformatiecentrum weer presenteren aan het publiek. Het oude Portaal aan de Zeevaartweg is inmiddels gesloopt om plaats te maken voor de Nieuwe Sluis. In een nieuw jasje wordt het Portaal van Vlaanderen tevens informatiecentrum voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen. Het Portaal trekt jaarlijks ongeveer 7.000 bezoekers. Door de bouw van de Nieuwe Sluis mikken we op minimaal een verdubbeling, zeker naarmate het megaproject vordert", aldus voorzitter Arie de Bode van het Portaal van Vlaanderen.



Voorzitter Arie de Bode (links) en manager Henk Siersema van het Portaal van Vlaanderen.

Integratie

De werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis beginnen eind dit jaar en moeten in 2022 afgerond zijn. Nu de naam bekend is van de aannemer van de Nieuwe Sluis, het grensoverschrijdende consortium Sassevaart, is het Portaal van Vlaanderen inmiddels druk doende met de inrichting van een enorme expositieruimte. Rond 1 oktober zal de expositie gereed zijn. "Het wordt in feite een integratie van twee exposities, van de haven en van de Nieuwe Sluis. Het is belangrijk om mee te gaan in de vaart der volkeren. De Nieuwe Sluis is hét item voor de komende vijf jaar", vertelt manager Henk Siersema van het Portaal van Vlaanderen.

De Sluiswachter

Het Portaal verhuist over twee jaar opnieuw, dan naar de benedenverdieping van appartementencomplex De Sluiswachter aan de Beneluxweg bij het nieuwe winkelcentrum aan de Kennedylaan-West. Een aantrekkelijke locatie, rechtstreeks gelegen aan de haven. De voorkeur van de gemeente Terneuzen voor deze locatie is mede geënt op het afmeren van cruiseschepen en de opvang van de passagiers. Het Portaal van Vlaanderen is een initiatief van Rijkswaterstaat. Naast RWS zijn de stakeholders de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC), Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen. Financiële middelen zijn mede afkomstig van sponsoring door het bedrijfsleven en arrangementen.



De rondvaartboot VB 11

Doelgroepen

Hoe vaar je veilig vanaf de Westerschelde naar Gent? Hoe wordt een binnenvaartschip of een zeeschip door een sluis geloodst? Welke bedrijven zorgen voor bijna een kwart van de Zeeuwse werkgelegenheid? Hoe worden geïmporteerde producten vervoerd naar het achterland? Wat is de rol van een havenmeester of van een loods? Bij een bezoek aan het Portaal van Vlaanderen krijgt men antwoord op dergelijke vragen. Doelgroepen van het haveninformatiecentrum zijn toeristen, verenigingen, bedrijven én scholen. De (nieuwe) rondvaartboot VB 11 van de Verenigde Bootlieden is een voormalig patrouillevaartuig van de politie te water. Voor grotere groepen zijn de IJmond (50 personen) en Denick II (250) beschikbaar.



Scholen

"Tijdens de rondvaart wordt er met actuele informatie een toelichting gegeven over het havenbedrijfsleven en de schepen in alle soorten en maten. Het hele maritieme gebeuren passeert de revue. We willen graag de scholen betrekken bij onze activiteiten en laten zien wat de havens allemaal te bieden hebben. Met veel interessante banen in bijvoorbeeld de procesindustrie of de logistiek. Ook erg belangrijk met het oog op de krapte op de Zeeuwse arbeidsmarkt", verklaart De Bode, directeur bij Heros Sluiskil, specialist in herwinning van grondstoffen uit afval. Het Portaal heeft voor basis-, middelbaar- en beroepsonderwijs lespakketten ontwikkeld. Dat is uiteraard ook in het belang van de bedrijven. Met bedrijfs filmpjes, presentaties en bedrijfsbezoeken kunnen havengerelateerde ondernemingen hun voordeel doen met en in Het Portaal.

Toeristische trekpleister

"We proberen het Portaal van Vlaanderen te laten groeien en bloeien als toeristische trekpleister. In het kader van havenpromotie werken we samen met Zeeland Seaports,

ZPPC, de gemeente Terneuzen, Portiz, Biobase Europe, de Haven van Gent, de VVV Zeeland en het Industrieel Museum Sas van Gent. We beschikken over een groot aantal vrijwilligers die rondleidingen verzorgen door het sluisencomplex. Door het leggen van verbindingen proberen we een compleet beeld van de haven te geven. Verbindingen tussen haven, bedrijven en stad beantwoorden aan de beleidsuitgangspunten van Citymarketing Terneuzen, zoals destijds door de gemeenteraad vastgesteld. Doelstelling is het behouden en aantrekken van inwoners, bezoekers en bedrijven. Speerpunten zijn haven, water en centrum", aldus oud-gemeenteraadslid Siersema.

Op woensdag 20 september is er een havencruise van Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) met een rondvaart door de Kanaalzone. Tijdens deze bijeenkomst zal Arie de Bode, als voorzitter van het Portaal van Vlaanderen en directeur van havenbedrijf Heros Sluiskil, een presentatie geven.

www.portaalvanvlaanderen.nl



Nieuwsberichten

Officiële opening Nederlandse oesterseizoen op donderdag 21 september in Yerseke

Op donderdag 21 september wordt het Nederlandse oesterseizoen officieel geopend. De eerste sleep is op de Oosterschelde vanuit Yerseke. Na terugkomst zal chef TV-kok Alain Caron geïntroduceerd worden in het Gilde van de Vergulde Oester. Aansluitend is in Yerseke ook de jaarlijkse veiling van de eerste oesters voor een goed doel. De leden van de Nederlandse Oestervereniging kweken jaarlijks ongeveer 700.000 platte oesters en ongeveer 35 miljoen creuses. De oesters worden voornamelijk verkocht op de Belgische, Duitse, Franse, Italiaanse en Nederlandse markt. De oestervisserij heeft al enige jaren het MSC (Marine Stewardship Council) certificaat voor duurzame visserij.

Havenscheper Marc Van Peel

Vorig jaar werd Havenscheper Marc Van Peel, na de tocht over de Grevelingen, als eregast geïntroduceerd in het Gilde van de Vergulde oester. Bij Brasserie Sailor's Inn, in Jachthaven Bruinisse, gaf de voorzitter van de Haven van Antwerpen een korte toespraak. "De smaak is 98 procent. Waarom geen 100 procent? Wel, er moet altijd een streefdoel zijn..."



De eregasten die in 2016 de eerste oesters proefden, met onder andere Marc Van Peel (geheel links) en Cees van Liere (3e van links).

Afscheid Cees van Liere

Rond de intronisatieceremonie wordt afscheid genomen van Cees van Liere die de Oestervereniging door menige ruwe tijding leidde. De oud-burgemeester van Putte, Sluis/Aardenburg en Noord-Beveland heeft onlangs de voorzittershamer overgedragen aan Kees van Beveren.

"Jammer genoeg laat mijn gezondheid het waarschijnlijk niet toe om dit jaar bij de opening van het oesterseizoen te zijn. De platte oester uit de Grevelingen is de beste oester die er is. Voedzaam, verfijnd van smaak, maar bovenal bijzonder lekker. De Rolls-Royce onder de oesters", aldus Van Liere.

De officiële opening van het oesterseizoen wordt georganiseerd door de Nederlandse Oestervereniging in samenwerking met Van Dantzig Communicatiepartners en Junction Communication. Ze wordt mede mogelijk gemaakt door Auto Poppe, Rabobank

Oosterschelde, Kotra Fresh & Frozen Logistics, WEA Accountants & Adviseurs, Provincie Zeeland, gemeenten Reimerswaal en Schouwen-Duiveland, Kooiman Marine Groep, Scheepswerf Van Os en MSC. ■

Jon Sletten van Sluiskil naar Yara Noorwegen

Jon Sletten, de Plant Manager van Yara in Sluiskil, is benoemd tot Plant Manager bij Yara in het Noorse Porsgrunn. De productielocatie van de multinational Yara International ASA in Porsgrunn maakt zogenaamde NPK meststoffen en behoort naast de vestiging in Sluiskil tot de grootste kunstmestfabrieken van Europa. Op beide locaties werden de achterliggende jaren grootschalige investeringen gedaan van honderden miljoenen euro's. De Noor Jon Sletten is vanaf 1 augustus 2012 actief in Sluiskil als algemeen directeur. In de periode 2004 tot 2009 was hij ook al werkzaam in Sluiskil als productiemanager Nitraat-Ureum. Hij draagt Zeeland een warm hart toe en noemde Zeeuws-Vlaanderen het mooiste deel van Nederland. Zijn primaire taak vond hij het leiden van veilige en excellent presterende fabrieken waarin iedere medewerker de aandacht krijgt die hij of zij behoeft. Vanuit zijn rol als algemeen directeur was hij onder meer lid van het dagelijks bestuur van PORTIZ en board member van Meststoffen Nederland en Smart

Delta Resources. In 2015 haalde hij de Nationale Scheikunde Olympiade naar Zeeland.

Jon Sletten vertrekt op het moment dat de onder zijn leiding gerealiseerde investering voor Ureum-8 (240 miljoen euro) wordt afgerond en een nieuw laadgebouw (27 miljoen euro) in gebruik wordt genomen. Tijdens zijn managementperiode realiseerden de fabrieken van Yara Sluiskil talloze productierecords en werd een recordvolume product verladen van meer dan 5 miljoen ton per jaar. Ook tekende hij een Green Deal met minister Kamp voor de realisatie van een waterstofrotonde voor regionale bedrijven. Veiligheid had topprioriteit en ondanks de goede veiligheidsresultaten die Yara Sluiskil onder zijn leiding behaalde was zijn stellige mening dat de goede resultaten nooit meer mochten zijn dan een inspiratie om het nog beter te doen. ■

www.yarasluiskil.nl



Foto: Yara Sluiskil

Jon Sletten (rechts), algemeen directeur van Yara Sluiskil, toost met minister Henk Kamp op de nieuwe fabriek Ureum-8.

Succesvolle samenwerking voor duurzaam goederenvervoer in Zuid-Holland

19 bedrijven, overheden, investeerders en kennisinstellingen hebben op 29 juni 2017 de intentieovereenkomst Groene Corridor ondertekend. De partijen gaan samenwerken aan duurzaam en betrouwbaar goederenvervoer tussen het Groene Hart en de Rotterdamse haven, waarbij vervoer over water een belangrijke rol speelt. De officiële ondertekening van de intentieovereenkomst vond plaats tijdens de bijeenkomst 'Goederenvervoer over Water in een stroomversnelling' die door de provincie Zuid-Holland werd georganiseerd.



De trotse partners van de Groene Corridor

De provincie wil haar positie als binnenvaartprovincie en economische meerwaarde als logistieke hotspot behouden en versterken. Daarbij is vervoer over water een onmisbare modaliteit. De provincie wil bijdragen aan het wegnemen van drempels, het verbinden van partijen en ondersteunen van initiatieven uit de markt.

Rik Janssen: "Er liggen mooie kansen om weg en water slim te combineren. Samen met vervoerders, verladers en ondernemers wil ik deze kansen identificeren en benutten. Zo werken we samen aan een slimmere logistiek, een schonere binnenvaart en een sterkere economie in Zuid-Holland".

Groene corridor

De partners van de Groene Corridor werken aan een programmatische aanpak voor de hele regio. Door slimme combinaties tussen vervoer over weg, water en spoor willen zij komen tot klimaatneutraal vervoer dat economisch duurzaam is. Onderdelen van het programma zijn de ingebruikname van elektrisch aangedreven containerschepen voor de binnenvaart, lokale opwekking van energie en een optimale benutting van wegen zoals de N11 en vaarwegen zoals de Gouwe. Na realisatie van de plannen zal alleen al voor de jaarlijkse vervoersbehoefte van de Heineken-brouwerij in Zoeterwoude – één van de partners – 6.000 ton CO2 per jaar minder nodig zijn. Bij de totstandkoming van de Groene Corridor zijn verschillende kennispartners zoals de Wageningen

Universiteit en Researchcentrum (WUR) en TNO betrokken, zodat het project als voorbeeld kan dienen voor andere regio's in Europa.

Netwerk goederenvervoer over water

De bijeenkomst 'Goederenvervoer over Water in een stroomversnelling' vond plaats op donderdag 29 juni 2017 in De Vertrekhal in Rotterdam. Een jaar eerder kwamen de deelnemers ook bijeen in Rotterdam en legden zij de basis voor het netwerk goederenvervoer over water in Zuid-Holland. Zij maakten concrete afspraken om zich – ieder vanuit de eigen achtergrond en expertise – in te zetten voor het optimaal benutten van de kansen van transport over water. Op 29 juni deelden de netwerkpartners hun resultaten en gingen het gesprek aan over verduurzaming van de binnenvaart, de plek van 'water' in de logistieke keten en het benutten van bestaande infrastructuur. In de haven voor De Vertrekhal lag de 'Zulu02'. Dit schip vaart momenteel in Vlaanderen volgens een concept waarbij kleinere ladingen zelfstandig en efficiënt opgehaald en elders afgezet worden op zogenoemde 'scheepshaltes'. Binnenkort krijgt dit project navolging in de regio Drechtsteden.

New Ways Zuid-Holland

Tijdens de bijeenkomst op 29 juni werd de provincie Zuid-Holland ook officieel partner

van het netwerk 'New Ways Zuid-Holland'. Dit is een samenwerking met Lean and Green Off-Road (onderdeel van de Topsector Logistiek) die als doel heeft om te komen tot een verduurzaming van de logistiek. Via samenwerkingsverbanden tussen verladers, vervoerders en andere regionale partners werkt het netwerk aan een betere doorstroming en reductie van de CO2-uitstoot. Het doel is om op internationale routes 80% van het vervoer van de weg naar het water en het spoor te verplaatsen. Zuid-Holland kan hierin een belangrijke partner zijn vanwege het uitgebreide netwerk aan vaarwegen en voorzieningen aan de wal, en de goede samenwerking die er al is tussen logistieke partners.

Personenvervoer over water

Ook voor het personenvervoer over water is een mooi resultaat bereikt op 29 juni. Met de feestelijke symbolische ondertekening van een overeenkomst tussen de provincie en Ottevanger OV exploitatie is de veerdienst Maassluis-Rozenburg verlengd voor de periode 2018-2032. Het veer vormt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de Zuid-Hollandse eilanden en de regio Rotterdam. Bij de Europese aanbesteding die voor dit project is uitgevoerd heeft de provincie veel aandacht besteed aan het verduurzamen van het vervoer en het verhogen van de service aan de reiziger.



Robuuste basis voor fusie Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent

Eén grensoverschrijdend havengebied biedt veel voordelen

Alle lichten staan wat betreft Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent op groen om te fuseren. Zeker nu enkele moeilijke dossiers kunnen worden gesloten. Een oplossing voor de sanering van het vervuilde Thermphos-terrein in Vlissingen is aanstaande. En inmiddels is ook de aannemer (en de kostprijs) voor de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen bekend: het grensoverschrijdende consortium Sassevaart. Over het Vlaamse havendecreet dat aangepast moet worden om de fusie mogelijk te maken, wordt naar verwachting in de loop van de lente van 2018 in het Vlaams parlement gestemd.

Er is een robuuste basis voor een volledig gelijkwaardige fusie tussen enerzijds de Zeeuwse havens van Vlissingen, Terneuzen en Borssele en anderzijds de haven van Gent. Eén grensoverschrijdend havengebied biedt veel voordelen. Het Nederlandse Zeeland Seaports en het Vlaamse Havenbedrijf Gent kondigden op 7 november 2016 een fusieverkenning aan. Dat geschiedde op de Vlaams-Nederlandse Top in aanwezigheid van de Nederlandse minister-president Mark Rutte en de Vlaamse minister-president Geert Bourgeois. Zowel politiek, bedrijfsleven als havenexperts ontvingen de aankondiging destijds direct positief vanwege de spin-off voor de gehele regio. Beide

havenbedrijven presenteren nu gezamenlijk aan hun aandeelhouders en personeelsvertegenwoordigers een afgewogen fusieovereenkomst waarin staat hoe de fusie op basis van gelijkwaardigheid vorm kan hebben. Nu is het de beurt aan hen om zich in de komende drie maanden over de fusie tussen beide havenbedrijven uit te spreken.

Na een aantal maanden van onder meer financieel en juridisch onderzoek kregen de aandeelhouders en de personeelsvertegenwoordigers eind juni van beide havenbedrijven de hoofdlijnen van een mogelijke fusie overhandigd in de vorm van een fusieprotocol. In de zomermaanden zijn die hoofdlijnen verder uitgewerkt tot een fusieovereenkomst, statuten en een aandeel-

houdersovereenkomst. De aandeelhouders zullen de voorstellen naar verwachting in oktober en november op de agenda's van hun gemeente- en provincieraden plaatsen.

Er is rekening gehouden met alle belangen, waarbij voor lastige en complexe zaken goede en werkbare oplossingen zijn gevonden. Dit resulteert in een goede basis voor de start van de gezamenlijke fusieonderneming die een waarde in aandelen heeft van ongeveer een miljard euro.

Voordelen bedrijfsleven

De fusie biedt mogelijkheden - door efficiëntie, schaalvoordelen en het vermijden van overlappende activiteiten - om de operationele kosten te drukken. Deze besparingen zullen leiden tot een concurrerend havenbedrijf waarvan de voordelen ook naar de bedrijven voortvloeien door bijvoorbeeld lagere tarieven of minder stijging van tarieven. Daarnaast ontstaat door opschaling een grotere kans op bundeling van ladingstromen. Ook leidt de schaalgrootte van het fusiebedrijf tot meer specialisatie van werknemers en daarmee tot een betere en meer gespecialiseerde dienstverlening aan de bedrijven in de haven. Door het behoud van kantoren op diverse locaties en de inrichting van een bedrijfsadviesorgaan worden de door de bedrijven zo gewaardeerde 'korte lijntjes' gegarandeerd.

Europese top

De nieuwe haven positioneert zich direct in de Europese top: het is de nummer 3 inzake toegevoegde waarde en de nummer 10 inzake goederenoverslag via zeevaart. Dit dient mede de naamsbekendheid van de havenregio én van de bedrijven te vergroten. Tegen 2022 wil het fusiebedrijf een vooraanstaand merk in de internationale havenwereld zijn om investeerders aan te



Jan Lagasse (CEO Zeeland Seaports) en Daan Schalck, (CEO Havenbedrijf Gent).



trekken. Het toekomstige Havenhuis aan de Graslei in hartje Gent zal mede voor de internationale profilering zorgen. Het businessplan is gericht op een bestendige groei. Het fusiebedrijf wil tegen 2022 de toegevoegde waarde met 10 procent laten groeien. Het wil de overslag via zeevaart - van 62 miljoen ton nu - laten toenemen tot 70 miljoen ton. Voor de overslag via binnenvaart wordt gemikt op 60 miljoen ton (nu 55 miljoen ton).

Werkgelegenheid

Door de groei in toegevoegde waarde, volume en omzet wordt verwacht dat de werkgelegenheid in het nieuwe havengebied tegen 2022 toeneemt tot 100.000 arbeidsplaatsen (direct en indirect, nu 95.000). Bij de vestiging van nieuwe bedrijven zal worden gelet op hoge duurzame werkgelegenheid en de toegevoegde waarde per ton. De fusie biedt meer mogelijkheden voor innovatie en duurzaamheid. Het nieuwe eengemaakte havengebied heeft bijna 1.000 hectare uitgeefbare gronden.

Europese vennootschap

De fusiepartners stellen voor dat de grensoverschrijdende fusiehaven de vorm krijgt van een Europese vennootschap als holding voor de twee huidige havenbedrijven Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. Dit om het internationale karakter van het fusiebedrijf te onderstrepen en om geen enkele rechtsvorm van een van beide landen te laten prevaleren. De Europese vennootschap biedt ook de mogelijkheid de nieuwe governance optimaal in te richten en de medezeggenschap van medewerkers te garanderen.

Tweekoppige leiding

De aan de aandeelhouders voorgelegde structuur kent een tweekoppige leiding waarbij de twee huidige CEO's - Jan Lagasse van Zeeland Seaports en Daan Schalck van Havenbedrijf Gent - samen de leiding zullen hebben over het nieuwe bedrijf. De Europese vennootschap en de twee dochters krijgen een eenheid van bestuur en

management. Een nieuw op te richten toezichtorgaan van beperkte omvang met vier Nederlandse en vier Vlaamse vertegenwoordigers zal de huidige raad van commissarissen van Zeeland Seaports en de raad van bestuur van het Havenbedrijf Gent moeten vervangen. In het toezichtorgaan zullen minstens vier onafhankelijke leden (niet-actieve politici) plaatsnemen. Het fusiebedrijf hecht veel belang aan de rechtstreekse contacten met haar publieke aandeelhouders. Er komt daarom een aandeelhouderscommissie met alle verkozenen van de gemeenteraden, raden en staten en provincieraden. Daarnaast vindt er structureel en bilateraal overleg plaats met de aandeelhouders.

Aandelen

Beide bedrijven zullen hun eigen aandelen voor die van de Europese vennootschap inruilen. De havenbedrijven behouden zo als dochter van deze Europese vennootschap hun eigen activa (terreinen, gebouwen en infrastructuur). Ook blijven de dochters verantwoordelijk voor publieke taken als het onderhoud van wegen in het havengebied, begeleiding van het nautisch verkeer en de veiligheid in de haven. Uitgaande van de gelijkwaardigheid zullen na de fusie

de aandelen als volgt zijn verdeeld: provincie Zeeland 25%, Borsele 8,33%, Terneuzen 8,33%, Vlissingen 8,33%, Gent 48,52%, Evergem 0,03%, Zelzate 0,005% en de provincie Oost-Vlaanderen 1,444%.

76%-meerderheid

Voorgesteld wordt dat voor belangrijke beslissingen door de aandeelhouders steeds een 76%-meerderheid noodzakelijk is. Zo zullen de aandeelhouders steeds onderling naar een brede consensus en dito draagvlak moeten zoeken en zijn er geen coalities mogelijk tussen een te beperkt aantal aandeelhouders. De grootaandeelhouders aan beide kanten van de grens (de provincie Zeeland en de stad Gent) behouden bovendien de facto hun vetorecht.

Werkzekerheid

Uitgangspunt is dat werknemers in dienst blijven bij de dochters van de holding, Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports, en werkzekerheid hebben. Er zal geen ontslag van medewerkers zijn als gevolg van de fusie. Ook blijven de geldende arbeidsvoorwaarden behouden. Dit staat duidelijk benoemd in de fusieovereenkomst en is zo afgesproken met de personeelsvertegenwoordigingen. De maatschappelijke zetel van de Europese vennootschap komt in Nederland. In het toekomstige Havenhuis aan de Graslei in Gent komt eveneens een kantoor van de Europese vennootschap. Aangezien beide havenbedrijven juridisch blijven bestaan, zullen ze in hun eigen land dus belastingen betalen.

Nieuwe naam

Na goedkeuring van de fusieovereenkomst door de acht gemeente- en provincieraden wordt de nieuwe naam van het grensoverschrijdende havengebied en het fusiebedrijf bekendgemaakt. Dat staat voorlopig gepland op vrijdag 8 december.



Nieuwsberichten

Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor draaiende schroeven in sluisen en negeren rood licht

Schepen die met draaiende schroef in een sluis liggen en schippers die rood licht negeren. Het komt nog te veel voor, ondanks de irritatie bij andere schippers en het gevaar dat het oplevert. Rijkswaterstaat attendeert daarom schippers op de regels.

Bij een paar drukke sluisen komen schippers de komende tijd digitale borden tegen met de tekst 'rood licht betekent in- en uitvaart verboden' en 'trossen vast, schroeven uit'. Ook worden schippers op de regels gewezen. Als een schipper niet meewerkt of veelvuldig de regels overtreedt, kan in het uiterste geval een boete worden uitgeschreven.



Tekstkar bij de Volkeraksluisen (bron: Rijkswaterstaat)

Trossen vast, schroeven uit

In een sluis liggen schepen dicht op elkaar. Wanneer een schipper van een schip zijn schroef laat draaien om het vaartuig op zijn plaats te houden, veroorzaakt hij hinderlijke waterbewegingen bij de achterstevan. Kleinere schepen kunnen dan door de stroming en beweging in het water niet veilig afmeren. Daarom geldt de regel: trossen vast, schroeven uit. Het uitzetten van de schroeven is soms ook om een andere reden belangrijk,

zoals bij de Krammersluisen in Zeeland. Daar worden zoet en zout water van elkaar gescheiden. De werveling van het water hindert dat proces waardoor het schutten vertraagt.

Stop bij rood en rood/groen

Net als op de weg betekent rood licht ook op het water dat je moet wachten. Maar lang niet iedereen houdt zich aan die regel. Regelmatig varen

schippers een sluis al in of uit terwijl het licht nog op rood of op rood/groen staat. Ook bij bruggen wordt rood en rood/groen licht soms genegeerd. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Zowel bij rood als bij rood/groen mogen schippers niet varen. Rood/groen betekent dat schippers zich klaar mogen maken om te gaan varen. Varen mag pas als het licht op alleen groen springt. ■

InterClassics Maastricht viert 25-jarig jubileum

Van 11 tot en met 14 januari 2018 zal Maastricht in het teken staan van de 25ste editie van InterClassics Maastricht. De jubileum editie van de oldtimer beurs, welke inmiddels is uitgegroeid tot een van de meest vooraanstaande oldtimer beurzen van Europa, zal synoniem staan voor de highlights van de afgelopen 25 jaar. Aan de hand van de 18 thema's, die door de jaren heen gevoerd zijn, zal een unieke collectie van 18 topstukken gepresenteerd worden. De mooiste en meest exclusieve classic cars zullen tentoongesteld worden. Uiteraard wordt er ook een breed podium geboden aan alles gerelateerd aan classic cars, van onderdelen tot automobilia. ■

Texelstroom eerste veerboot in Europa op duurzame CNG

De Texelstroom van TESO vaart vanaf begin juli op CNG (gecomprimeerd aardgas) en is daarmee de eerste veerboot in Europa op deze duurzame brandstof. De energie wordt aan boord opgewekt door twee dual fuel motoren. TESO vervoert jaarlijks 2 miljoen passagiers en circa 600.000 personenauto's van Den Helder naar Texel. Door te varen op CNG is deze veerboot duurzamer, schoner en zuiniger dan andere Europese veerboten, die veelal nog alleen op diesel varen. Door te varen op CNG vermindert de schadelijke uitstoot en wordt een belangrijke stap gezet om de scheepvaart te verduurzamen. ■

TLN start nieuwe dienstverlening: TLN Advocaten

TLN heeft per 1 september twee advocaten in huis die exclusief voor TLN-leden aan de slag gaan. TLN kan nu een juridisch vraagstuk van het begin tot het eind oppakken voor haar leden. Gespecialiseerde rechtsbijstand, tegen een zeer concurrerend tarief.

TLN beschikt al veel langer over een gespecialiseerde juridische afdeling die zaken/vraagstukken van haar leden in behandeling neemt. Door deze afdeling nu aan te vullen met twee eigen advocaten, hoeft TLN bepaalde verzoeken om rechtshulp niet meer bij voorbaat af te wijzen of dossiers halverwege de behandeling over te dragen aan een externe advocaat.

Ledenbelang voorop

De betrokkenheid van de TLN-advocaten is groot, omdat ze in dienst zijn van TLN en daarom het belang van de leden altijd voorop stellen — ze komen niet in actie voor wederpartijen van leden. Verder zijn ze in staat om binnen TLN informatie snel te delen, op basis van specifieke kennis van de sector en het vervoerrecht.

Full-service rechtshulp

Kortom, per 1 september beschikken de leden van TLN over een betaalbare, laagdrempelige en gespecialiseerde full-service rechtshulp, tegen een zeer concurrerend tarief. ■

Dreigend tekort douanespecialisten bedrijven

Er dreigt een tekort aan douanespecialisten bij handels- en productiebedrijven. Veranderingen in het internationale speelveld zorgen er voor dat deze specialisten steeds belangrijker worden voor bedrijven die internationaal ondernemen. Dit stelt ondernemersvereniging evofenedex, die de brexit en de Russische sancties als actuele voorbeelden noemt. Evofenedex, belangenbehartiger van 15.000 handels- en productiebedrijven, adviseert bedrijven om personeel hun kennis te laten bijspijken.

Ruim twee miljoen Nederlanders werken in de export en hun aantal groeit gestaag. Inmiddels verdienen zij een derde van ons nationaal inkomen. Ontwikkelingen elders in de wereld raken hun werk direct. Zo stapte Groot-Brittannië, de op twee na grootste handelspartner van Nederland, door de brexit uit de Europese douane-unie. Vandaag werd bekend dat de Britten na de brexit een tijdelijke douane-unie willen houden. Ook de handel met Rusland werd door de sancties ingewikkelder. Tegelijkertijd legt de douane steeds meer verantwoordelijkheden bij bedrijven zelf meer. Tot slot zorgen nieuwe markten als Iran en Cuba voor kansen.

Handels- en productiebedrijven die internationaal ondernemen, hebben douanespecialisten in dienst. Zij moeten de in- en uitgaande goederenstromen begeleiden of douaneaangiften invullen. De 'declaranten' moeten vaak ook de wetgeving juist kunnen interpreteren om zelfstandig aangiften te kunnen doen. evofenedex concludeert dat investeringen in douanespecialisten van bedrijven noodzakelijk zijn om ook de komende jaren een goed geoliede goederenstroom over de grens te kunnen realiseren. ■

Nico Lohuis Gouden Ridder van de Weg 2017

Nico Lohuis is uitgeroepen tot Dé Gouden Ridder van de Weg 2017. De 46-jarige chauffeur bij transportbedrijf REKO RAALTE werd op 20 juli jl. door de verkeer- en vervoersspecialiste van de VVD Tweede Kamerfractie Barbara Visser 'overvallen' en in het zonnetje gezet. De Gouden Ridder geldt als een prestigieuze onderscheiding die jaarlijks wordt toegekend aan een beroepschauffeur die 10 jaar schadevrij rijdt. ■

Rhine Alpine Rail Freight Corridor moet spoedig weer open

De voor het internationaal spoorgoederenvervoer cruciale spoorlijn van Rotterdam via Duisburg naar Basel en Milaan is op 12 augustus 2017 langdurig geblokkeerd door bodemverzakking bij werkzaamheden in Zuidwest-Duitsland. Tevens zijn de gebruikelijke omleidroutes in Duitsland door werkzaamheden aan het spoor buitendienst en dus onbruikbaar.



Door deze blokkades is het internationale spoorvervoer op de belangrijke Europese spoorcorridor Rhine Alpine tot stilstand gekomen. Honderden goederentreinen zijn de afgelopen dagen getroffen. Het spoorgoederenvervoer en de gehele supply chain van producenten, vervoerders, bedrijven en consumenten loopt hierdoor ernstige schade op.

Goederenvervoerders, intermodale operatoren en Havenbedrijf Rotterdam maken zich grote zorgen over een goede en competitieve waarborging van de bereikbaarheid per spoor van het Europese achterland voor mainport Rotterdam en Nederland. Een langdurige stremming is geen optie. Temeer omdat er eerder dit jaar ook al grote beschikbaarheidsproblemen zijn ervaren op de achterlandverbindingen in Nederland (Moerdijkbrug en Calandbrug) en in Noord-Italië (Luino). Wij vragen van de Duitse spoorbeheerder DB Netze en de Rhine Alpine Rail Freight Corridor dat zij snel een doeltreffend noodplan uitvoeren en partijen informeren.

Deze grote stremming in de aorta van het Europese spoorgoederenvervoer vraagt om een fundamentele verbetering van zowel de internationale coördinatie van werkzaamheden aan het spoor als van de beschikbaarheid en kwaliteit van de noodplannen. De Europese Rail Freight Corridors worden opgeroepen om dit op te pakken en uit te werken om dit ook voor de toekomst te borgen. Spoorgoederenvervoer is onmisbaar voor de verbinding van de Nederlandse havens, terminals, handel en industrie met hun achterland én voor de vergroening van goederentransport. Daarvoor is een Europees spoorwegennet met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid noodzakelijk. Het snel en effectief ingrijpen door spoorbeheerders is essentieel voor de toekomst en een betrouwbaar imago van het grensoverschrijdend spoorvervoer.

Vierde overdekte terminal in gebruik genomen

VCK Group heeft dinsdag 13 augustus jl. aan de Suezhaven in Amsterdam de vierde overdekte goederenterminal in gebruik genomen. Met de 'All Weather Terminal 4' is een investering gemoeid van circa € 11 miljoen. De overdekte overslagcapaciteit in Amsterdam is hiermee gestegen naar anderhalf tot twee miljoen ton. Amsterdam is nu de grootste aanbieder van overdekte overslag in Europa.

Een all weather terminal is een terminal waarin zeeschepen met weersgevoelige goederen, zoals papier en staal, ongeacht de weersomstandigheden, hun lading droog over kunnen zetten op andere transportmodaliteiten. Zo'n terminal bestaat uit een grote, over de kade én het water gebouwde overkapping, die aan weerszijden open is, waardoor schepen kunnen in- en uitvaren. Bovenin de overkapping bevindt zich een kraan die over de volledige lengte en breedte van de overkapping kan bewegen voor het laden en lossen van de goederen.

Voor meer informatie ga naar: www.portofamsterdam.com

Ontwikkelingen in de markt van weersonafhankelijke overslag laten volumegroei zien. De grootte van zeeschepen neemt toe en er wordt vaker gevraagd om directe overslag tussen zeeschip en binnenvaartschip. Daarom is de vierde all weather terminal drie meter breder en vier meter hoger dan de drie eerder gebouwde terminals. Verder wordt door Havenbedrijf Amsterdam een LME-certificering aangevraagd. Met toestemming van de Londense Metaalbeurs kan straks lading worden aangetrokken op de wereldmarkt voor industriële metalen. Verwachting is dat de LME-certificering begin 2018 wordt toegekend.

De nieuwe terminal is 100 meter lang, 22 meter hoog, heeft een 'waterbreedte' van 30 meter en biedt een overslagkraan met een capaciteit tot 50 ton. De ingebruikname vond plaats door overslag van rollen staal vanuit een binnenvaartschip in het zeeschip Wilson Nantes. Eigenaar en reder Wilson is de grootste gebruiker van de all weather terminals in Amsterdam.



Foto: Max Dijksterhuis

ALCONET HRS DEPOT OFFERS;

- 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



HRS HOLLAND
REEFER
SERVICE

**Do what has to be done as
efficiently as possible**

HOLLANDREEFERSERVICE.COM

We are a lean, no-nonsense organization with one goal and that is to keep your reefers and gensets running. Our commitment to quality, reliability and flexibility guarantees the best customer service imaginable.

Theemsweg 48 - 3197 KM Rotterdam Botlek - The Netherlands
T +31 181 234 244 - info@hollandreeferservice.nl

KOCH Adviesgroep Ingenieurs & Architecten

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

**NGICT, de snelste manier van
container handling!**

NGICT
NEW GENERATION INTEGRATED CONTAINER TERMINALS

Kijk op:
www.NGICT.eu

www.kochadviesgroep.nl

**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

Open Dag bij jubilaris Hanse Staalbouw

Het is komend weekend driedubbel feest bij Hanse Staalbouw. Het familiebedrijf uit Nieuwerkerk (op het Zeeuwse eiland Schouwen-Duiveland) bestaat 110 jaar, de uitbreiding van de nieuwe volautomatische productiehhal wordt geopend en de nieuwe productiehhal wordt officieel in gebruik genomen. Op vrijdag 15 september is de officiële openingshandeling voor genodigden, gevolgd door een Open Dag op zaterdag 16 september van 10.00 tot 16.00 uur. „We hebben in 2016 vijftig procent meer staal verwerkt ten opzichte van het jaar ervoor. Vandaar de behoefte aan meer capaciteit. Ons motto is ‘doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg!’ Een werknemer die het naar zijn zin heeft en een tevreden opdrachtgever staan voorop. Als een werknemer gemotiveerd is, straalt hij dat uit naar de klant. De kracht van Hanse Staalbouw zijn onze mensen. Het is essentieel om het juiste team om je heen te verzamelen”, aldus CEO Wim de Jonge. Hanse Staalbouw is gespecialiseerd in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden in de agrarische, industriële en utiliteitssector. De onderneming kan als hoofdaannemer alles in eigen beheer aan: engineering, productie, conservering en gevelbekleding.



CEO Wim de Jonge van Hanse Staalbouw.

Capaciteit

De productiehhal is met 2500 vierkante meter verlengd waardoor er ruimte is gecreëerd voor de gloednieuwe machinelijn, met het oog op het geautomatiseerd produceren van staal. De nieuwe boor/zaag/markeerstraat, met een lengte van 115 meter, beschikt over 2,5 keer zoveel capaciteit als de oude productielijn. Hanse koopt profielbalken in op grote lengtes, om ze vervolgens te verwerken. De stalen balken worden in het CNC computergestuurde machinepark precies volgens de werktekening gezaagd, gesneden en geknipt.

Internationaal

Het familiebedrijf opereert in toenemende mate ook buiten de eigen landsgrenzen. Zo is voor het Duitse Siempelkamp vorig jaar 1800 ton staal aan een machinefabriek in Brazilië geleverd. In Kenia ondersteunt Hanse Staalbouw arme boeren met haar kennis van agrarische bewaarloodsen. In eigen land realiseerde Hanse Staalbouw in 2016 de ruwbouw van de nieuwe aankomsthal 2 van Rotterdam

The Hague Airport. Een actueel project dicht bij huis was de herbouw van landbouwmechanisatiebedrijf Gebr. Weststrate in Goes. Het gloednieuwe pand is ondertussen in gebruik genomen. „In de afgelopen drie decennia zijn we enorm gegroeid. We hebben veel geïnvesteerd en zijn klaar voor de toekomst”, aldus Wim de Jonge die binnen afzienbare tijd het familiebedrijf over zal dragen aan zijn kinderen Marlinde, Jochem en Ruben. Bij Hanse Staalbouw zijn anno 2017 ruim 160 mensen werkzaam.

www.hansestaalbouw.nl



**PORTAAL
VAN VLAANDEREN**



Bezoek het leukste
**interactieve haven
informatiecentrum**
midden in het
dynamische
sluizencomplex van
Terneuzen!

Ook o.a. rondleidingen
en rondvaarten

www.portaalvanvlaanderen.nl

Vanaf 2017 een geheel **nieuwe expositie**
met als hoofdt thema de **Nieuwe Sluis!**



BOEKBESPREKINGEN

Een eeuw Radio Holland 1916-2016

Dit boek gaat over de geschiedenis van Radio Holland. En dus over spannende, baanbrekende technologische ontwikkelingen in de twintigste en huidige eeuw. In 1916 werd het bedrijf opgericht onder de naam Nederlandsche Telegraaf-Maatschappij Radio-Holland. Het detacheerde radiotelegrafisten op koopvaardij schepen en leverde en onderhield de apparatuur aan boord van schepen en kuststations. Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde Radio-Holland zich tot een maritieme serviceprovider en ontplooi de activiteiten aan wal, zoals landmobiele communicatie en de installatie en onderhoud van beveiligingssysteem.

De geschiedenis van Radio-Holland gaat ook over mensen. Over radiotelegrafisten (later radio-officieren), technici, service engineers, inspecteurs en directeurs. En over mensen 'buiten' het bedrijf, zoals scheeps- en werfingenaren en enkele belangrijke leveranciers. En ze reflecteert belangrijke gebeurtenissen als de uitbreiding van de Rotterdamse haven, de hoge vlucht van de Nederlandse scheepvaart en bedrijfs- en pleziervaart en de doorbraak van de computer.

"Een eeuw Radio-Holland" geeft een fascinerend overzicht van de begindagen van de radiotelegrafie tot de allernieuwste ontwikkelingen als satelliettechnologie en de alomtegenwoordige 'connectivity'. Anno 2016 is Radio Holland Group BV met zijn werkmaatschappijen, waaronder Radio Holland Netherlands, een van de grootste wereldwijde spelers als het gaat om geïntegreerde communicatie- en navigatiesystemen en de bijhorende ondersteuning aan boord van schepen.

"Een eeuw Radio Holland 1916-2016" (ISBN 978-90-5194-519-5) telt 272 pagina's werd op groot formaat als hardback uitgegeven. De tweede titel, "A century Radio Holland", geeft aan dat het boek tweetalig (Nederlands-Engels) werd uitgegeven. Aankopen kan via de boekhandel. Of rechtstreeks bij Uitgeverij Van Wijnen.

Mediterranean

Recently Whittles Publishing released a maritime title, "Mediterranean. A year around a charmed and troubled sea.", written by Huw Kingston.

On 26 April 2014 Huw kayaked away from Gallipoli in Turkey to begin a 12-month and

ultimately 17-country journey around the Mediterranean. He spent three months navigating the coastlines of Greece and the Balkans before a further three months walking the full length of the European Alps.

He then cycled across Southern France and through Spain before returning to his kayak for the journey along the coast of Andalusia to cross the Strait of Gibraltar to North Africa.

During winter Huw continued by bike across Morocco, through Algeria – under police escort – and into Tunisia. Ever worsening circumstances in Libya forced an unexpected swap from bike to rowboat. Then followed 1,500 km of rowing day and night across the middle of the Mediterranean. It was Huw's first time in a rowing boat. Kayaking the last 1,000 km, he arrived back in Gallipoli after 363 days, in time for the Anzac Centenary.

This incredible journey is a fascinating story of adventure travel, endurance, and above all the power of human kindness. With the Mediterranean witnessing the worst refugee crisis since World War II, Huw's epic journey raised much-needed funds for the children of war-torn Syria.

"Mediterranean" (ISBN 978-1-84995-274-3) is issued as a softback. The book counts 212 pages and costs £19.99 or \$25.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness KW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Slag in de Javazee

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Slag in de Javazee. Oorlog tussen Nederland en Japan. 1941-1942". Anne Doedens en Liek Mulder tekenden als auteurs. Het boek is het derde deel in de serie 'Oorlogsdossiers'.

Op 8 december 1941, een dag na de Japanse aanval op Pearl Harbor, verklaarde de Nederlandse regering in ballingschap in Londen, de oorlog aan Japan. Drie maanden later staakte het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) de strijd. Zo begon de Japanse bezetting van de belangrijkste Nederlandse kolonie, die voortduurde tot 15 augustus 1945.

De Nederlands-Japanse Oorlog was onderdeel van de blitzkriegachtige opmars van Japan in Zuidoost-Azië. De Japanners waren veel beter getraind en uitgerust dan de geallieerden die

hun strijdkrachten hadden samengevoegd in het American-British-Dutch-Australian Command. Tijdens de Eerste Slag in de Javazee (27/28 februari 1942) kwam schrijnend het verschil tussen de moderne Japanse militaire zeemacht en die van de geallieerden aan het licht. Een geallieerd eskader van veertien oorlogsbodems onder leiding van schout-bij-nacht Karel Doorman was kansloos tegen een vloot van achttien Japanse schepen. In deze ongelijke strijd, inclusief de Tweede Slag in de Javazee op 1 maart, sneuvelden tweeduizend geallieerde marinemannen, onder wie ruim negenhonderd Nederlanders.

"Slag in de Javazee" beschrijft niet alleen de twee slagen in de Javazee en het Nederlandse optreden, maar ook andere relevante gebeurtenissen uit de korte Nederlands-Japanse Oorlog van december 1941-maart 1942. De tekst wordt verlevendigd met verslagen van deelnemers aan de strijd, ook van Japanse deelnemers.

"Slag in de Javazee" (ISBN 9 789462 491380) telt 208 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 21.50 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverijcentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Goede Hoop

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Goede Hoop. 400 jaar Nederland en Zuid-Afrika". Bas Kromhout tekende als auteur.

'Goede Hoop' is een reis- en geschiedenisboek in één. Het boek voert u mee langs historische plekken zoals Kaapstad met het VOC-fort en de Slavenlogie, Stellenbosch en de wijnlanden, het graf van Saartjie Baartman (de 'Hottentot-Venus') in Oost-Kaapland, de diamantmijnen van Kimberley, de slagvelden van de Boerenoorlog, Paul Krugers oude hoofdstad Pretoria en het door het Apartheidsregime gesloopte Sophiatown en Soweto.

Dit boek geeft inspiratie voor uw eigen bezoek aan Zuid-Afrika, maar u kunt zich ook vanuit de luie stoel mee op ontdekkingsstocht laten nemen. U reist door een land én door de tijd. U leest de fascinerende en turbulente geschiedenis van Zuid-Afrika, en de rol die Nederlanders hebben gespeeld. Onderweg worden vragen beantwoord

zoals: Was van Riebeeck een handelaar of een indringer? Waar komen de Kleurlingen vandaan? Wie waren 'Krugers Hollanders'? Is apartheid een Nederlandse uitvinding? Waren alle Nederlanders voor het ANC?

'Goede Hoop' is helder geschreven en prachtig geïllustreerd met een ruime hoeveelheid historische afbeeldingen en eigentijdse foto's. Een boek om in één ruk uit te lezen of heerlijk in te grasduinen.

"Goede Hoop" (ISBN 9 789462 491809) telt 160 pagina's, werd op groot formaat als hardback uitgegeven. Het boek kost 24,95 euro.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverijcentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Sleep en duwboden 2017

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

In 336 pagina's brengt de publicatie een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de sleep- en duwvaart van de lage landen.

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

"Sleep en duwboden 2017" (ISBN 978-90-5961-183-2) telt 336 pagina's werd als softback uitgegeven en kost 25,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverijcentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.



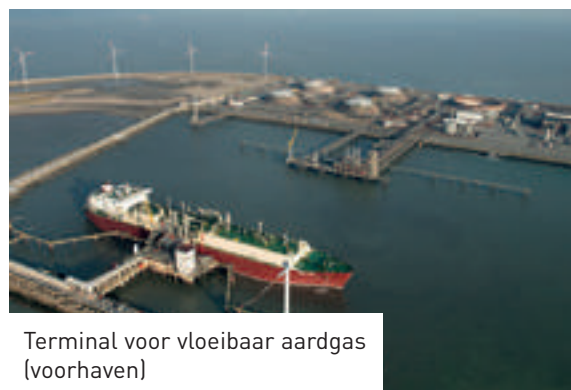
ZEEBRUGGE

Aardgasdraaischijf voor Noordwest-Europa

Op 30 jaar tijd heeft Fluxys de zone Zeebrugge doen uitgroeien tot het hart van zijn aardgasvervoersnet én van het Noordwest-Europese aardgassysteem.

- Op de terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) komen schepen LNG lossen of laden. Sinds de ingebruikneming van een tweede aanlegsteiger is het aantal schepen dat jaarlijks kan aanmeren fors toegenomen. Ook kunnen nu kleine LNG-bunkers schepen LNG komen laden voor de bevoorrading van LNG-aangedreven schepen.
- Jaarlijks kunnen ook 4.000 tankwagens een lading LNG ophalen op de LNG-terminal. LNG-vervoer over de weg kent een bijzonder succes en ondersteunt het gebruik van aardgas in een bredere waaier van toepassingen:
 - bevoorrading van industriële sites in Europa die niet via een leidingnet worden ontsloten;
 - bevoorrading van schepen die LNG als brandstof gebruiken;
 - bevoorrading van tankstations voor vrachtwagens die op LNG rijden.
- Op de LNG-terminal zijn een vijfde LNG-opslagtank en bijbehorende procesinstallaties in aanbouw. De nieuwe infrastructuur maakt het mogelijk om jaarlijks bijkomend tot 8 miljoen ton LNG over te slaan.
- In Zeebrugge kruisen elkaar ook drie vervoersassen voor internationale gasstromen: gasstromen langs de oost/west-as tussen het oosten en het Verenigd Koninkrijk, gasstromen langs de noord/zuid-as vanuit Noorwegen en gasstromen vanuit Frankrijk.

Fluxys Belgium is de onafhankelijke beheerder van de aardgasvervoersinfrastructuur in België en noteert op NYSE Euronext Brussels. Bij Fluxys Belgium en Fluxys LNG werken circa 950 medewerkers. Met 18 verbindingen met buurnetten en -systemen behoort het net van Fluxys Belgium (4.000 km) tot de best geïnterconnecteerde systemen in West-Europa.



Terminal voor vloeibaar aardgas (voorhaven)



Zeepipe terminal - Noors gas (achterhaven)



Interconnector terminal - Link tussen het Verenigd Koninkrijk en bronnen in het oosten (transportzone haven)

stevedoring & warehousing rotterdam

Lifting your cargoes faster

- PROJECT CARGO & BREAKBULK
- HEAVY LIFT STORAGE AREA
- HEAVY LIFT UP TO 1800 TONS
- ASSISTING OFFSHORE VESSELS
- 730 METRES QUAY LENGTH

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED

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

rhb
ROTTERDAM

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

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl



shorecranes up to 208 tons