



seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

26e JAARGANG
NUMMER 7 - 2017

al meer dan
25 jaar
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

*Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie of op welke
andere wijze dan ook, zonder voorafgaande
toestemming van de uitgever.*

*Voor informatie die onvolledig of onjuist is
opgenomen aanvaarden redactie en uitgever
geen aansprakelijkheid.*

ISSN: 1387-5671

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In Seaport 7 is er speciale aandacht voor de binnenvaart. Nederland is een echt binnenvaartland. De CO₂ uitstoot per ton vervoerde lading is over de binnenwateren zes keer minder dan bij vervoer over de weg. De Particuliere Transport Coöperatie (PTC), bestaande uit 50 binnenvaartschepen in diverse tonnagesklassen, is recentelijk een samenwerking aangegaan met Rabobank en Collin Crowdfund. Daarmee wordt het toetreden van jonge ondernemers en een soepele bedrijfsoverdracht gestimuleerd.

Belangrijk is ook dat de sector investeert in een duurzame toekomst om de vloot modern en up-to-date te houden. Dat verdient zich op de lange termijn terug. Dat is de strekking van een uitgebreid interview met Alex de Fouw en Martin Kole van Rabobank Oosterschelde.

Volgens Joop Mijland, algemeen directeur van containernetwerkoperator BCTN, is volledige verduurzaming van de transportketen mogelijk. Het netwerk van binnenvaarterminals is actief bezig om de vervoersketen milieuvriendelijker en dus duurzamer te maken.

Pure Blue Water is in Europa als eerste volledig gecertificeerd voor een biologisch afvalwaterzuiveringsstelsel aan boord van riviercruiseschepen. Er wordt steeds schoon water van zeer hoge kwaliteit terug de rivier in gepompt.

Bij het 110-jarige Hanse Staalbouw in Nieuwerkerk zijn de nieuwe productiehal en de nieuwe machinerij onlangs officieel in gebruik genomen. Met 5.000 bezoekers was de open dag een groot succes.

Verder is er een sfeerverslag over de havencruise van ZPPC, met presentatie van Arie de Bode van Heros Sluiskil. Ook wordt uitgebreid aandacht besteed aan het bedrijfsbezoek van de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) bij Hillebrand BV, onderdeel van het concern ASK Romein.

Zeeland Airport faciliteert de offshore wind energiemarkt. Tijdens Offshore Energy in de Rai te Amsterdam werd daartoe een intentieverklaring ondertekend met Peterson. Zowel in Zeeland als Den Helder is er een uitstekend vestigingsklimaat voor aanleg en onderhoud van offshore windparken.

In de rubriek Havenberoepen staat het echtpaar Bert en Veron van Sandijk van de lichter ms 'Veronieke' in de spotlights.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 7-2017

Nederland heeft grootste binnenvaartvloot van Europa	2
BCTN gaat voor volledige verduurzaming transportketen.....	6
Havencruise ZPPC zet koers naar Heros Sluiskil.....	12
Binnenvaart moet investeren in duurzaamheid	14
Eerste uitstootvrije haven van Nederland geopend in Amsterdam	18
Bedrijvigheid in transportsector hoger dan in jaren.....	19
Havenberoepen: Bert & Veron van Sandijk-Ten Kley van VOF Scheepvaartbedrijf Sanvri.....	20
PureBlue biedt dé oplossing voor afvalwaterstroom aan boord.....	23
Groen licht voor goederenvervoer per spoor.....	27
Zeeland Airport faciliteert offshore wind energiemarkt.....	28
W.E.C. Lines volle kracht vooruit met Thinkwise	35



Nederland heeft grootste binnenvaartvloot van Europa

Door: Henk van de Voorde

De binnenvaart staat gelijk aan het professioneel vervoer van talrijke ladingsoorten over de Europese binnenwateren. Het is een uitstekende vervoersmodaliteit als alternatief voor of aanvulling op andere vormen van transport binnen de logistieke keten. De binnenvaart heeft een vervoersaandeel van ruim dertig procent in Nederland. Ons land heeft met ongeveer 8.000 schepen in deze sector zelfs de grootste vloot van Europa.

Nederland telt ongeveer 350 industriële binnenhavens, waarvan dertig containerhavens. In deze inland terminals en de honderden bulk- en stukgoedhavens wordt bij elkaar net zoveel verdiend als in de zeehavens. Grote goederenstromen worden afgevoerd over het water naar bestemmingen in Nederland, België, Duitsland en Frankrijk. De binnenvaart heeft diverse voordelen voor economie, mens en maatschappij. Deze vervoersmodaliteit is milieuvriendelijk en veilig, opereert zowel nationaal als grensoverschrijdend, beschikt over een omvangrijke vloot met een grote diversiteit aan scheepstypen en biedt moderne logistieke en innovatieve oplossingen.

Seine-Nord

De aanleg van het Seine-Nord Kanaal is een belangrijke doelstelling in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T). In de afgelopen dertig jaar zijn er weinig

initiatieven geweest in de binnenwateren die belangrijker en ambitieuzer waren dan de aanleg van dit kanaal. Ze zal het Seinebekken, en in het bijzonder de agglomeratie van Parijs, ontsluiten voor binnenvaartschepen en duwkonvoeien van en naar het waterwegennetwerk in Noordwest Europa.

PTC

De Particuliere Transport Coöperatie (PTC) bestaat uit een gevarieerde vloot van een vijftigtal 500 tot 3500 tons schepen. De coöperatie biedt zekerheid voor haar leden. Dat zijn de schipper-eigenaars van de moderne vloot. Met de binnenvaartschepen wordt bulkclading (zoals staal, kolen, zand en grind) voor een grote groep opdrachtgevers via het water naar de ontvanger gebracht. In de regel zijn de schepen binnen de coöperatie na lossing gemiddeld alweer binnen twee dagen aan de reis.



Haarvaten

"De kracht is onze samenwerking. We hebben voldoende werk om al onze leden dagelijks te laten varen. De schepen kunnen ook in de kleinere haarvaten van de waterwegen komen. De samenstelling van het ledenbestand is subtiel afgestemd op het aanwezige klantenpakket en welk scheepstonnage hier voor nodig is. Onze vloot is hierdoor in balans. Samen staan we sterk. Daardoor hebben we nauwelijks last gehad van de economische crisis", aldus Hans Hulsker, Manager Sales & Acquisitie van PTC.

Bedrijfsopvolging

Er zijn veel binnenvaartschippers met opvolgingsproblemen. Dat baart ook PTC zorgen. De coöperatie is daarom onlangs een samenwerking aangegaan met Rabobank en Collin Crowdfund om tot toegankelijke financieringsvormen te komen voor de binnenvaart. De samenwerking stimuleert het toetreden van jonge ondernemers, een soepele bedrijfsoverdracht en investeringen in duurzaamheid. "Wij hopen zodoende ook de bedrijfsopvolging voor schepen tot 1500 ton een boost te geven. PTC wil graag nieuwe leden in deze moeilijk te financieren tonnagegroep laten aansluiten. Een toenemend aantal van deze binnenvaartschepen gaat noodgedwongen naar de sloop. Dat is ook vanuit de vervoersgarantie van PTC een ongewenste situatie."



wordt veel meer gelet op de kwaliteit en de inzetbaarheid van het schip. Een schip dat technisch goed in orde is, is gemakkelijker te financieren", verklaart Hulsker.

Matroos

De manager van PTC legt uit dat opvolging van vader op zoon bepaald niet meer vanzelfsprekend is in de binnenvaart. "Bedrijfsoverdracht is een groot probleem in deze sector. Met de samenwerking tussen de drie partijen kan ook een goede matroos

cy. De binnenvaart kan ook een belangrijke bijdrage leveren om het fileprobleem op de wegen op te lossen. De uitstoot van CO₂ per ton vervoerde lading is via de binnenvaart zes keer minder dan bij vervoer over de weg. De groeiende containeroverslag leidt tot nieuwe uitdagingen in het achterlandtransport.

Waakzaam

De binnenhavens moeten wel waakzaam blijven, anders kan zelfs op het gebied van duurzaamheid een achterstand worden opgelopen. De binnenvaart is niet meer vanzelfsprekend de schoonste vorm van vervoer. Goederentransport per spoor is al milieuvriendelijker dan met een binnenvaartschip en in de toekomst zou dat ook voor vrachtwagens kunnen gaan gelden.

Vrachtwagens

Een binnenvaartschip houdt vele vrachtwagens van de weg. Zo heeft een binnenvaartschip met 3.000 ton ruim 110 vrachtwagens lading aan boord. Terwijl de motor van een binnenvaartschip gemiddeld dertig jaar mee gaat, wordt een vrachtwagen echter al na 5 á 6 jaar vervangen. De motoren van de vrachtwagens worden steeds schoner omdat ze altijd aan de laatste milieueisen voldoen. Van de totale vloot in Nederland van 8.000 binnenvaartschepen worden jaarlijks slechts een honderdtal motoren vervangen. Vandaar dat de fabrikanten veel minder investeren in onderzoek naar schone nieuwe motoren voor de binnenvaart.

Europese Commissie

Binnenhavens zijn knooppunten waar lading van transportmodaliteit wisselt, aankomt of vertrekt. Europa gaat voor de binnenvaart want het duurzame vervoer over het water heeft de toekomst. Zoals beschreven in een Witboek van de Europese Commissie is de verwachting dat in 2030 dertig procent



Financieren

Nieuwbouw is er vandaag de dag praktisch alleen van grote schepen. De grotere maat zorgt namelijk voor meer omzet. "De binnenvaart moet echter de markt tot in de haarvaten blijven bedienen. Daar rekenen de klanten op. Met de samenwerking tussen PTC, Rabobank en Collin Crowdfund wordt de kredietlimiet hoger voor de schipper die zijn vaartuig wil financieren. Daarbij is het bouwjaar veel minder bepalend. Er

ondernemer worden. Ondersteund door de uittredende schipper, die optreedt als een soort supervisor, kan die werknemer de nieuwe eigenaar worden. Zodoende proberen we de vloot in stand te houden."

Duurzaam transport

De binnenvaart ontwikkelt zich als trendsetter in duurzaam transport en is volop bezig om ICT te integreren in de logistieke processen. Dit leidt tot een hoge mate van efficiën-



Rotterdam

Moerdijk

Dedicated 2 quality

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

NTC Tankcontainers Services Moerdijk B.V.
Nieuweweg 48 - 4766 PH Moerdijk NL
Tel: +31 (0)255 515354
E-mail: www.ntc@vletter.nl

NTC Tankcontainers Services Botlek B.V.
Westgeulstraat 5 - 3197 LD Rotterdam
Tel: +31 (0)20 8208470
E-mail: botlek@vletter.nl

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



altermij
tankverhuur b.v.

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

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



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 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

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen

Coöperatieve Vereniging van Vletterlieden w.a.



HRS HOLLAND REEFER SERVICE

Do what has to be done as efficiently as possible

HOLLANDREEFERSERVICE.COM

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

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

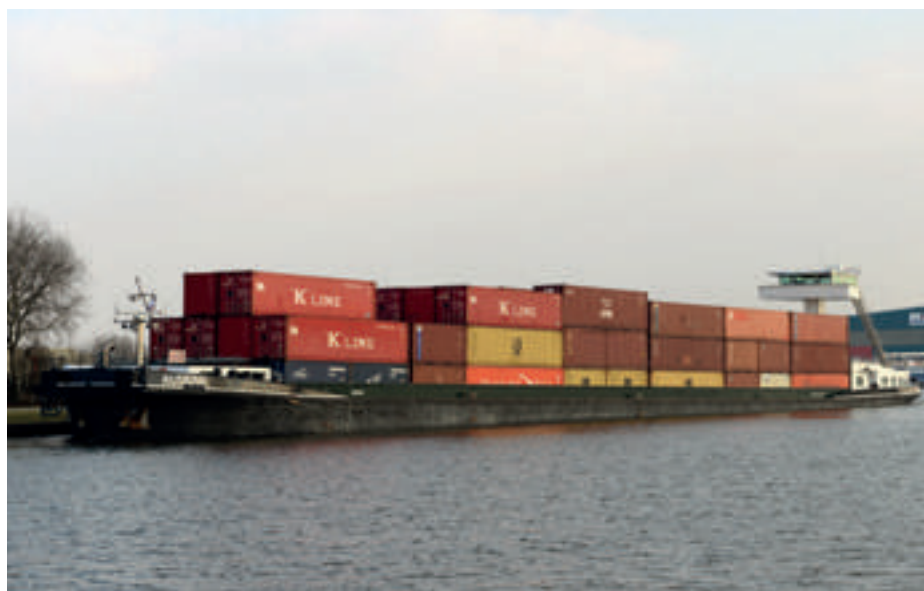
van alle transporten over water of spoor zal geschieden en in 2050 zelfs meer dan de helft. In het schrijven van de Europese Commissie staat dat het om afstanden langer dan 300 kilometer gaat, maar ook voor transporten over kortere afstanden is de binnenvaart prima geschikt.

Fusie Gent-Terneuzen

De havens van Gent en Zeeland zijn onderzocht in een vergevorderd stadium van fuseren. De Kanaalzone Gent-Terneuzen is al een grensoverschrijdende binnenhaven van formaat, maar heeft de potentie uit te groeien tot een Europese Gold Port. Door de fusie van het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports wordt de top 10 van Europese havens bereikt. Met de komst van het Seine-Nord Europe kanaal, de Nieuwe Sluis in Terneuzen en andere investeringen heeft de Kanaalzone sterke troeven in handen. Door de aanleg van het Seine Nord Kanaal krijgt de binnenvaart een enorme boost. Het achterland van Noord-Frankrijk, met zo'n 20 miljoen inwoners, wordt dan rechtstreeks bereikbaar voor de havens van Gent, Terneuzen en Vlissingen via de binnenvaart.

Logistiek knooppunt

De centrale ligging van de Kanaalzone in de binnenvaartcorridor biedt volop kansen. Met name voor biobased activiteiten, logistiek, containerisatie en maintenance. Door hier in te investeren en de samenwerking met de zuiderburen te intensiveren kan de Kanaalzone zich ontwikkelen als een logistiek knooppunt en zijn er nieuwe mogelijk-



heden voor de werkgelegenheid en leefbaarheid. Dat is van groot belang voor een gebied dat is aangemerkt als krimpregio. Met de komst van de Sluiskiltunnel in 2015, de actuele verbreding van de Tractaatweg en Franse en Belgische investeringen in de Seine-Scheldeverbinding, investeren drie landen in de infrastructurele ontsluiting van de Kanaalzone.

Nieuwe Sluis

De havens van Le Havre, Antwerpen, Gent, Rotterdam, Terneuzen en Vlissingen worden via het binnenwater met elkaar en met de Parijse regio verbonden. Ook de kleinere binnenvaartschepen profiteren van het

Seine-Scheldeproject, onder andere door betere verbindingen, sluisen en nieuwe binnenhavens en overslagcentra. De Nieuwe Sluis in Terneuzen is een belangrijk onderdeel van het kernnetwerk, met de hierbij horende voordelen voor de havens en waterwegen in Zeeland.

Informatietool

De werkzaamheden voor de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen hebben een impact op de scheepvaart. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken wordt de Gent-Terneuzen informatietool, die alleen voor zeeschepen en sleepboten beschikbaar was, nu ook opgesteld voor de binnenvaart. Met deze planningstool kunnen binnenvaartschepen zich vooraf melden om door de sluis te varen.

Grensoverschrijdend consortium

De werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis in Terneuzen beginnen eind dit jaar en moeten in 2022 afgerond zijn. Aannemer van de Nieuwe Sluis is het grensoverschrijdende consortium Sassevaart. Tijdens de bouw (tot 2022) valt de Middensluis uit. In plaats van drie sluisen zullen slechts twee sluisen beschikbaar zijn. De binnenvaartschippers die de sluis moeten passeren, zijn dan ook beducht voor vertragingen tijdens de bouwperiode.

Schutten

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



Kanaal Gent-Terneuzen



BCTN gaat voor volledige verduurzaming transportketen

Door: Antoon A. Oosting

Voor menigeen is het misschien nog toekomstmuziek maar Joop Mijland, algemeen directeur van containernetwerkoperator BCTN, is er van overtuigd: "Volledige verduurzaming van de transportketen is mogelijk." Om te laten zien dat het kan, is Mijland zelf met het zeven en binnenkort acht binnenvaarterminals tellende netwerk van BCTN actief bezig om de transportketen milieuvriendelijker en dus duurzamer te maken.

Een helemaal truckloze A15 tussen de Rotterdamse Maasvlakte en Nijmegen aan de andere kant van het land is niet haalbaar, omdat er natuurlijk ook heel veel ander, traditioneel transport op zit. "Maar alles wat hier vanuit de Rotterdamse haven met containers komt en of verder gaat, moet je niet over de weg willen hebben," stelt Mijland vast.

Met vijf containerterminals in Nederland en drie in België, waarvan twee bestaande en een in aanleg, verbindt BCTN volgens Mijland acht verschillende verzorgingsgebieden met de havens van Rotterdam en Antwerpen. En dat visa versa. "Ons motto luidt niet voor niets Connecting the Flows. Met onze terminals zijn wij in staat in- en exportstromen te koppelen," verzekert Mijland.

De BCTN terminal in Nijmegen

Met een vloot van lange termijn gecharterde containerbinnenvaartschepen onderhoudt BCTN shuttlediensten die meerdere keren per dag de terminals in Roermond, Venray, Nijmegen, Den Bosch en Alblasterdam verbinden met de haven van Rotterdam. Hetzelfde geldt voor de langs het Albertkanaal gelegen terminals van Geel, Meerhout en straks Beringen met de haven van Antwerpen.

Elektrisch varen

Met de binnenvaart is dit vervoer natuurlijk al een stuk duurzamer dan over de weg maar het kan nog beter. "Wij zijn bezig met de ontwikkeling van eigen schepen voor de terminal in Den Bosch die op afzienbare termijn volledig elektrisch moeten kunnen gaan varen," vertelt Mijland. Het gaat om schepen die naar het voorbeeld van de op 9 september in Rotterdam gedoopte Bon Jovi

van het type Gouwenaar 2 ontworpen zijn om elektrisch mee te kunnen gaan varen. Voorsnog zijn ze voorzien van een diesel-elektrische voortstuwing. Maar zodra er voldoende sterke accu's op de markt zijn, wat Mijland binnen twee tot drie jaar verwacht, kunnen de diesel-elektrische generatoren worden vervangen en de schepen volledig elektrisch worden gemaakt. Het eerste exemplaar van de nieuwe schepen moet in oktober worden opgeleverd. De nieuwe schepen zijn van het formaat 90 meter lang bij 11,5 meter breed en kunnen 120 containers (20 voet) meenemen.

BCTN is voor de ontwikkeling van de nieuwe schepen een samenwerking aangegaan met Nedcargo dat nu net de Bon Jovi in de vaart heeft gebracht voor de dienst tussen Rotterdam en de Alpherium-terminal in Alphen aan de Rijn met als belang-



rijkste klant de Heineken-brouwerij in Zoeterwoude. Mijland: "Wij maken gebruik van de kennis van Nedcargo. De dieselelektrische voortstuwing vervangen we door de meest efficiënte brandstofcellen van waterstof en accu's. De ontwikkeling daarin gaat heel hard."

Emissieloos

De nieuwe schepen worden om te beginnen ingezet op de dienst tussen Den Bosch, Alblasserdam, Rotterdam-Maasvlakte. De terminal in Den Bosch staat als eerste op de nominatie om volledig emissieloos te worden gemaakt. Met overal zuinige LED-verlichting, plaatsing van windmolens en zonnepanelen, moet de terminal zoveel mogelijk in z'n eigen elektriciteitsbehoefte kunnen voorzien. Kranen en voertuigen moeten zo veel mogelijk elektrisch worden. Voor Den Bosch is dit plan inmiddels in uitvoering, voor de terminal in Nijmegen liggen de plannen klaar om volgend jaar te gaan uitvoeren. "Nijmegen is volgend jaar Green Capital wat voor ons een uitgelezen moment is om ons te profileren als duurzaam ondernemer," aldus Mijland.



Met de verduurzaming van zijn terminalnetwerk kan BCTN zich volgens Mijland onderscheiden in duurzaamheid. "Klanten vragen erom," zegt Mijland. Hij legt uit dat tal van bedrijven al heel ver zijn met de verduurzaming van hun productieprocessen. Wat dan ontbreekt is de laatste schakel van het transport naar de klant waar de fabrikant vaak geen controle over heeft. Met BCTN kan dat straks dus wel. "Wij dragen zo bij aan het duurzaamheidsgehalte van de klant," aldus Mijland.

Terminal-onafhankelijk

BCTN kent drie soorten klanten; allereerst de belangrijke verladers of ontvangers zoals fabrikanten als Heinz, Nike, IKEA en Heineken die zelf veel lading aanbieden of laten aanvoeren. Voor de wat kleinere zit er vaak een expediteur tussen. Daarnaast werkt BCTN rechtstreeks in opdracht van de grote deepsea-rederijen die hun containers laden en lossen op de terminals in Rotterdam waarbij BCTN zorgt voor het vervoer van en naar het achterland.

"Wij werken terminal-onafhankelijk. Wij bedienen ze allemaal. Dat is een voordeel voor de klant die zo alle keuzevrijheid heeft. Wij zorgen er voor dat alle terminals worden bediend en de container van de klant op de terminal komt waar hij voor heeft gekozen," zegt Mijland. BCTN bedient ook de ECT-terminal die ook een eigen netwerk (EGS) heeft. Maar, tekent Mijland hier bij aan: "Er is geen enkele organisatie die acht terminals in het achterland opereert." Waarmee BCTN dus in Nederland en België de grootste is. De rest heeft in Nederland 1 tot drie terminals. Op het Albertkanaal heeft BCTN volgens Mijland zelfs een aandeel in het containervervoer van zo'n 60 procent.

Voorraad houden

De echte concurrentie voor de binnenvaart-containerterminals is ook niet meer het wegvervoer. "Onze concurrentie is de volgende terminal," zegt Mijland. In Nijmegen heb je het dan over de terminal in bijvoorbeeld Cuijk. Mijland: "Je moet je onderscheiden met bijvoorbeeld diensten als voorraad houden voor de klant. Wij zorgen er voor dat de bij ons afgeleverde container op het juiste moment bij de klant is of dat er een container van de juiste rederij voor de deur staat om te worden geladen. Daarmee zijn wij het magazijn voor de klant."

BCTN heeft daarvoor van vrijwel alle grote rederijen lege containers staan. Tegelijkertijd kunnen geladen reefercontainers tijdelijk op de terminal worden gestald waarvoor de terminal over extra elektriciteitsaansluitingen beschikt. "Wij zorgen er voor dat we altijd containers van de door de klant gekozen rederijen beschikbaar hebben," aldus Mijland.

Het wegvervoer is daarvoor geen concurrent. Mijland: "Met alle files en congestievorming kan het wegvervoer nooit op vijf minuten precies laden of lossen. Wij weten wat de productiebehoefte van onze klant is en wij zorgen er voor dat de bewuste container op het juiste moment wordt aangevoerd."

Intermodaal

Voor de komende jaren ziet Mijland het vervoer van containers over het water via de terminals van BCTN alleen maar groeien. Niet alleen worden er steeds meer soorten lading in de container gestopt. Maar er is ook grote maatschappelijke druk op verduurzaming van het transport. De vermindering van de milieuoverlast kan door het afleiden van de groei van het containervervoer van de weg naar het water. Volgens Mijland gaat nu 40 tot 45 procent van de containers vanuit Rotterdam via het water. Mijland: "Het Havenbedrijf Rotterdam wil op termijn 65 procent van de containers inter-



Joop Mijland, algemeen directeur BCTN

modaal vervoerd hebben. De trein kan maximaal 15 procent aan. Voor het vervoer over water ligt het streefcijfer dus op 50 procent." Die groei is ook merkbaar op de terminal in Alblasserdam. "We zitten in Alblasserdam nu op 50 tot 60 procent van de capaciteit. De benutting van deze terminal gaat nu gestaag door, de goede kant op," aldus de BCTN-directeur. Overigens trekt de terminal in Alblasserdam volgens Mijland ook steeds meer grote klanten uit de regio zoals een rijstimporteur die voorheen alles over de weg deed.

Overigens is BCTN ook betrokken bij het Rotterdamse project om tot een betere aan- en afvoer te komen van de containers op de grote terminals Maasvlakte. Omdat de schepen steeds groter worden komen er ook vaker grote golven containers die onvoldoende snel via de binnenvaart naar het achterland kunnen worden vervoerd. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft drie miljoen euro beschikbaar gesteld om te onderzoeken hoe dat efficiënter kan.

Chinese trein

De andere kant op werkt BCTN aan de verbetering van de verbinding met de grote spoorwegterminal in Duisburg. Mijland wil vanuit Duisburg een goede verbinding met het netwerk van BCTN bieden om klanten te bedienen die hun goederen per trein uit China laten komen. Dat vervoer groeit snel. Van aanvankelijk een beperkt aantal per week gaat het nu al om 25 treinen per week van gemiddeld elk 100 TEU. "Tegenover de aanvoer via Rotterdam is dat natuurlijk nog klein maar dit groeit snelt," aldus Mijland.

Canaleye: betere realtime info voor de binnenvaart



Betere realtime-informatie maakt het verschil! Betere informatie is niet alleen nodig om de stijgende volumes en hogere transportsnelheid aan te kunnen, maar ook om een veilige en energie-efficiënte binnenvaart te bewerkstelligen. Een markt met transparante informatie is een hefboom voor innovatie en betere resulta-

ten. Ondanks het feit dat rivierinformatiediensten (River Information Services of RIS) ook het transportbeheer omvatten, bestaat er twijfel over wat er voor de commerciële markt beschikbaar zal worden. Er zijn inderdaad veel bestanddelen van RIS voorbehouden voor waterwegbeheerders, zoals hulp bij incidenten en rampen, informatie

over de vaargeul, tactische en strategische informatie die niet rechtstreeks onder logistieke activiteiten vallen. Canaleye zorgt voor betere realtime info voor de binnenvaart logistiek. Haar oplossing is ontwikkeld voor bedrijven, tussenpersonen en derden die het transport over de binnenwateren beheren.

Wat nodig is:

- een overzicht van het net van de binnenwateren met de realtimepositie van vaartuigen en lading.
- de mogelijkheid om beschikbare en geschikte vaartuigen voor het laden van vracht te identificeren.

Voordelen van Canaleye.com:

- een minimalisering van lege vaarten waardoor ook de CO₂-uitstoot wordt verminderd
- een snellere rotatie van vaartuigen waardoor een investering meer opbrengt.
- zoeken naar geschikte vrachtruimte met beelden
- just-in-timeleveringen in realtime opvolgen

- schippers en industriële spelers kunnen met een visueel beeld van hun varende voorraad anticiperen op de havenactiviteiten die ze moeten organiseren
- een traceringshistoriek van de vaarroute
- filters op scheepstype, scheepsstatus, scheepsafmetingen. We maken een onderscheid tussen vrachtverkeer, tankerverkeer, passagiersverkeer, pleziervaarten en vissersboten.
- Zoeken op Naam, IMO of ENI - Europees scheepsidentificatienummer - wordt weergegeven naargelang de vlag en het soort vaartuig.
- Het zoeken naar plaatsnamen gebeurt via Google Maps.
- Een mastergebruiker kan collega's of klanten uitnodigen met gepersonaliseerde instellingen

Bij Canaleye wordt commercieel gevoelige informatie beschermd, zoals de soort lading, tonnage, bestemming en verwachte aankomsttijd.

www.canaleye.com

Sinds 1987 over het water

BCTN is met een netwerk van 7 inland terminals in Nederland en België van onschatbare waarde voor verladers, ontvangers, rederijen en expediteurs. Sinds 1987 pioniert BCTN met duurzaam vervoer van containers over water. De kracht van ons netwerk wordt aangewend om inefficiënties in de inland operatie van klanten te reduceren.

BCTN

Winselingseweg 80
6541 AH Nijmegen
+31 (0)24-333 3174

Voor meer informatie

info@bctn.nl
www.bctn.nl
boeking@nl.bctn.eu



Bestelauto EXPO blijkt échte verkoopbeurs

De eerste editie van de Bestelauto EXPO op 4 en 5 oktober in Almere heeft menig exposant geen windeieren gelegd. Zo moest Nefkens Peugeot de hulp van extra accountmanagers inroepen om de stroom van orders op de actie '3 halen, 2 betalen' op te vangen. Eventuele inruilers werden door BCA ter plekke getaxeerd en verkocht.

Organisator Patrick van Tilburg van EXPOMotion blikt meer dan tevreden terug op deze eerste editie van de Bestelauto EXPO. "Tevreden exposanten, een stevig congresprogramma en bezoekers die niet alleen konden kijken maar ook konden kopen. Voor ons het bewijs dat de Bestelauto EXPO een vaste, jaarlijks plek verdient in bestelautoland. Volgend jaar in november dus een vervolg; de eerste exposanten hebben zich al aangemeld voor de 2018-editie."



Tussenstand beursverkoop Nefkens Peugeot: 103 bestelauto's

Meer dan tevreden geluiden onder andere bij Nefkens Peugeot. Daar konden bezoekers terecht voor de speciale EXPO-actie '4 halen, 3 betalen' of zelfs '3 halen, 2 betalen'. Met name de kersverse Peugeot Expert viel in de smaak. Manager fleetsales van Nefkens Peugeot, Edgar van Schaik, heeft op de eerste beursdag al extra accountmanagers moeten inzetten. "De beurs heeft onze verwachtingen overtroffen. Ook hebben we flink wat klanten naar de deelnemende leasemaatschappijen mogen verwijzen. Volgende week kunnen we de exacte balans opmaken, maar we zijn nu al meer dan tevreden, de tussenstand is 103 verkochte bestelauto's."

Startpunt nieuwe koers

Tevreden geluiden ook bij 's lands grootste autoveiler BCA, evenals bij Apollo Vredestein. Datzelfde geldt voor het telematicabedrijf Transscope. Tijdens het congresprogramma in de ochtend, op zowel 4 als 5 oktober, werden bezoekers bijgepraat over de laatste ontwikkelingen en trends op het gebied van bestelwagens en distributie. Zo werd de bestelwagen van de toekomst geschetst, was er aandacht voor fiscale 'kansen en valkuilen', de meerwaarde van data en werden de mythen rond kopen versus leasen ontrafeld.

COLUMN

De zekerheid voor proceskosten bij een buitenlandse tegenpartij

In deze column belichten we een minder bekend middel dat het Nederlandse recht aan (proces)partijen biedt. De proceskostenzekerheid. De mogelijkheid om deze te vorderen volgt uit artikel 224 van het wetboek van Burgerlijke rechtsvordering. Proceskostenzekerheid houdt in dat onder bepaalde omstandigheden in een procedure zekerheid gevorderd kan worden van de tegenpartij voor de proceskosten en eventuele andere schadevergoeding waartoe zij veroordeeld kan worden. Dit in de vorm van bijvoorbeeld een bankgarantie. Als de tegenpartij dan de procedure verliest en veroordeeld wordt om uw proceskosten en/of een schadevergoeding te betalen dan kunt u dit verhalen op de 'zekerheid'. Dit is dus een stuk eenvoudiger dan het nemen van allerlei executie maatregelen tegen de tegenpartij.

Dit middel is met name interessant wanneer u te maken hebt met een buitenlandse tegenpartij van wie u niet zeker weet of ze daadwerkelijk de proceskosten zullen betalen mochten ze daartoe veroordeeld worden. Een vereiste bij de toepassing van dit middel is dan ook dat de tegenpartij geen woon- of verblijfplaats in Nederland heeft. Een ander vereiste is dat degene die de proceskostenzekerheid vordert de gedaagde moet zijn in de procedure. Het is dus in beginsel niet mogelijk om zelf een procedure te starten tegen een buitenlandse partij en vervolgens proceskostenzekerheid te vorderen. Als laatste geldt dat de proceskostenzekerheid niet gevorderd kan worden van tegenpartijen die in de Europese Unie zijn gevestigd, of partijen die gevestigd zijn in één van de landen aangesloten bij de Rechtsvorderingsverdragen van 1954 en 1980.

Voor het vorderen van een proceskostenzekerheid gelden dus wel wat strenge eisen. Dat neemt niet weg dat het met name in het internationale handelsverkeer, en wereld van de internationale transport, een zeer nuttig middel kan zijn om te voorkomen dat je als gedaagde blijft zitten met de proceskosten.

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



"Dé juridisch specialist voor haven en logistiek"

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



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

TransHeroes betreft distributiecentrum op perceel van 2 hectare

De logistieke dienstverlener TransHeroes is samen met haar dochtermaatschappijen – zoals TTS Quality Logistics, TTS TransAir en TTS TransUrgent – verhuisd naar een nieuw aangekochte locatie aan de Heliumstraat 8 in Rijssen. Ook BTA International, dé specialist voor transporten naar Spanje en Portugal, heeft haar locatie in Enschede ingeruild voor Rijssen.



Het enorme perceel ligt tussen de Heliumstraat en Ozonstraat op Industrieterrain "Plaagslagen" in Rijssen. Er is circa 10.000 vierkante meter bebouwd en volledig ingericht op het verzorgen van warehousing en distributie. De overige 10.000 vierkante meter biedt mogelijkheden voor uitbreiding in de nabije toekomst. Het distributiecentrum was voorheen in eigendom van Gerbri Plastics B.V. dat een nieuwbouw locatie in Enter heeft betrokken. Samen met de reeds bestaande warehouselocaties in Rijssen en Vorden betekent dit dat de logistieke onderneming beschikt over een indrukwekkende opslagcapaciteit van 31.000 vierkante meter.

Complete modernisering van de kantoren

Na een grondige verbouwing door Aannemersbedrijf Mulder is de kantoorruimte volledig gomoderniseerd en uitgebreid tot ruim 700 vierkante meter. "We zijn ontzettend blij met de recente ontwikkelingen want alle medewerkers en dienstverlening onder één dak was een lang gekoesterde

wens. De fysieke uitbreiding in oppervlak en de synergie voordelen die dit geeft bieden de nodige perspectieven voor verdere groei van onze organisatie", aldus Edwin Asveld, CEO en eigenaar.

Ook nieuwe naam voor overkoepelende organisatie

Na de jarenlange groei en uitbreiding in dienstverlening is ook de naam van de overkoepelende organisatie hierop aangepast. Eén die nog beter laat zien waar het voor staat: complete en perfecte dienstverlening in transport en logistiek. Daarom gaat de organisatie van de ATB Group vanaf heden verder onder de naam TransHeroes | Smart Logistics Group.

"We hopen dat we met deze nieuwe naam onze dienstverlening nog beter onder de aandacht kunnen brengen. Klanten die bijvoorbeeld een spoedtransport lieten verzorgen door TTS TransUrgent wisten niet dat we ook uitstekend lucht- en zeevracht kunnen verzorgen. Deze dienstverlening leveren we namelijk onder de vlag van TTS TransAir en

TTS TransOcean. Door actiever naar buiten te treden met TransHeroes maken we direct duidelijk wat wij de klant kunnen aanbieden als logistieke groep", aldus Jan Dekker, Chief Operating Officer van de organisatie.

Over TransHeroes® | Smart Logistics Group

Ruim 30 jaar geleden is door de oprichting van TTS Quality Logistics de basis gelegd voor TransHeroes. Inmiddels is het bedrijf uitgegroeid tot een toonaangevende logistieke onderneming met een brede dienstverlening. Ieder specialisme is ondergebracht in een aparte business unit om slagvaardig te kunnen werken en korte communicatielijnen te kunnen garanderen. Het bedrijf biedt nagenoeg alles op logistiek gebied, van wegtransport, distributie en warehousing, tot lucht-, zee- en spoedtransport. Ook de opmaak van douane documenten verzorgt het bedrijf in eigen beheer.





Havencruise ZPPC zet koers naar Heros Sluiskil

Door: Henk van de Voorde

Arie de Bode van Heros Sluiskil gaf onlangs een boeiende presentatie over de circulaire economie in het algemeen en de herwinning van grondstoffen uit afval in het bijzonder. Plaats van handeling was de rondvaartboot Denick 2. De zonovergoten havencruise in de Terneuzense Kanaalzone, met lunch aan boord, werd georganiseerd door Zeeland Port Promotion Council (ZPPC). De koepel tracht alle belanghebbenden in de haven met elkaar te verbinden via diverse netwerkevenementen en bedrijfsbezoeken.

De Bode is naast directeur van Heros ook voorzitter van het Portaal van Vlaanderen, hét maritiem informatiecentrum van Terneuzen. Het Portaal is ook 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 zal het capaciteitsknelpunt voor de binnenvaart worden opgelost. "Het verdient aanbeveling een bezoek te brengen aan Het Portaal, toch zeker wanneer bouwcombinatie 'Sassevaart' eerdaags de werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis zal aanvangen. Het Portaal verzorgt ook vaararrangementen tezamen met Denick", aldus De Bode in zijn inleidende woorden.

Vervolgens werd de koers letterlijk en figuurlijk verlegd naar Heros Sluiskil, met jaarlijks 800.000 ton de grootste verwerker van AEC-bodemassas in de Benelux. "Heros is sinds een jaar of vijf onderdeel van het Duitse Remex, dat zelf weer een dochteronderneming is van Remondis, ofwel het grote familiebedrijf Rethmann. Daar zijn we blij mee. De groei van Heros Sluiskil is in belangrijke mate mogelijk gemaakt door ons Duitse moederbedrijf."

ReEnergy Roosendaal

Suez, een van de grootste Europese spelers op het gebied van inzamelen en verwerken van afval, laat jaarlijks 100.000 ton AEC-bodemassas opwerken door Heros. Het vernieuwde contract tussen beide partijen (dat loopt tot eind 2020) is recentelijk ingegaan. Afval Energie Centrale ReEnergy Roosendaal

(een dochter van Suez) houdt zich met name bezig met het verbranden van huishoudelijk restafval en bedrijfsafval. Heros heeft dit jaar een nieuwe Centrale Bodemas Opwerking Installatie (CBOI 2017) en een nieuwe fabriek voor de raffinage van fijnere non-ferro metalen in gebruik genomen, naar aanleiding van de afgesloten Green Deal. Dit convenant eist dat in 2017 vijftig procent van de AEC-bodemassas opgewerkt wordt tot een vrij toepasbare bouwstof en in 2020 zelfs honderd procent. In plaats van de tot nu toe opgewerkte IBC bouwstof, wat Ingepakt, Beheerd en geControleerd moet worden bij gebruik. Na opwerking van de AEC-bodemassas wordt het hoogwaardig granulaat gebruikt als funderings- en ophoogmateriaal in de wegenbouw, voor landschappelijke inpassing en als zand- en grindvervanger in de beton- en asfaltindustrie.



Aan boord van de Denick 2, met 2e van links gastspreker Arie de Bode.

Zeeuwse afvalstromen

De combinatie AVR/Suez gaat vanaf 1 januari 2018 ook de Zeeuwse afvalstromen verwerken in haar verbrandingsovens, waarna de AEC-bodemassas bij Heros opgewerkt wordt. "Het is afkomstig van het huishoudelijk afval van zo'n zeven miljoen mensen. Onze nieuwe productie-installaties zorgen ervoor dat deze reststoffen weer als grond- en bouwstoffen kunnen worden toegepast door ze onder andere te wassen en de ferro- en non-ferro metalen maximaal terug te winnen", aldus De Bode.

Tank Terminal Sluiskil

Op het Ecopark Terneuzen is sinds eind 2016 ook Tank Terminal Sluiskil (TTS) operationeel. EcoService Europe, ATM Moerdijk en Heros Sluiskil zijn gezamenlijk eigenaar van de terminal, met een totale tankopslagcapaciteit van 50.000 kuub. Door de handen ineen te slaan is een duurzame oplossing gevonden voor de tanks van de voormalige vergistingsinstallatie. De capaciteitsverruiming betekent dat het transport per binnenvaartschip is toegenomen. Schepen met afvalwater, afkomstig bijvoorbeeld vanaf de afvalverwerkingsterminal in Moerdijk, kunnen bij Heros aan het kanaal direct aanmeren. TTS zorgt naast de opslag voor klanten ook voor optimalisatie van de waterzuivering van Heros.



wordt verbrand bij diverse Afval Energie Centrales in Nederland en België. De verbrande resten bevatten veel ijzer en non-ferro metalen. Ook edele metalen als goud en zilver, afkomstig van verloren sieraden of mobiele telefoons. Deze metalen worden teruggewonnen en teruggebracht in de circulaire economie. Vroeger ook wel recycling genoemd."

Wegenbouw

De opgave voor de branche is om de AEC-bodemassas zo schoon te krijgen dat deze

Plastic

De directeur van Heros relateert het belang van gescheiden inzameling van plastic, blikjes en melkpakken. "Vanuit het duurzaam denken is dat nog helemaal geen goede activiteit. Zie ook de recente CPB publicatie. Scheiden van papier en glas is tenminste circulair. Pas wanneer bedrijven als Dow plastic in gaan nemen en gebruiken in hun primaire proces is het circulair. Analooq aan schroot in de staalindustrie. Wij halen uit het verbrande restafval maximaal de metalen. Gooi je lege blikje doperwten maar gewoon in de kliko. Bij Heros wordt het uit het AEC-bodemassas gehaald en geschikt gemaakt voor de staalindustrie om weer 'blik' te worden", aldus De Bode aan het slot van de ZPPC presentatie.

Groeïende economie

Burgemeester Jan Lonink van Terneuzen was samen met de wethouders Jack Begijn en Frank Deij eveneens van de partij op de havencruise. Al varende gaf Lonink ook een toelichting op de passerende bedrijven, waaronder dat van de gastspreker. "Heros is een van de meest innovatieve bedrijven op het gebied van herwinning van grondstoffen uit afval. Dit bedrijf is tegelijkertijd een exponent van de groeiende economie in de Kanaalzone", aldus de burgemeester.

Shipyards Reimerswaal

"ZPPC biedt een platform om te ontmoeten, te informeren en zaken te doen. Een havencruise is geen doel op zich, maar een middel om mensen samen te brengen en elkaar te informeren over interessante ontwikkelingen", zegt voorzitter Henk de Haas van ZPPC. Op donderdag 26 oktober organiseert de havenkoepel een bedrijfsbezoek bij de nieuwe vestiging van Shipyards Reimerswaal in Vlissingen Oost.



Nieuwe biodieselfabriek

Op het Eco Park zal binnenkort ook de nieuwe biodieselfabriek van het Finse energiebedrijf Neste Oil operationeel zijn. Ondanks de niet meer verplichte menging door de EU, lijkt er voor biodiesel zeker een toekomst weggelegd. Neste wil de installatie gaan gebruiken voor opslag en voorbehandeling van hernieuwbare grondstoffen voor de raffinage van biodiesel.

Scheepsafval

Heros verwerkt het huishoudelijke afval van zo'n zes miljoen mensen. Die wonen her en der verspreid. "Vandaar dat bij ons het vervoer over water van groot belang is. Per jaar is Heros goed voor zo'n anderhalf miljoen ton scheepsvervoer. Het grijs restafval

bouwstof zonder afdichtingen en voorzieningen kan worden toegepast in de infrastructuur. "Maar inmiddels ook in beton, asfalt en sportvelden. Daartoe investeert Heros momenteel fors. Vandaag de dag wordt echter nog altijd 50 procent geheel traditioneel toegepast in de wegenbouw", benadrukt De Bode. Hij laat tijdens de havencruise diverse infrastructurele projecten zien waarin AEC-bodemassas is toegepast, zoals de Stortplaats Koegorspolder en het Knooppunt Joure waar een rotonde vervangen wordt door ongelijkvloerse kruisingen. Tevens toont hij Knooppunt Sloeweg waar een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd met toepassing van 500.000 ton AEC-bodemassas. Deze hoeveelheid ligt al enige tijd gereserveerd bij Heros.



Binnenvaart moet investeren in duurzaamheid

Door: Henk van de Voorde

Innovatie, ketensamenwerking én duurzaamheid zijn belangrijke uitgangspunten van de Rabobank. De coöperatieve bank is dan ook voorstander van milieuvriendelijke transportmodaliteiten zoals het vervoer over het water. Tijdens de economische crisis is de binnenvaart onevenredig zwaar getroffen met als gevolg dat diverse schippers het niet meer konden bolwerken. Inmiddels trekken ook sectoren als de bouw en de binnenvaart weer aan, maar de marges staan nog altijd onder druk. De vervoersvolumes nemen toe, maar de rendementen blijven nog achter. Er is wel een positieve beweging merkbaar richting schaalvergroting en samenwerking onder binnenvaartschippers.



Rabobank

Koppelerband Inge van de familie Lindhout, met als thuishaven Tholen.

De Rabobank is van oudsher sterk in sectoren als landbouw & visserij, industrie én transport & logistiek. In de wereld van de scheepvaart gaat het om het vinden van een goede mix: de juiste besluiten nemen op het juiste moment én met de juiste kennis. 'Ja' zeggen als het kan, afhouden als het tij ongunstig is. Dat is belangrijk voor het werk als schipper. Op een zestal locaties - Rabobank Rotterdam, Altena, Krimpenerwaard, Merwestroom, Oosterschelde en Zeeuws-Vlaanderen - biedt de Rabobank specialistische kennis aan over de binnenvaart.

"De binnenvaartexpertise wordt binnen deze banken geborgd door diverse sector-specialisten. Nederland is een echt binnenvaartland. Het percentage dat in ons land vervoerd wordt over de binnenwateren is veel hoger dan in de rest van Europa. De

modal shift in de binnenvaart biedt de nodige kansen, maar er dient wel geïnvesteerd te worden in duurzaamheid. Om dat te bereiken is samenwerking én ondernemerschap vereist. Schippers zijn vakmensen, maar ondernemen is meer dan vakmanschap", aldus Alex de Fouw, Directeur Bedrijven Rabobank Oosterschelde, met werkgebieden Zuid-Beveland, Schouwen-Duiveland en Tholen.

Logistieke keten

"Door enkel het vak van schipper te beheersen kun je de boot missen, maar de echte ondernemers komen altijd bovendrijven. Infrastructuur en de hele logistieke keten hebben grote impact op de binnenvaart. Stremmingen als gevolg van een mammoettanker kunnen veel vertraging voor de binnenvaart opleveren. De verschillende



Foto: Jan de Carpenter, Limit Fotografie

Alex de Fouw, directeur Bedrijven Rabobank Oosterschelde.



Alex de Fouw en Martin Kole van Rabobank Oosterschelde koesteren de Zeeuwse wateren.

onderdelen in de logistieke keten dienen goed op elkaar aan te sluiten. Daarbij is samenwerking van groot belang”, verklaart Martin Kole, accountmanager Binnenvaart & Visserij bij Rabobank Oosterschelde. De maritieme specialist bij de bank wijst op de ontwikkeling van kunststof rolgoten, als een mooi voorbeeld van samenwerking tussen Tata Steel en de Particuliere Transport Coöperatie (PTC). Via een gebruiksvriendelijk kliksysteem kunnen de rolhouders gemakkelijk in elkaar gezet worden. “De lading ligt veilig en stabiel en de rolgoten rusten precies op de spanten. Het is een enorm voordeel qua afhandeling en efficiency, ook voor de bevrachter. Bovendien behoudt de schipper zijn flexibiliteit met het oog op andere ladingsoorten. Een win-win situatie dus voor zowel binnenvaartschipper als verlader.”

Ommekeer

De binnenvaart is bij uitstek geschikt voor de distributie van goederenstromen vanuit de Zeeuwse havens naar het Europese achterland. Deze milieuvriendelijke vorm van vervoer, vormt een perfecte schakel tussen deepsea, shortsea en het achterland. De uitstoot van CO₂ per ton vervoerde lading is via de binnenvaart zes keer minder dan bij vervoer over de weg. Bovendien kan de binnenvaart een belangrijke bijdrage leveren om het fileprobleem op de wegen op te lossen. “De verwachting is een gematigde groei voor de binnenvaart in 2017. Na een aantal moeilijke jaren ten gevolge van de economische crisis, was 2014 het jaar van de ommekeer. 2015 was zelfs een topjaar, met name vanwege de lage waterstanden. Het rendement was in dat jaar aanzienlijk beter dan daarvoor. Het rendement in 2016 zat tussen 2014 en 2015 in”, zegt De Fouw.

Initiatieven

In samenwerking met de overheid en marktpartijen wordt gewerkt aan diverse pilots voor verduurzaming in de sector. Innovatieve vervoersconcepten komen echter maar moeizaam van de grond. De naweeën van de economische crisis doen zich gevoelen. Bovendien is de sector behoudend ingesteld en kampen verschillende schippers met opvolgingsproblemen. Door de aantrekkende economie en de druk vanuit overheid en verladers om schoner te vervoeren, zijn er wel initiatieven om de binnenvaart verder te verduurzamen. LNG-aangedreven motoren, elektrische aandrijving, nabehandelingssystemen en On Board Monitoring van uitstoot gaan de komende jaren meer aandacht krijgen.

Samenwerking

“De binnenvaart propageert haar duurzame manier van vervoer, maar moet wel gaan investeren om dit te blijven waarmaken. De meeste schippers zijn niet ontvreden over 2017, maar door een aantal jaren van crisis is de financiële ruimte om te investeren beperkt”, aldus Kole. Rabobank is recentelijk een samenwerking aangegaan met PTC en Collin Crowdfund om tot toegankelijke financieringsvormen te komen voor de binnenvaart. De samenwerking stimuleert investeringen in duurzaamheid, een soepele bedrijfsverdracht en het toetreden van jonge ondernemers.

Circulair businessmodel

“Investeringen in schepen dienen duurzaam en innovatief te zijn om de vloot modern en up-to-date te houden. Bedrijven zullen hun bestaande businessmodel moeten innoveren. Er wordt nog onvoldoende beseft wat de positieve impact van het circulaire

model is op de continuïteit van het bedrijf. De Rabobank hecht veel waarde aan een goede balans tussen People, Planet, Profit en Prosperity. Enerzijds door financiële middelen en kennis op de juiste manier bij ondernemers met een duurzame visie en strategie in te zetten. Anderzijds door ons nationale en internationale netwerk duurzaam beschikbaar te stellen aan ondernemers met een circulair businessplan. Ben je als ondernemer in staat om te anticiperen, om te veranderen? Hoe kun je inspelen op de snelle ontwikkelingen binnen de branche en bij de klanten? De binnenvaart is een milieuvriendelijke modaliteit, maar het is wel belangrijk dat ook deze sector investeert in een duurzame toekomst. Dat verdient zich op de lange termijn terug”, benadrukt Alex de Fouw.

Glazen plafond

De directeur Bedrijven van Rabobank Oosterschelde onderkent dat circulaire initiatieven tot op heden worden gefinancierd vanuit de bestaande lineaire denkpatronen. “Duurzame impact speelt bij de uiteindelijke beslissingen om over te gaan tot financiering nog een beperkte rol van betekenis. Dat komt doordat ecologische, sociale en werkgelegenheidsaspecten van circulaire businessmodellen onvoldoende gekwalificeerd kunnen worden in het leidende lineaire systeem, gebaseerd op financieel rendement denken. Dit vormt een glazen plafond voor de implementatie van circulaire businessmodellen. Met nieuwe duurzame initiatieven, zoals in de binnenvaart, zijn we echter op de goede weg.”

www.rabobank.nl/oosterschelde



Martin Kole, accountmanager Binnenvaart & Visserij bij Rabobank Oosterschelde



*Zeeuwse
havens zijn het
kloppend hart*

*van de
provinciale
economie.*

Een belangrijke zeehaven in Nederland

Door de strategische ligging van de Zeeuwse havens hebben zij zich ontwikkeld tot een belangrijke zeehaven in Nederland. Wilt u weten wat er speelt in deze branche? Neem dan contact op met een van onze adviseurs.

www.rabobank.nl

Een aandeel in elkaar



Rabobank

Eén loket voor beroepsvaart en riviercruiseschepen

Samenwerking Havenbedrijf Amsterdam en gemeente Zaanstad breidt verder uit

De intensieve samenwerking tussen Havenbedrijf Amsterdam en gemeente Zaanstad breidt verder uit. Vanaf 1 januari 2018 betaalt de beroepsvaart via één loket het binnenhavengeld voor de regio Amsterdam-Zaanstad, waarbij één tariefstelsel en –hoogte geldt in het gezamenlijke exploitatiegebied.

De partijen werken al langdurig succesvol samen op verschillende terreinen, waaronder nautisch, bij gebiedsontwikkeling (HoogTij) en leefbaarheid (HoorbaarMinder, eNoses).

Ook riviercruiseschepen kunnen vanaf dan een ligplaats in het gebied Amsterdam-Zaanstad reserveren via één loket. Op deze manier willen het havenbedrijf en gemeente Zaanstad de dienstverlening voor bezoekende schepen aan het havengebied harmoniseren en optimaliseren. Bijkomend voordeel voor de klant; zij hoeven nog maar één keer binnenhavengeld te betalen voor een bezoek aan het gezamenlijke havenwater en bovendien gelden dezelfde ontheffingen, vrijstellingen en kortingen in het gebied.

Het havenbedrijf gaat namens Zaanstad de heffing en inning van binnenhavengeld beroepsvaart en passagiersvaart in het samenwerkingsgebied verrichten. Gezamenlijk regelen zij ook het plannen van ligplaatsen voor riviercruise. Het voordeel hiervan is dat het plannen van reserveringen en de spreiding voor riviercruiseschepen makkelijker is te realiseren.

Dennis Straat, wethouder Economie en Toerisme van Zaanstad, is verheugd met de uitbreiding van de samenwerking: 'Deze overeenkomst maakt het voor de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied makkelijker: zo zijn we meer dienstverlenend. Ook benutten we zo de kansen die riviercruise



Koen Overtoom, CEO Havenbedrijf Amsterdam (links) en Dennis Straat, wethouder gemeente Zaanstad (rechts) voor de patrouillevaartuigen van beide organisaties

biedt voor toerisme, en willen we extra werkgelegenheid aantrekken, regels verminderen en procedures vereenvoudigen.'

Koen Overtoom, CEO Havenbedrijf Amsterdam: 'Met deze samenwerkingsuitbreiding vereenvoudigen we de heffing, de inning en de reservering van binnenvaart- en riviercruiseschepen aan ons gebied. Daarmee zijn we als havens aantrekkelijker voor onze klanten en vullen we ons strategisch doel van voorkeurshaven in.'

Over gemeente Zaanstad

Zaanstad is met ruim 150.000 inwoners de vijftiende stad van Nederland. Onderdeel van de metropoolregio Amsterdam met een geheel eigen karakter: van zware industrie, tot een vernieuwd stadshart, van groen buitengebied tot uniek industrieel erfgoed, Zaanstad is van alle markten thuis.

Voor meer informatie ga naar:
www.zaanstad.nl

Over Havenbedrijf Amsterdam

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. Het Noordzeekanaalgebied sloeg in 2016 96,5 miljoen ton goederen over waarvan circa 79 miljoen ton in de haven van Amsterdam. In de havenregio werken in totaal 68.000 mensen bij bedrijven in de haven en bij havengerelateerde bedrijven. Daarvan werken zo'n 34.000 mensen in Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam heeft de ambitie om op duurzame en innovatieve wijze waarde toe te voegen voor klanten en omgeving. De onderneming stimuleert groei bij bedrijven, waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met beschikbare ruimte en kwaliteit van water, bodem en lucht. Als 'port of partnerships' werkt Havenbedrijf Amsterdam intensief samen met partners in het bedrijfsleven, de stad en de regio.

Voor meer informatie ga naar:
www.portofamsterdam.com

Eerste uitstootvrije haven van Nederland geopend in Amsterdam

De meest duurzame haven (voor uitsluitend elektrisch aangedreven boten) van Nederland is geopend in de nieuwe stadswijk Amstelkwartier. De haven, E-Harbour, is een uniek project in de (jacht) -haven wereld en biedt plek voor 65 elektrisch aangedreven passagiersvaartuigen. E-Harbour is voorzien van Smart Charging elektra-infrastructuur en draait volledig op HollandseWind-energie.

E-Harbour voorziet, in een grootschalige opaadbehoefte en is officieel als ligplaats-haven voor passagiersvaartuigen bestemd. Het gelijktijdig en snel opladen van een groot aantal elektrisch aangedreven vaartuigen vraagt om een zeer krachtige elektra-infrastructuur.

E-Harbour

Terwijl Amsterdam streeft naar veilige, legale én groene passagiersvaart, ontstaan er voor ondernemers in deze sector tegelijkertijd twee problemen: een tekort aan ligplaatsen en krachtige opaadfaciliteiten. E-Harbour voorziet in deze behoeften door middel van een nieuw soort jachthaven. De door E-Harbour & Seijsener ontworpen beheerstechniek is zeer geavanceerd en vormt de blauwdruk voor toekomstige E-Harbours. Het ontwikkelde systeem wordt gevoed vanuit een superkrachtige 1000 kVa transformator op de wal. Ter indicatie: bij jachthavens in Nederland met 1000 ligplaatsen wordt er meestal gesproken over ca. 250 kVa transformator.

“Het is de bedoeling om met deze voorbeeldhaven de transitie naar elektrisch varen in Amsterdam een verdere impuls te geven. Een E-Harbour van deze omvang biedt ook de gemeente de oplossing voor de lange wachtlijsten van de vele ondernemers die er nu zijn” zegt Jaap Schippers, oprichter van E-Harbour.



Samenwerking Eneco

Samen met duurzame partner Eneco heeft E-Harbour gekozen voor Eneco HollandseWind® uit windpark Heerhugowaard. De vaartuigen worden duurzaam opgeladen en varen op 100% schone windenergie met 0% CO₂-uitstoot. Hiermee onderneemt E-Harbour met groene energie en met oog voor het milieu.

Ligplaatsen

Om de spreiding van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in Amsterdam te verbeteren, worden in het centrum geen ligplaatsvergunningen meer verstrekt. Ondernemers

in de rondvaartindustrie zijn hierdoor aangewezen op locaties waar het innemen van een ligplaats juridisch is toegestaan. E-Harbour is bestemd als officiële ligplaats voor passagiersvaartuigen zodat de rondvaartondernemer voldoet aan een belangrijke exploitatievergunningvoorwaarde van de gemeente.

Meerdere E-Harbours

“We zijn nog maar net open maar we liggen nu al bijna vol. Er is veel vraag naar ligplekken maar er zijn er helaas veel te weinig. Wij zijn bezig om in meerdere stadsdelen een E-Harbour te ontwikkelen. De plannen voor meerdere E-Harbours in Amsterdam worden door verschillende stadsdelen nu nog vaak gezien als een van de vele ligplaatsaanvragen in plaats van DE oplossing voor het ligplaatsprobleem en realiseren van klimaatdoelen” zegt Jaap Schippers.

“Een haven van deze omvang biedt per stadsdeel de oplossing voor de vele ligplaatsaanvragen die er nu binnenkomen. Het realiseren van deze infrastructuur is een belangrijke voorwaarde om de ambities uit de nota varen te realiseren”.

Transitie

Binnen afzienbare tijd moeten alle commerciële booteigenaren in Amsterdam elektrisch varen en verplicht om hun benzine- of dieselmotor te vervangen. E-Harbour biedt de mogelijkheid om deze transitie te realiseren. Booteigenaren zijn van harte welkom.

Kijk voor meer informatie over E-Harbour op www.e-harbour.nl of stuur ons een email als u op de hoogte gehouden wilt worden, info@e-harbour.nl.

Volg ons op facebook:

 [eharbouramsterdam](https://www.facebook.com/eharbouramsterdam)



Uit de laatste conjunctuurenquête van Transport en Logistiek Nederland blijkt de Nederlandse transportondernemers het drukker hebben dan ooit. Onder andere door de aantrekkende economie bereikt de bedrijvigheid in de transportsector het hoogste punt in 6 jaar. Daar zit echter ook een keerzijde aan. Het tekort aan personeel wordt steeds groter. Bijna 40 procent van de transportondernemingen melden voor het tweede kwartaal een tekort aan arbeidskracht.

Sector profiteert van groeiende economie

De deelmarkten die het meest profiteren van de groei zijn de sierteeltsector en vervoer van bouwmaterialen, gaven de transportondernemers aan. Ook het tank / silovervoer en geconditioneerd transport (gekoeld en verwarmd transport) deden het goed in het tweede kwartaal. De internationale bedrijvigheid laat een stijgende lijn zien. Hier geven de transporteurs voor het eerst in meerdere jaren een cijfer boven de 8,0.

Vet op de botten

Het omzetniveau stijgt ten opzichte van het voorgaande kwartaal. Het winstniveau stijgt naar het hoogste punt sinds eind 2015. "Dat is heel belangrijk voor de transportsector",

aldus TLN voorzitter Arthur van Dijk. "De sector heeft na de crisis weer wat vet op de botten nodig. In de komende jaren komen er nog stevige investeringen in onder andere duurzaam / schoner materieel aan. Daar moet ook ruimte voor zijn".

Prijzen onder de maat

Volgens een groot aantal ondernemers zijn de prijzen nog steeds onder de maat. Het gaat vooruit, geeft de sector aan, maar een groot deel is nog steeds ontevreden over het prijsniveau. Dat laat ten opzichte van het vorige kwartaal een licht stijgende lijn zien.

De grootste stijging van het prijsniveau zien we bij onder andere exceptioneel vervoer en bouwmaterialenvervoer.

Tekort aan arbeidskrachten

Onder meer door de vergrijzing en de sterk aantrekkende arbeidsmarkt kampt de sector, net nu ze weer opkrabbelt van de crisis, met een enorme krapte op de arbeidsmarkt. De vacaturegraad is op het hoogste punt in bijna 10 jaar. Ondanks allerlei succesvolle wervingstrajecten, waaronder het zijinstromers project waar 2000 chauffeurs uit voortkwamen, blijft het lastig genoeg goed personeel te vinden.



BRIDGES2000

ALL KINDS OF SOLUTIONS



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

BRIDGES2000.com
info@BRIDGES2000.com

Special gangways | Aluminium | ISO certified

BRIDGES2000 : IF IT HAS TO BE FAST AND GOOD ...

FOR SAFE ACCESSIBILITY



BRIDGES

FENDERS

GANGWAYS

PONTOONS

Havenberoepen

Door: Lydia Gille

Bert en Veron van Sandijk zijn de schippers en eigenaren van ms 'Veronieke', een lichter van 110 bij 10,5 meter en een laadvermogen van 2507 ton. Een prachtig strak schip dat stamt uit 2007 en een waarde vertegenwoordigt van een handvol miljoenen. Dat vergt noeste arbeid en een hoge omzet om de kosten te dekken en een gezinsleven te waarborgen. Voor de familie Van Sandijk is het een manier van leven.

Het schippersvak is een vrij beroep in een vrije markt, al wordt dat vrije beroep wel beknot. De regelgeving van Nederland en Europa op het gebied van arbeid en milieu vormen op zijn zachtst gezegd een uitdaging voor de binnenvaart, ontnemen een flink deel van de autonomie en veroorzaken daardoor stress.

De crisis heeft de branche al jaren in zijn greep en nog wekelijks verdwijnt er een schip naar de sloop. En dat terwijl de beoogde *modal shift* in de binnenvaart juist kansen biedt. De prognoses stellen dat de vervoersvolumes toenemen, maar de rendementen staan onder druk. Niettemin is Nederland wel het land van de binnenvaart: 18 procent van het goederentransport gaat over water tegenover 6 procent in de rest van Europa.



Bert en Veron van Sandijk in de stuurhut van de 'Veronieke'

De discussie begint al meteen als Bert de machinekamer laat zien, waar een dieselmotor staat. Een milieuvriendelijk alternatief kost € 600.000,-. "Hoe moet ik een nieuwe investering in dual fuel of een LNG-motor terugverdienen", vraagt hij zich hardop af. "Functioneert die dan naar behoren? Die kennis is er nog niet. Natuurlijk ben ik voor het milieu, maar kijk bij nieuwe milieu-eisen eerst wat haalbaar is; verlies de realiteit niet uit het oog."

Het is een hartenkreet en een bron van zorg van het schippersduo. Dat geldt ook voor de worsteling met het vaartijdenbesluit en de overige arbeidsvoorwaarden. Op basis van de grootte van de 'Veronieke' zijn drie arbeidskrachten voorgeschreven. Bert en Veron hadden jaren twee elkaar aflossende stagiaires aan boord, nu een vaste matroos. "Een Poolse jongeman", zegt Bert, "want het is moeilijk personeel te vinden; op de opleidingen loopt het leerlingenaantal terug". Met stagiaires is het echtpaar gestopt vanwege moeilijk te combineren vrijetijdsregelingen en een toenemende administratieve rompslomp.

Risicovrij bestaat niet

Veron en Bert hebben beiden alle diploma's en bevoegdheden die nodig zijn. "Toch sluipen er vaste taken in", zegt Veron. "Ik zit eigenlijk nooit op de vorkheftruck; dat zou ik weer eens moeten oppakken." "Veron is bij-

voorbeeld weer fel op veiligheid", reageert Bert. "Op dat gebied komen ook steeds meer regels. Natuurlijk dragen we een zwemvest bij werk aan dek, maar nu is bedacht dat er een railing moet komen op de gangboorden. Daar staat al een luikenwagen en er zijn bolders en als je een touw moet gooien om een lijn te zetten, raken de touwen verstrikt. Dat is onwerkbaar. We zijn in Nederland niet meer gewend aan ongelukken. Maar risico's bestaan en die kun je niet allemaal uitsluiten."

Werk en leven zijn verweven

Staalrollen voor de auto-industrie

De 'Veronieke' ligt voor de kant bij de Noordersluis in de gemeente Velsen in afwachting van de oproep tot belading van staalrollen in de overdekte terminal van Tata Steel. De reis zal voeren vanaf het Noordzeekanaal via het Amsterdam-Rijnkanaal, over de grote rivieren Waal en Maas en diverse tussenkanalen naar

Naam:
Bert & Veron van Sandijk-Ten Kley

Leeftijd:
Veron 44, Bert 46

Functie:
Eigenaren en schippers van MS 'Veronieke'

Bedrijf:
VOF Scheepvaartbedrijf Sanvri

Werkzaam in de haven sinds:
1995

Maastricht. Inclusief acht sluizen is dat 24 uur varen, maar dat is exclusief de verplichte acht uur rusttijd.

Het staalconcern verzorgt zelf de overslag en stuwage. Voor de stabiele ligging van de rollen in het ruim zijn de arbeidsintensieve en houtverslindende stoelen en keggen (45 hectare bos per jaar) niet meer nodig. In samenwerking met de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) en Tata Steel zijn kunststof rolgoten ontwikkeld, die als een mannetje-vrouwje-kliksysteem gemakkelijk in elkaar gezet kunnen worden. Uitleggen in het ruim doet de schipper met een vorkheftruck. Na de lossing zet hij ze weer terug in de berg-ruimtes halverwege het ruim. Bert is heel blij met het systeem, want "de lading ligt veilig en stabiel en de rolgoten rusten precies op de spanten, wat heel belangrijk is voor het behoud van de laadvloer en het hele schip".

Bundeling van kwaliteiten

Veron en Bert zijn gepassioneerde ondernemers, maar een varende zelfstandige staat in een coöperatie toch sterker. "PTC heeft ons wel gered in de crisis", zegt Bert. PTC is een soort bevrachtingskantoor, opgericht na de opheffing van de Schippersbeurs. Er zijn circa 50 leden met schepen in uiteenlopende tonnages. "In de crisis bood het ons vast werk met vaste prijzen", vertelt Veron. "Nou ja, vaste prijzen, wel minder opbrengst, want we voeren 1500 ton in plaats van 2000 ton, omdat de autoverkoop ook terugliepen. Maar het schip lag gelukkig niet stil; kosten gaan immers altijd door. We kunnen ervan bestaan."

PTC biedt in die zin veel ondersteuning. Schippers worden niet tegen elkaar uitgespeeld, zoals in de reguliere markt. De leden



Rolgoten leggen voorafgaand aan de belading van staalcoils.

krijgen op volgorde een vracht aangeboden. Bert vindt het ook makkelijk dat PTC hen op de hoogte houdt van waterstanden en stremmingen. "Natuurlijk is dat onze verantwoordelijkheid, maar het is prettig de actuele gegevens overzichtelijk aangeboden te krijgen", zegt hij.

Op dit moment werkt PTC samen met TNO aan de ontwikkeling van een brandstofcel met waterstof als emissievrije energiebron voor de schepen. De onderzoekers denken aan benutting van het overschot aan elektriciteit van windmolens op zee. Productie van waterstof door elektrolyse zou op de afgeschreven olieplatforms kunnen plaatsvinden.

Van vader op zoon

De familie Van Sandijk heeft samen met de broer en schoonzus van Bert een vennootschap onder firma. Beide broers met een eigen schip. Ze zijn hun vader opgevolgd en ook de oudste van de twee zonen van Bert en Veron heeft gekozen voor het vak. Momenteel vaart hij op een koppelverband naar Bazel om ervaring op te doen en zijn Rijnpatent te halen. Hij studeert nog aan het STC en als hij klaar is, heeft hij alle papieren, inclusief zijn ondernemersdiploma. "Dan is hij kapitein", zegt Veron. "Hij is jong en opgegroeid met alle regels. Hem gaat dat makkelijker af." Bert: "Ik mopper wel, maar moet niet denken aan een baan op kantoor. Ik voel me toch vrij en alle dagen zijn anders. Dit weekend zijn we toevallig het bokje, omdat de klant graag maandag of dinsdag wil lossen, maar voordat we retourlading gaan halen is er altijd wel wat tijd om iets leuks te doen."

De tijden zijn veranderd. Bert herinnert zich hoe zijn vader de houten luiken een voor een met de hand moest openleggen en dat

er twee man nodig was om het koproer bij hevige wind onder water te krijgen en naar bak- of stuurboord te trekken. Nu zijn er automatisering en hydraulische hulpmiddelen. Zwaar fysiek werk is verleden tijd.

Vrouwen en varen

Het aantal gezinsbedrijven neemt af in de binnenvaart. Vanwege haar baan en een weekendhuwelijk, of liever geen kinderen op een internaat. "Vindt maar eens een vrouw", zegt Bert. Een opmerkelijke retorische vraag, want Veron had hij snel gevonden. De twee hebben elkaar op het schippersinternaat in Maasbracht ontmoet. Hoewel zij zich had voorgenomen nooit met een schipper te trouwen - "Een gek die mij op een schip krijgt" - kruipt het bloed waar het niet gaan kan. In 1995 trouwden zij en startten op een beunship; zand en grind varen.



Hydraulisch sluiten van de luiken met een luikenwagen



Veron vindt het leven aan boord prima. "Ik zou niet goed weten wat ik aan de wal moest en als ik naar mijn vriendinnen kijk, die hebben het altijd druk met van alles. "Wij gaan straks naar het strand van IJmuiden om met de hond te lopen. Denk niet dat een leven aan boord een gevangenis is. Je moet leven en er is ruimte genoeg om je momenten te pakken."

Verdieping Nieuwe Waterweg begint in het voorjaar



Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam gaan de Nieuwe Waterweg en de Botlek verdiepen. Onlangs is daarvoor een tender uitgeschreven. Het gaat om een verdieping van anderhalve meter over een afstand van 25 kilometer tussen Hoek van Holland en de Beneluxtunnel en de aansluitende Botlekhaven. Dat is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de Botlekhavens te verbeteren. De verdieping begint in het voorjaar van 2018 en gaat zo'n zes maanden duren.

De verdieping van de Nieuwe Waterweg en de Botlek past in het beleid van het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat omdat ze samen werken aan een goede bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied, de duurzame ontwikkeling van de haven en een goede kwaliteit van het vaarwegennet. "De middelgrote tankers en droge bulk-schepen worden groter. Met de verdieping kunnen de zogenoemde New Panamax en Aframax schepen zonder beperkingen over

de Nieuwe Waterweg varen", aldus Willy Dekker, directeur Netwerkmanagement van Rijkswaterstaat. "Om de havenindustrie in de Botlek vitaal te houden is het noodzakelijk dat er wordt geïnvesteerd in behoud en vernieuwing van dit oude havengebied", aldus Ronald Paul, COO van het Havenbedrijf.

Verdieping

De verdieping behelst drie verschillende contractdieptes. In de Botlek gaat de diepte van +/- 14,5m (NAP) naar +/- 15,90m. Op de Nieuwe Waterweg wordt het eerste gedeelte vanaf Hoek van Holland verdiept van +/- 15m naar +/-16,20m tot Maassluis. Het tweede gedeelte tot de Beneluxtunnel krijgt een gegarandeerde diepgang van +/- 16,40m. Dat was +/- 14,5m. Die extra 20 centimeter heeft te maken met het lagere zoutgehalte van de Nieuwe Waterweg waardoor schepen meer diepte nodig hebben. Na de verdieping kunnen schepen met een diepgang van 15 meter de haven binnen varen onder normale omstandigheden. In het nieuwe Panamakanaal kunnen schepen met diepgang van 14,90 meter varen en dus kunnen zogenoemde New Panamax schepen zonder restricties in de Botlek arriveren.

Geen Hinder

De baggerwerkzaamheden gebeuren op dezelfde manier als regulier onderhouds-

baggerwerk in de havens en op de rivier. Zonder extra hinder voor de omgeving, de scheepvaart en medewerkers in de haven. Vanuit het project is compensatie geboden aan de betrokken waterschappen voor maatregelen tegen de verzilting die eventueel kan ontstaan, omdat het zoute water van de Noordzee verder kan indringen in het land.

Nieuwe Waterweg

De Nieuwe Waterweg is het laatste stuk van de verbinding van Rotterdam met zee en aangelegd in 1872 onder leiding van Ir Pieter Caland. De lengte van de doorgraving van de duinen bij wat nu Hoek van Holland heet, bedroeg destijds 4,3 km. De Nieuwe Waterweg kampt met een complexe stroming. Het staat onder invloed van eb en vloed, landinwaartse stroming en stroming naar zee. Daarom moet de Nieuwe Waterweg ook kunstmatig op diepte worden gehouden.

De Botlek

De Botlek is aangelegd tussen 1955 en 1960. Dit havengebied kenmerkt zich vooral door petrochemische industrie, tankopslagbedrijven, Het eerste bedrijf dat zich er vestigde was Dow Chemical in 1956, in 1957 gevolgd door de scheepswerf van Cornelis Verolme. In 1961 was alle grond uitgegeven.

Door: Henk van de Voorde

PureBlue biedt dé oplossing voor afvalwaterstroom aan boord

PureBlue, een middelgroot Nederlands engineeringbureau in Zeeland, is sinds enkele jaren actief in de riviercruisesector. De heimat van PureBlue ligt in de industriële sector. Hier leveren zij sinds 2008 innovatieve oplossingen voor waterproductie, afvalwaterbehandeling en waterhergebruik. Hun missie van duurzaamheid, kringloopsluiting en valorisatie staan centraal bij het bedienen van grote industriële spelers in binnen- en buitenland. Met de InnoPack⁺⁺ Marine, een biologische afvalwaterzuivering voor schepen, brengt PureBlue haar kennis en ervaring vanuit de industrie nu naar de scheepvaartsector.

Totaalconcept

Met de InnoPack⁺⁺ Marine biedt PureBlue een gecertificeerd totaalconcept voor de behandeling van de volledige afvalwaterstroom aan boord van het schip. Het gezuiverde water voldoet aan de strenge Europese kwaliteitsnormen. De installatie is compact en wordt telkens op maat van het schip ontworpen. Dankzij de kleine footprint van de installatie kan PureBlue zowel installaties leveren voor nieuwbouwschepen, als zuiveringen ter vervanging van bestaande en ingebouwde waterbehandelingsinstallaties. Deze laatste oefening is behoorlijk complex, omdat de beschikbare ruimte en indeling in het schip al vastliggen. Via een opening in de scheepsrump wordt de nieuwe InnoPack⁺⁺ Marine naar binnen gebracht. Afgelopen winter leverde PureBlue waterzuiveringsinstallaties voor 5 schepen. Het Zeeuwse bedrijf verzorgde de installatie en oplevering van de zuiveringsunits. Voor de komende maanden staat de bouw van een hele reeks nieuwe installaties op de agenda. Zo breidt PureBlue haar vloot van rondvarende waterzuiveringen uit.



PureBlue leverde de voorbije jaren verschillende installaties, voor zowel nieuwbouw schepen als bestaande schepen waarvan de bestaande waterzuivering vervangen werd.

Zorgeloze klanten

"Wij zijn trots dat wij langs deze weg kunnen bijdragen aan duurzaam toerisme op de Europese waterwegen. Het comfort en de reiservaring van de passagiers staan voor ons centraal", aldus CEO Angelo de Mul. "Het belangrijkste is dat de passagiers niet op de hoogte zijn van onze zuivering aan boord. Dan functioneert de installatie naar behoren. Onze klanten, de reders, zijn uiteraard wel op de hoogte van onze prestaties. Hun gemoedsrust is voor ons van enorm belang. Het is onze doelstelling om onze klanten ook tijdens de aftersales volledig te ontzorgen."

PureControl⁺⁺ trendanalyse en afstandsmonitoring

Het monitoren en opvolgen van de zuiveringen is hierbij van cruciaal belang. Europese wetgeving stelt strikte normen aan het geloosde effluent. Controle door de uitvoerende instanties kan elk moment en boetes bij overtreding kunnen fors oplopen tot zelfs het aan de ketting leggen van het schip. "Om continu op de hoogte te zijn van de werking van de installatie ontwikkelden wij PureControl⁺⁺. Hiermee houden wij vanop afstand alles onder controle. Dit levert voor ons een enorme gemoedsrust en tijds winst op. Aangezien deze schepen rondvaren door Europa is een slim systeem noodzakelijk waarmee alle schepen kunnen opgevolgd worden." Het online monitoringsy-

steem PureControl⁺⁺ geeft inzicht in de efficiëntie van de waterzuivering, maar laat ook toe vanop afstand in te grijpen. Zo kunnen de instellingen van pompen bijvoorbeeld aangepast worden wanneer dit nodig blijkt. Hiermee wordt de installatie gefinetuned, resulterend in de meest optimale en efficiënte werking van de afvalwaterzuivering aan boord.

Voortdurend verbeteren

Het systeem wordt steeds verder uitgebreid en geoptimaliseerd. Dankzij haar eigen R&D afdeling is PureControl⁺⁺ ondertussen ook uitgerust met een 'early warning system'. Hierdoor kunnen opkomende problemen gedetecteerd en verholpen worden voordat deze optreden. Dankzij dit proactief ingrijpen worden tijd en kosten bespaard.

De automatisering en afstandsmonitoring van PureControl⁺⁺ heeft PureBlue al veel opgeleverd. De operationele en service activiteiten worden dankzij dit systeem op de meest efficiënte manier geregeld. Bij nieuwe installaties in de industrie wordt PureControl⁺⁺ ook aangeboden en uitgerold. "Op die manier komen onze innovaties in de scheepvaartsector ook ten goede van ons werk in de industrie. Complete wateroplossingen en zorgeloze en tevreden klanten, daar doen we het voor."

www.pureblue.nl

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

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 Invotix IX is er een nieuwe groene mijlpaal bereikt. Het varen en inzamelen met dit zelf ontworpen inzamelingschip gebeurt volledig elektrisch. Bek & Verburg heeft vestigingen in Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam, IJmuiden en Den Helder.



Bek & Verburg

- Collecting and handling shipping waste
- Trading / Maritime waste specialists

Montrealweg 140
Havennr. 4267
3197 KH
Rotterdam-Botlek
T. 010 - 428 77 44
F. 010 - 428 77 49
i. www.bek-verburg.nl

70 DUWBAKKEN, CAPACITEIT 200.000 TON

EUROBARGES TRANSPORT

UW PARTNER IN VERVOER OVER WATER

Bulktransport Containertransport Opslag & Verhuur Duw- & Sleepdiensten

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

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 - Polisdissenputen - Hulpverlening / averij-grosse - Bevrachtingsgeschillen - Arbeidsrecht - Letselschades binnenvaart - Het opstellen en begeleiden van (bouw)contracten en algemene voorwaarden.

smallegange

Voor nadere informatie

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

Nieuwe LPG-motoren voor Hyster® heftrucks verlagen brandstof- en operationele kosten

Op verschillende Hyster® LPG-vorkheftruckmodellen zijn nieuwe motoren geïntroduceerd. De nieuwe Power Solutions International (PSI) motoren zijn krachtiger, zuiniger en stiller. Verder zorgen de motoren voor een verhoogde productiviteit tegen verlaagde kosten.

Robuust, betrouwbaar en stil. De nieuwe PSI LPG-motoren zijn ingevoerd door Hyster na uitgebreid testen in verschillende toepassingen. In vergelijking tot eerdere modellen, leveren de motoren hogere prestaties met een lager brandstofverbruik op bij intensieve inzet.

Sneller Heffen

"Verschillende Hyster® modellen heffen de volledige capaciteit nu sneller dan elk ander merk in hun klasse", aldus Robbert Wijnandts, Counterbalance Product Manager EMEA bij Hyster Company. "De trucks zijn zeer krachtig en daarom uiterst geschikt voor algemene logistieke werkzaamheden tot zware industriële toepassingen."

De premium H2.0-3.5FT en de nieuwe H2.0-3.0XT heftrucks verlaten nu de fabriek in Noord-Ierland met de 2.4 PSI-motor. De kleinere H1.6-2.0FTS modellen zijn ook voorzien van de 2.0L PSI-motor.

Lager geluidsniveau

Naast de verbeterde prestaties, hebben de nieuwe motoren een lager geluidsniveau die het comfort voor de chauffeur aanzienlijk verbetert. Het geluidsniveau wordt op



sommige modellen zelfs verlaagd tot 73 dB(A) (meting niveau oor chauffeur volgens EN12053) in de ECO-eLo-modus.

Bedieningstanden

Alle heftrucks kunnen wisselen tussen verschillende bedieningsstanden. "Met deze verschillende standen kunnen de prestaties van de heftrucks per toepassing worden aangepast. Verder biedt dit meer flexibiliteit waardoor dezelfde heftruck meer kan doen bij pieken in drukke perioden", legt Robbert toe.

Productiever

De ECO-eLo-modus biedt maximale brandstofefficiëntie gecombineerd met een 24%* verbetering, gemeten bij verplaatste ladingen per kilo brandstof. De HiP (High Performance)-modus verhoogt de productiviteit met maximaal 8%*. Daarbij verbruikt de truck 10%* minder brandstofverbruik in vergelijking met de vorige motor. Sommige modellen met de 2,4L PSI -motor hebben ook de nieuwe ECO-modus die een evenwicht biedt tussen vermogen en brandstofverbruik.

Over Hyster

Hyster® is wereldwijd een toonaangevend merk op het gebied van machines voor materials handling en Hyster Company biedt meer dan 140 modellen, waaronder vorkheftrucks, magazijntrucks en containertrucks. Het bedrijf investeert veel in onderzoek en ontwikkeling om ervoor te zorgen dat Hyster® producten toonaangevend blijven in de materials handling-industrie door middel van een maximale betrouwbaarheid en de laagste cost of ownership voor veeleisende activiteiten, waar dan ook.

Hyster Company (www.hyster.com) is wereldwijd leider in het ontwerp en de productie van vorkheftrucks, en maakt deel uit van Hyster-Yale Group Inc.

Koelsysteem

De Fortens®-modellen zijn ook voorzien van een verfijnder koelsysteem met een anti-condens radiator als standaard. Ook bestaat er een optie voor een nog hogere capaciteit anti-condens radiator. Dit is voor toepassingen waarbij sprake is van een hoge omgevingstemperatuur of werkomgevingen met veel stof en gruis.

wMinder onderhoud

Het onderhoud van de truck is ook vergemakkelijkt. De vervangingsintervallen voor de nokkenasriemen zijn verlengd van 3500 naar 5000 uur.

"Hyster biedt klanten verschillende heftrucks met verbrandingsmotor voor verschillende operationele intensiteit en gebruik", voegt Robbert toe. "Door het juiste product uit de FT of XT serie te koppelen aan de toepassingen, kunnen de Hyster LPG-klanten nu profiteren van een nog grotere betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en nog lagere kosten."

PSI

Power Solutions International (PSI) is een Amerikaanse fabrikant die als sinds 1985 motorsystemen levert. PSI is al jaren een erkend leverancier van Hyster en levert en ondersteunt toonaangevende motorsystemen van hoge kwaliteit en klasse.



Over Heffiq

Heffiq is de exclusieve dealer van Hyster (hef- en magazijntrucks) sinds 1966 in Nederland. Met het breedste product assortiment in de markt en een landelijk dekkend service en support netwerk biedt Heffiq met 140 medewerkers slimme oplossingen voor uiteenlopende uitdagingen op het gebied van intern transport. Daarbij is Heffiq tevens dealer van Kärcher vloerreinigingsmachines, Ferretto stellingen, Utilev en Mora heftrucks en Bradshaw elektrotrekkers.



*Gebaseerd op H2.5FT heftruck met nieuwe 2,4L PSI-motor

'Nieuwe kabinet moet investeren in spoorcapaciteit'

Rover en NS willen dat het nieuwe kabinet investeert in meer ruimte op het spoor voor het toenemend aantal reizigers. Daarnaast moet er meer aandacht zijn voor grootstedelijke OV-netwerken.

Nieuwe spoorbrug tussen Groningen en Leer in 2024

Er komt een nieuwe spoorbrug tussen Groningen en het Duitse Leer waardoor eind 2024 weer dagelijks treinen over deze internationale spoorverbinding kunnen rijden. Daarnaast is er ruimte voor een extra sneltrein op het traject.

ILT: veiligheid bij werk aan spoor verbetert nauwelijks

De veiligheid voor mensen die aan het spoor werken is de afgelopen vier jaar nauwelijks verbeterd. Dat concluderen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW).

Italiaanse spoorwegen nemen Qbuzz over voor 30 miljoen

De Italiaanse spoorvervoerder Ferrovie dello Stato Italiane heeft NS-dochter Qbuzz voor dertig miljoen euro gekocht. Met de overname wordt het Italiaanse spoorbedrijf volledig eigenaar van het Nederlandse OV-bedrijf.

Alstom en Siemens bereiken akkoord over fusie

Alstom en Siemens hebben een akkoord bereikt over een fusie. Dat melden de treinfabrikanten in een gezamenlijk persbericht. De nieuwe onderneming gaat verder onder de naam Siemens Alstom.

Ouderen met rollator steeds vaker in problemen op overweg

Ouderen met een rollator of scootmobiel komen steeds vaker in de problemen bij een spoorweginval. Nu het treinverkeer steeds meer toeneemt. Wiltjes die klem komen te zitten in het spoor en ouderen die vallen wanneer ze het spoor willen oversteken zorgen voor gevaarlijke situaties.

NS neemt laatste Flirt-treinen Stadler in gebruik

NS heeft op het station van Tilburg de laatste Flirt-treinen van Stadler in gebruik genomen. In totaal had de spoorvervoerder 58 voertuigen besteld die als Sprinters in de dienstregeling gaan rijden.

'Zelfrijdende treinen trekken jong talent naar spoorsector'

Nieuwe systemen zoals Automatic Train Operation (ATO) zullen specialisten en jong talent aantrekken. Dat verwacht Christian Sagmeister van OBB Infrastructuur AG.

Werkzaamheden bovenleiding spoor voortaan spanningsloos

Bij werkzaamheden aan de bovenleiding wordt er niet meer onder hoogspanning gewerkt. Dit is een belangrijke stap in de arbeidsveiligheid voor werknemers in de railinfra.

Siemens wint tender voor levering zelfrijdende metro's Wenen

Stadsvervoerder Wiener Linien heeft de aanbesteding voor de levering van 45 metrovoertuigen aan Siemens gegund. Een aantal van deze nieuwe metro's gaat op de volautomatische metrolijn U5 in Wenen rijden.

TU Delft stelt Rob Goverde aan als hoogleraar Railverkeerskunde

De Technische Universiteit Delft heeft Rob Goverde aangesteld als fulltime hoogleraar Railverkeerskunde aan de faculteit van Civiele Techniek en Geowetenschappen. Goverde is een internationaal erkende pionier en expert in wiskundige planning van de treindienst.

RailGood pleit voor stoppen met ERTMS en lagere gebruikersvergoeding

RailGood is een petitie gestart om het kabinet ervan te overtuigen een omslag te maken in het Nederlandse overheidsbeleid voor het spoorgoederenvervoer. Daarin pleit de belangenvereniging onder meer voor het stopzetten van de uitrol van ERTMS.

Vectron-locomotief van Siemens toegelaten in Nederland

De Vectron MS-locomotief van Siemens is definitief toegelaten op het Nederlandse spoor. Na een uitgebreid en langdurig testprogramma heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de toelating onlangs afgegeven.

ProRail legt verkeerstunnel aan onder spoor in Barneveld

ProRail gaat in Barneveld een verkeerstunnel onder de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn aanleggen. De tunnel komt in de plaats van een bewaakte spoorweginval die over drie sporen gaat. Dit zal de verkeersdoorstroming verbeteren en de veiligheid verhogen.

Onderzoek: snellere treinverbinding Amsterdam-Berlijn mogelijk

De kwaliteit van de internationale treinverbinding Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn kan worden verbeterd. Dit is een van de uitkomsten van een aantal verkennende studies naar verbetering van het grensoverschrijdend treinvervoer voor personen in het Euregiogebied.

Gerard de Groot van A2B-online Spoorman van het Jaar

Algemeen directeur Gerard de Groot van A2B-online is afgelopen maand tijdens het Spoorcongres 2017 in Tiel uitgeroepen tot Spoorman van het Jaar. De award werd uitgereikt door operationeel directeur John Voppen van ProRail.

Europese Rekenkamer: volledige uitrol ERTMS kost Nederland 5 miljard

De volledige uitrol van het Europese treinbeïnvloedingssysteem ERTMS gaat Nederland in totaal 4,9 miljard euro kosten. Volgens de Europese Rekenkamer was de invoering van ERTMS destijds een politieke keuze en is gestart zonder raming van de totale kosten en een adequate planning.

Miljoenennota: financiële meevaller voor OV SAAL van 54 miljoen

De financiële meevaller van het spoorproject OV SAAL blijkt nog groter te zijn dan eerder werd gedacht. Vanwege een vlot verlopen bouwproces kan het totale projectbudget worden verlaagd met 53,5 miljoen euro.

Rio Tinto rijdt in 2018 met volledig autonome goederentreinen

Het mijnconcern Rio Tinto gaat eind 2018 met volledige autonome goederentreinen rijden tussen vijftien ijzerertsminnen en vier haventerminals in de West-Australische provincie Pilbarra. Daarbij is er geen machinist meer aan boord van de trein.

Railexpert ontvangt veiligheidscertificaat voor Nederlandse spoor

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft spoorvervoerder Railexperts een bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat toegekend om met haar eigen treinen over het Nederlandse spoor te rijden.

Wim Visser nieuwe algemeen directeur van DB Cargo Nederland

Wim Visser is op 1 oktober aangetreden als nieuwe directeur van DB Cargo Nederland. Visser (51) vervult sinds 2016 de functie van CFO in de directie van de spoorgoederenvervoerder. Hij volgt daarmee Nigel Smith op.

Regerakkoord: ProRail wordt omgevormd tot ZBO

Spoorbeheerder ProRail wordt omgevormd tot een zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (zbo). Dat staat in het regerakkoord dat door VVD, CDA, D66 en ChristenUnie is gepresenteerd. Daarmee zal ProRail niet langer een zelfstandige organisatie zijn, maar ondergebracht worden bij de overheid.



Petitie ter stimulering goederenvervoer per spoor door actief flankerend overheidsbeleid:

Groen licht voor goederenvervoer per spoor

De concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer staat ernstig onder druk. De invoering van beveiligingssysteem ERTMS en de exponentiële stijging van de kosten voor het gebruik van het spoor leiden tot een verlieslatende exploitatie en daardoor een gebrek aan investeringen en innovatie in de sector. Door een afname van het spoorgoederenvervoer zal ook de bereikbaarheid en de concurrentiepositie van de Nederlandse havens, terminals en industrie zwaar onder druk komen te staan.

In Duitsland is ervoor gekozen om de kosten voor het gebruik van het spoor fors te verlagen. Vervoer per spoor draagt namelijk juist bij aan milieuvriendelijk, veilig en efficiënt goederentransport in Nederland en Europa.

Wat is er nodig voor een concurrerend spoorgoederenvervoer?

- Een substantiële verlaging van de infraheffing voor het spoorgoederenvervoer zodat de gebruikskosten van het spoor in lijn komen met truck en binnenvaart (level playing field).
- Stop de uitrol van ERTMS en maak een nieuwe afweging. Sluit aan op het Duitse beleid voor beveiligingssystemen. Stuur op interoperabiliteit met de buurlanden, dus geen lokaal ERTMS systeem! En gebruik alleen beproefde technologieën die decennia meegaan. Compenseer de vervoerders voor de kosten voor eisen die de Nederlandse overheid stelt voor de spoorinfrastructuur.
- Compenseer de vervoerders voor kosten die voortvloeien uit nationale wet- en regelgeving boven op de Europese wet- en regelgeving.

Oproep aan de Tweede Kamer

RailGood, die het management levert van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak railgoederenvervoer in

Nederland, verzoekt de Tweede Kamer het spoorgoederenvervoer weer aantrekkelijk te maken, zodat verladers vaker kiezen voor deze vervoerswijze en Nederland niet meer uit de pas loopt door extreem hoge kosten in vergelijking met Duitsland. Zij verwijzen hiervoor naar het Duitse Masterplan 'Schienengüterverkehr' van 23 juni 2017 waarin concreet staat wat, door wie en wanneer wordt gerealiseerd.

Voordelen voor Nederland

- Een forse CO₂-reductie, ontlasting van het wegennet en een forse groei van het spoorgoederenvervoer wanneer spoorvervoer weer aantrekkelijk is voor verladers.
- Substantiële bijdrage aan de vergroening van goederenvervoer in het kader van het Klimaatakkoord van Parijs.
- Verbetering van de bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens en industrie en van het vestigingsklimaat. Dit is goed voor de werkgelegenheid en leidt tot meer inkomsten.

Stimuleren van spoorgoederenvervoer is goed voor de leefbaarheid en de economie van Nederland. RailGood roept eenieder op deze petitie te ondertekenen op:

www.spoorgoederenspoort.nl



Zeeland Airport faciliteert offshore wind energiemarkt

Door: Henk van de Voorde

De toonaangevende logistieke dienstverlener Peterson heeft plannen aangekondigd om haar werkgebied verder uit te breiden door een passagiersterminal te ontwikkelen op Zeeland Airport. Tijdens Offshore Energy in de Rai te Amsterdam werd daartoe op de stand van Zeeland Seaports een intentieverklaring ondertekend. Doelstelling is om klanten in de offshore wind energiemarkt optimaal te bedienen. Zeeland Airport ligt dichtbij het dorp Arnemuiden, op slechts 3,5 kilometer van de haven van Vlissingen.

Vanaf Peterson's nieuwe terminal is het slechts 15 minuten vliegen naar de windmolenparken Borssele. Peterson biedt al een complete luchtvaartdienst aan vanaf Den Helder Airport voor met name personeel in de olie- en gasindustrie op de Noordzee. Nederland loopt in Europa voorop met de snelle ontwikkeling van offshore windenergie. Zowel in Zeeland als Den Helder is er een uitstekend vestigingsklimaat voor aanleg en onderhoud van offshore windparken. Nederland heeft een uitstekend track record op het gebied van de offshore wind energiemarkt. Onze offshore windindustrie heeft ongeveer een kwart van de Europese markt in handen. Naast de al bestaande windparken voor de Noordzeekust zal er in Nederland tot 2023 nog minimaal 3500 MW worden bijgebouwd. Inmiddels is gestart met de ontwikkeling van Borssele 1 en 2 voor de Zeeuwse kust. Vervolgens

worden ook Borssele 3, 4 en 5 en de nieuwe windparken voor de Noord-Hollandse en de Zuid-Hollandse kust gerealiseerd.

De havens van Vlissingen, IJmuiden, Den Helder en Rotterdam profileren zich alle op het gebied van de offshore wind energiemarkt. Ondanks de nog jonge markt is Zeeland al sinds 2009 betrokken bij de aanleg en het onderhoud van ongeveer dertig offshore windparken voor de Engelse, Nederlandse, Duitse en Belgische kust. "Peterson heeft veel ervaring met serviceverlening aan klanten in de renewables, zodat we de eisen van de markt begrijpen. Onze nieuwe passagiers terminal op Zeeland Airport zorgt ervoor dat we personeel en vluchten effectief kunnen managen om reistijd en kosten voor onze klanten te verminderen. Bovendien kunnen we volledige logistieke ondersteuning over

Foto: Oscar van Beest



Foto: Ruud Aantjes, Navingo

Jan Schipper (Regional Director Peterson Den Helder) schudt Izak van Maldegem van Sky Pictures de hand bij de intentieverklaring op Offshore Energy in Amsterdam.

zee en land bieden", aldus Martin Dekker, Commercial Manager Peterson Zeeland. De in 1920 opgerichte logistieke dienstverlener Peterson biedt wereldwijd een uitgebreid assortiment veilige, betrouwbare en toegevoegde waarde activiteiten op strategische locaties. Het concern is actief in 70 landen en er werken in totaal zo'n 4.000 mensen. In nauwe samenwerking met haar klanten worden aanzienlijke kostenbesparingen gerealiseerd.

Ideaal gelegen

Jan Willem Cornelissen, Business Manager Aviation bij Peterson: "We zijn erg enthousiast om onze activiteiten te starten op Zeeland Airport. Vanuit ons lokale kantoor in de provincie Zeeland kunnen we de offshore windsector in deze regio optimaal bedienen. De luchthaven is ideaal gelegen en gecombineerd met onze expertise op het gebied van luchtvaart en innovaties zijn we ervan overtuigd dat deze locatie de meest efficiënte toegangspoort tot Windpark Borsele wordt."

Sky Pictures

Het echtpaar Erna en Izak van Maldegem verklaarde namens Sky Pictures: "We verwelkomen Peterson op luchthaven Zeeland en zijn enthousiast om ze te faciliteren met kantoor- en terminalruimte." Sky Pictures is gespecialiseerd in luchtfotografie, gevestigd op Vliegveld Midden-Zeeland. De luchthaven wordt momenteel gebruikt voor kleine vliegtuigen en para-jumpers, maar ondergaat een moderne transformatie met nieuwe gebouwen en upgradering van de landingsbaan.

Regering

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

Vlissingen

Offshore windprojecten op de Noordzee worden veelal vanuit de gunstig gelegen haven van Vlissingen gefaciliteerd. De Zeeuwse haven heeft zich ontwikkeld tot Nederlandse hub voor vervoer, overslag en assemblage van de offshore windenergiemarkt. De ambitie is om ook uit te groeien tot centraal onderhoudscentrum voor windmolens op zee. De werkgelegenheid



V.l.n.r.: Jan Willem Cornelissen (Business Manager Aviation Peterson Den Helder), Izak van Maldegem (Sky Pictures), Sander van Helvoort (Business Manager Wind & Renewables bij Peterson), Jan Schipper (Regional Director Peterson Den Helder), Erna van Maldegem (Sky Pictures), Martin Dekker (Commercieel Manager Peterson Zeeland).

met betrekking tot beheer, onderhoud en toegevoegde waarde activiteiten zal waarschijnlijk meer bedragen dan op het gebied van de bouw van de windparken. Met het onderhoud van Borssele 1 en 2 zijn vele banen aan directe en indirecte werkgelegenheid gemoeid. Voor een periode van minstens 25 jaar.

Enorme kansen

"Geografisch gezien ligt Vlissingen heel gunstig met betrekking tot de diverse windparken op de Noordzee. De windparken die voor de kust van Borssele worden gerealiseerd, bieden enorme kansen voor Zeeuwse bedrijven die actief zijn in de offshore wind sector, inclusief een brede groep toeleveranciers en constructiebedrijven. Dat geldt zowel voor Borssele 1 en 2 die aan Dong Energy, binnenkort Ørsted, zijn gegund, als voor Borssele 3 en 4 waarvan de aanbesteding is gewonnen door het consortium van Eneco, Mitsubishi, Shell en Van Oord", aldus Peter Geertse, commercieel manager Zeeland Seaports.

Energy Port Zeeland

Op woensdag 25 oktober is de vervolgbijeenkomst 'een stap dichterbij de uitvoering' van het Platform Energy Port Zeeland op Vliegveld Midden-Zeeland. Het is een initiatief van het Zeeuwse bedrijfsleven, Zeeland Seaports, de Provincie Zeeland, Hogeschool Zeeland en ROC Scalda. Een vertegenwoordiging van de EEW - SPC Group gaat nader in op de productie van offshore wind funderingen. Jasper Vis, directeur Nederland van Dong Energy, geeft een toelichting op de ontwikkeling van Windpark Borssele 1 en 2. Met het platform Energy Port Zeeland worden de krachten gebundeld tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheid. Het is een initiatief van Zeeland Seaports naar aanleiding van de ontwikkeling van windpark Borssele.

www.zeelandseaports.com
www.onepeterson.com



Nieuwsberichten

Nieuwe premier Noordrijn-Westfalen bezoekt Rotterdamse haven



Foto: Havenbedrijf Rotterdam

De eind juni tot minister-president van Noordrijn-Westfalen gekozen Armin Laschet heeft op 27 september jl. op zijn eerste buitenlandse bezoek de Rotterdamse haven aangedaan. De CDU-politicus maakte een rondvaart door het Europoort en Maasvlakte-gebied en sprak met de directie van het Havenbedrijf.

"We zijn zeer verheugd met het bezoek van minister-president Laschet", aldus Emile Hoogsteden, directeur Containers, Breakbulk &

Logistics van het Havenbedrijf Rotterdam. "Het is een grote eer dat wij de bestemming mogen zijn van zijn allereerste buitenlandse bezoek. We hebben dan ook veel te bespreken. Op het gebied van logistiek zijn Noordrijn-Westfalen en Rotterdam onlosmakelijk met elkaar verbonden, met Duisburg en de andere binnenhavens en logistieke hubs als een onmiskenbare schakel waar het gaat om multimodaal transport van en naar het achterland.

Anker Crew Insurance en Seacrew bundelen hun krachten

Anker Crew Insurance en Seacrew gaan in samenwerking doen waar zij goed in zijn: het bedienen van de maritieme werkgever. Hiermee zet Anker Crew Insurance een volgende stap om te komen tot een geheel van elkaar aanvullende verzekeringen en diensten voor maritieme werkgevers. Door de samenwerking met Seacrew wordt de aansluiting met een efficiënt werkend en doorontwikkeld bemanningsregistratiesysteem gerealiseerd. Deze aansluiting biedt aanvullende mogelijkheden op het gebied van planning, loonadministratie en ticketing.

Lancering joint corridor Brabant (NL) – Rzepin/Poznan (Polen)

Samsung SDS maakt samen met logistiek dienstverleners H.Essers en GVT een doorbraak in de distributie van goederen tussen Noord-Brabant en Polen. Dankzij de ontwikkeling van een gezamenlijke corridor over het spoor en de weg halen zij 80% van het vervoer tussen Brabant en Polen van de weg, met alle economische en maatschappelijke voordelen van dien. Het initiatief is ontwikkeld met onafhankelijke ondersteuning van NewWays Brabant en het landelijke actieprogramma Lean & Green Off-Road van de Topsector Logistiek, dat wordt uitgevoerd door Connekt. De aankondiging werd gedaan op 28 september tijdens het Spoorcongres 2017 in Tiel.

DHL en OML toegetreden tot samenwerkingsverband e-Fulfilment Hub

Het collectief van ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen uit de Keyport-regio lanceerde begin november 2016 het initiatief e-Fulfilment Hub. Dit voorjaar werd de Keyport-regio als snelste stijger onder alle logistieke hotspots in Nederland aangemerkt en het collectief heeft haar samenwerking inmiddels verlengd tot medio 2019.

De e-Fulfilment Hub groeit ondertussen stevig door: logistieke multinational DHL en ontwikkelaar van logistieke bedrijventerreinen OML zijn recentelijk toegetreden tot de Midden-Limburgse community. Het samenwerkingsverband e-Fulfilment Hub wil e-commerce ondernemers ont-

zorgen bij de gehele logistieke afhandeling van hun webshop. Het collectief blinkt met name uit in pan-Europese fulfilment van orders die bij Nederlandse webshops worden geplaatst; een markt die jaarlijks met 30-40% groeit. Binnen e-Fulfilment Hub zijn individuele partners actief op het gebied van o.a. warehousing, transport, verpakking en fulfilment. Nieuwe projectdeelnemers DHL (last mile carrier) en OML (ontwikkeling bedrijventerreinen en huisvesting van o.a. logistieke bedrijven) voegen daar specifieke competenties aan toe. Gezamenlijk positioneren zij zich als dé one-stop-shop voor webshop-eigenaren.

Directiewisseling bij Koopman Automotive Solutions

Paul Wortelboer, sinds juni 2016 Managing Director van Koopman Car Terminal Amsterdam, krijgt per 1 oktober aanstaande ook de leiding over Koopman Automotive Solutions in Born en Dent Art Automotive Solutions in Vilvoorde, België. Wortelboer neemt de taken over van Guy van Gaever, die na een dienstverband van vier jaar bij Koopman Logistics Group het bedrijf gaat verlaten.

Alle automotive compounds van Koopman Automotive Solutions in Amsterdam, Born en Vilvoorde vallen nu onder de verantwoordelijkheid van Wortelboer. Paul Wortelboer beschikt over een brede managementervaring, hij werkte onder andere bij Athlon Car Lease Nederland en Volkswagen Pon Financial Services. Ook had hij enkele nationale en internationale leidinggevende functies, daarnaast volgde hij diverse management- en marketingstudies, onder andere aan Nyenrode Business University en INSEAD.

Eenhoofdige leiding compound

Jon Kuiper, CEO Koopman Logistics Group over de aanpassing: "Paul Wortelboer is de juiste persoon om onze Bornse vestiging verder uit te bouwen en daarnaast de leiding te nemen over Dent Art Automotive Solutions in Vilvoorde. Onze drie automotive compounds zijn daarmee onder één eindverantwoordelijke gebracht. De afgelopen jaren hebben we op onze compounds enorme verbeteringen doorgevoerd die hebben geleid tot groei van onze activiteiten voor OEM's en fleetowners. Met Paul Wortelboer gaan we verder op die ingeslagen weg."

Dienstverlening

Wortelboer: "Ik heb inmiddels mijn draai bij deze prachtige organisatie gevonden en vind het geweldig om met de teams op de verschillende locaties te gaan werken aan nog meer efficiëntie van en tussen onze terminals. Voor de klanten van Koopman Logistics Group gaat dit ongetwijfeld leiden tot een nog betere dienstverlening, want dat is waar Koopman voor staat. Ik heb er ontzettend veel zin in."

Paul Wortelboer



Rijkswaterstaat vraagt scheepvaart bij grenspassage Lobith actief om reis- en ladinggegevens



Schippers die via de grens bij Lobith Nederland binnenvaren of Nederland verlaten, kunnen de komende tijd actief benaderd worden door de Verkeerspost Nijmegen voor hun reis- en ladinggegevens. Rijkswaterstaat gebruikt deze gegevens voor het testen van een nieuw scheepvaartvolgsysteem (IVS Next). Verbetering van de registratie draagt bij aan een vlottere doorstroming en meer veiligheid op het water.

Meldplicht en CBS

Schippers zijn verplicht zich te melden als zij Nederland binnenvaren of verlaten. Dit volgt uit het verkeersbesluit statistische gegevens,

ten behoeve van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en uit de meldplicht voor bepaalde categorieën schepen. Veel schippers doen dat uit zichzelf al, bijvoorbeeld via het elektronische

systeem BICS of door de verkeerspost Nijmegen via VHF 19 (roepnaam CBS Lobith) op te roepen om hun gegevens te laten invoeren.

Koppeling AIS met IVS Next

In IVS Next, die AIS-gegevens koppelt aan reis- en ladinggegevens, is sneller zichtbaar welke schepen zich nog niet hebben gemeld en welke gegevens eventueel ontbreken. Rijkswaterstaat gaat de komende tijd vanuit Verkeerspost Nijmegen

actief schippers benaderen om de ontbrekende gegevens op te vragen. Omdat Rijkswaterstaat verplicht is om de geregistreerde reis- en ladinggegevens door te geven aan het CBS in Heerlen hoeven schippers hun reizenoverzicht (voorheen de maandstaat) daar niet meer apart te melden.

Veiligheid en vlotte doorstroming

Met IVS Next heeft Rijkswaterstaat in één oogopslag alle benodigde informatie voorhanden om een efficiënte verkeersbegeleiding te verzorgen. IVS Next is onderdeel van de ontwikkeling naar corridorgerichte bediening en begeleiding. Met vroegtijdig inzicht in de reisbestemmingen van de verschillende schepen kan Rijkswaterstaat op termijn de bediening van sluisen en bruggen over een hele corridor efficiënt plannen. Dat draagt bij aan een vlotte doorstroming. De geregistreerde informatie is ook van groot belang bij incidenten. Zo is sneller bekend naar hoeveel personen eventueel gezocht moet worden of welke gevaren er voor de omgeving kunnen optreden in geval van een calamiteit.



SIMPLY THE CLEANEST

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

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

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



**Present at Europort Ahoy
Hal 2, stand 2304**



EVAC VACUUM TOILETS, OPTIMA 5

Qua-vac

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



Interactief Walcherenplein van 7 tot 9 november op Contacta Goes

MBC is een dynamische netwerkorganisatie

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

De Middelburgse Bedrijven Club (MBC), de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) en de Federatie Ondernemersverenigingen Veere (FOV) bundelen op de 31e Contacta weer de krachten met een interactief Walcherenplein. Deze grootste bedrijvenbeurs van Zuidwest Nederland vindt plaats van dinsdag 7 tot en met donderdag 9 november in de Zeelandhallen te Goes. In het hart van het Walcherenplein bevindt zich een bruisend horecapaviljoen, met volop netwerkfaciliteiten. Op woensdagavond is daar weer de traditionele ondernemersborrel. De MBC en de VBC hebben jaren geleden de handen ineengeslagen. Het netwerk van de ondernemers op Walcheren breidt zich daardoor uit en thema's worden gezamenlijk opgepakt. De Contacta is jaarlijks de derde plenaire activiteit van de MBC en de VBC.

De MBC is een dynamische netwerkorganisatie die zich kenmerkt door een grote diversiteit aan branches. "Aan de ene kant hebben we boeiende bedrijfsbezoeken bij grotere ondernemingen zoals Van der Peijl, Lumileds, Raab Karcher en Hillebrand. Aan de andere kant organiseren we met de MBC ook interessante rondleidingen bij kleinere bedrijven zoals Autoschade Lokerse en TEMA Automotive", aldus MBC voorzitter Bram van Stel tijdens het recente bedrijfsbezoek van de ondernemerskoepel bij Hillebrand BV.

Presentatie

Na de inleidende woorden van de CEO van Prior Group verzorgde vestigingsdirecteur Harm Wattel van Hillebrand een dynamische presentatie over het in 1888 opgerichte familiebedrijf. Hij legde uit dat Hillebrand dankzij de overname van ASK

Romein verder door kan groeien als gerenommeerde bruggenbouwer en offshore toeleverancier. Zo heeft de Middelburgse onderneming eind vorig jaar de 'spud can shoes' voor het offshore wind installatieschip Innovation opgeleverd. Technisch een zeer gecompliceerd project, met hoogwaardige staalbouw, dat in zeer korte tijd moest worden gerealiseerd.

Strategische ligging

Dankzij de strategische ligging van Hillebrand kunnen ook de zwaarste constructies direct getransporteerd worden over het water. Voor het Wilhelminakanaal in Tilburg heeft Hillebrand in 2015 de grootste composiet sluisdeuren ter wereld afgebouwd en geïnstalleerd. Een jaar later volgde de productie van één van de grootste beweegbare bruggen van Nederland voor Parallelstructuur A12 bij Gouda.



Rondleiding bij Hillebrand voor de leden van de Middelburgse Bedrijven Club.

Offshore wind

Naast bruggenbouw, weg- en waterbouw en scheepsbouw richt Hillebrand zich op de offshore wind energiemarkt. De technische specialisten verrichten desgewenst onderhoud voor allerlei grote windmolenprojecten. Daarnaast bouwt het bedrijf ook verschillende onderdelen voor de offshore, zoals zware hijstools om de palen te installeren. In de haven opereert Hillebrand vanuit de vestiging te Vlissingen.

Rondleiding

Na de presentatie werden de leden van de MBC in groepen door de werkplaats van Hillebrand geleid. Daar kon met eigen ogen worden aanschouwd hoe ook buiten de reguliere werktijden allerlei constructiewerkzaamheden worden verricht voor diverse projecten. De MBC is als toonaangevende ondernemersvereniging het cement tussen de bedrijven en de overheid. Ze behartigt de belangen van de industriële en dienstverlenende bedrijven op Arnestein, Ramsburg, de Mortiere, Park Veltzicht en Buitenruststraat. De ondernemerskoepel organiseert jaarlijks diverse plenaire bedrijfsbezoeken bij haar leden. Tijdens deze 'MBC borrels' wordt in een gezellige sfeer kennis gedeeld. De grote verscheidenheid aan branches stimuleert het netwerken.



Kennisdeling bij Hillebrand BV.

Spreekbuis

"De MBC dient het brede Middelburgse verband. We zijn spreekbuis voor een breed pallet bedrijven richting lokale en provinciale overheid. De MBC is aan de ene kant belangenbehartiger van gemeenschappelijke zaken zoals infrastructurele werken en aan de andere kant denken we mee over praktische zaken als bereikbaarheid. Zo hebben we ons in het verleden met succes sterk gemaakt voor een betere doorstroming op de Schroefbrug. Ook waren we nauw betrokken bij de realisatie van de nieuwe N57, waardoor er een veel betere ontsluiting voor de bedrijventerreinen is. We komen op voor de gemeenschappelijke belangen van de bestaande ondernemers en maken ons tevens sterk voor nieuwe bedrijvigheid, projecten en activiteiten", verklaart Bram van Stel.

Levendig ondernemersklimaat

De Zeeuwse hoofdstad staat heel het jaar 2017 in het teken van 800 jaar stadsrechten. Middelburg is winkelstad, monumentenstad en universiteitsstad. Bovendien is er een levendig ondernemersklimaat. De MBC is actief om het ondernemersklimaat verder te stimuleren. "We zijn een dynamische club die zich onder andere inzet voor een goede bereikbaarheid, beveiliging van de bedrijventerreinen en nieuwe bedrijvigheid. Voorzitter Van Stel blikt tijdens het recente bedrijfsbezoek van de ondernemerskoepel bij Hillebrand vooruit naar zowel de Contacta in Goes als de algemene ledenvergadering in het historische Vliegend Hart te Middelburg.

www.mbcmiddelburg.nl
www.hillebrand.nu



Beeld van de Contacta in 2016.

Nieuwsberichten

Nieuwe productiehal Hanse Staalbouw officieel in gebruik genomen

Bij het 110-jarige Hanse Staalbouw uit Nieuwerkerk op Schouwen-Duiveland was het groot feest. De nieuwe productiehal en de nieuwe machinelijn zijn op de feestavond van vrijdag 15 september, compleet met lasershow, officieel in gebruik genomen. Vervolgens waren er op de Open Dag van zaterdag maar liefst 5.000 bezoekers. "In de afgelopen drie decennia zijn we enorm gegroeid. In 2016 hebben we vijftig procent meer staal verwerkt ten opzichte van het jaar ervoor. Vandaar de behoefte aan meer capaciteit", aldus CEO Wim de Jonge, die de leiding binnenkort zal overdragen aan zijn kinderen Marlinde, Jochem en Ruben. Het familiebedrijf is gespecialiseerd in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden in de agrarische, industriële en utiliteitssector. Hanse Staalbouw, waar het personeelsbestand is gegroeid naar 160 medewerkers, is zich steeds meer gaan toeleggen op turn key projecten, tot ver over de eigen landsgrenzen. "Ik sta hier met een trots gevoel in de fantastische nieuwe productiehal.

Hanse Staalbouw is een prachtig bedrijf. Er heerst een goed arbeidsethos, met veel lokale werknemers. De betrokkenheid van de medewerkers zorgt ervoor dat het bedrijf over de hele wereld door kan groeien. Schouwen-Duiveland staat bekend om recreatie & toerisme, maar het heeft ook economisch zeer sterke bedrijven in de maakindustrie, zoals Hanse Staalbouw", aldus wethouder Wout van den Berg.

Hij was ook vol lof over de internationale ambities van het Zeeuwse bedrijf. Zo zijn voor het Duitse



Sfeervolle feestavond in de nieuwe productiehal.

Simpelkamp vorig jaar ruim 2000 ton staal en meerdere kilometers leuning aan een machinefabriek in Brazilië geleverd. In Kenia ondersteunt Hanse Staalbouw boeren met haar kennis van agrarische bewaarloodsen. Hanse Staalbouw is voor de agrarische sector internationaal ook actief in Canada, Sierra Leone en Senegal. Een recent project dicht bij huis is het gloednieuwe pand van landbouwmechanisatiebedrijf Gebr. Weststrate in Goes. Op bedrijventerrein de Goese Poort is Hanse Staalbouw momenteel druk in de weer met het nieuwe pand van Gamma. Het wordt de grootste bouwmarkt van Zeeland. De oplevering is begin 2018. Hanse richt zich inmiddels via www.stalenwoning.nl ook op de particuliere markt.

www.hansestaalbouw.nl

Samenwerking Venvulas en Prior voor gecertificeerd laswerk

Venvulas Lastechiek gaat zich in samenwerking met Prior Group richten op het leveren van speciale lasapparatuur inclusief gecertificeerde lassers. Hiermee speelt men in op de groeiende vraag naar lassers die voor een bepaalde periode worden ingehuurd voor het voltooien van projecten waarbij specifiek behoefte is aan gecertificeerd laswerk. "Steeds vaker wordt gevraagd naar gecertificeerd laswerk, maar zoals bekend is er binnen de industrie een enorm tekort aan deskundige technici. Lassers worden momenteel overal vandaan gehaald, zoals uit Polen, Portugal, Spanje en Litouwen. Alhoewel hier prima lassers tussen zitten, is het de vraag of deze mensen conform de eisen gecertificeerd zijn. Ook zijn er vaak taalbarrières waardoor het werken met deze (vaak tijdelijke) krachten niet altijd even efficiënt en probleemloos verloopt. Venvulas en Prior hebben dan ook een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarbij zij binnenkort als industrieel detachingsbureau goed opgeleide gecertificeerde lassers kunnen gaan aanbieden inclusief de bijbehorende apparatuur", aldus Venvulas-directeur Hans van de Ven. De samenwerking behelst een unieke service aan de industrie waarmee het probleem van het tekort aan gecertificeerde lassers voor een deel kan worden opgelost. "Omdat Venvulas een breed scala aan lasapparatuur produceert en beschikt over een sterk gevarieerde voorraad (gevulde) lasdraden, kan de beste combinatie van lasmethode, lasmateriaal en overige parameters worden samengesteld. Vooral bij het bouwen van



installaties voor de offshore wind energiemarkt komt heel veel gecertificeerd laswerk kijken. Om aan die stijgende vraag te voldoen gaan wij daarvoor de mensen en de middelen leveren", aldus Bram van Stel van Prior Group.

Venvulas en Prior gaan lassers opleiden zodat deze over de juiste papieren beschikken om gecertificeerd laswerk te kunnen uitvoeren. "Omdat ze dit met onze apparatuur doen, resulteert dit niet alleen in een volgens de norm goedgekeurde lasverbinding, maar ook in een economische en veilige methode. Zo heeft Venvulas een lastoorts met geïntegreerde rookafzuiging die veilig, maar ook economisch werken mogelijk maakt onder alle omstandigheden", zegt Van Stel.

www.venvulas.nl - www.priorgroup.nl



Prima verzorgd walking dinner.

W.E.C. Lines volle kracht vooruit met Thinkwise

“Door de automatische verwerking van de facturen van de agenten besparen wij veel tijd. Binnen de facturatie-afdeling is de winst op jaarbasis zelfs 2 FTE”.

Johan den Hartigh, cost and revenue controller bij W.E.C. Lines.

W.E.C. Lines

W.E.C. Lines B.V. uit Rotterdam is een dynamische maritieme transportorganisatie gespecialiseerd in het vervoer van containers. De dienstverlening concentreert zich vooral op Engeland, Portugal, Spanje, Canarische Eilanden, Noord-Afrika, Oost Afrika en Cuba. Johan den Hartigh, is inmiddels meer dan 14 jaar werkzaam bij W.E.C. Lines en verantwoordelijk voor het ERP-project bij W.E.C. Lines.

Oude situatie

Johan den Hartigh begint enthousiast met zijn verhaal. “Bij W.E.C. Lines werken wij met agenten over de hele wereld. Zij reserveren containers voor het vervoeren van lading voor onze klanten. Deze agenten voeren hun boekingen rechtstreeks in via het online reserveringssysteem Odyssey. Is de reservering ingevoerd dan genereert Odyssey een bill of lading. Hierop staat alle informatie over deze reservering en de kosten voor het vervoeren van deze lading. Vroeger werd deze bill of lading handmatig gecontroleerd en ingevoerd in onze Coolplex maatwerk software-oplossing op de AS/400. In deze applicatie berekenden wij vervolgens het eindresultaat van de reis. In een later stadium was er wel een koppeling met Odyssey en werden de reserveringsgegevens geïmporteerd via een file. De gegevens in deze file waren echter niet compleet. Wij moesten deze gegevens handmatig controleren en aanvullen met gegevens van de klant. Tot slot werd ook de eindberekening nog handmatig uitgevoerd. Je kunt je voorstellen dat de grote hoeveelheid handmatige invoer van gegevens voor veel werk zorgde en dat hierdoor de kans op fouten toenam. De facturatie moest eenvoudiger om een betere begroting te kunnen maken en een beter resultaat te kunnen boeken. Kortom: onze software was toe aan vervanging”.

De oplossing

“Thinkwise heeft nog tijdens de acquisitiefase met hun testdrive het bewijs geleverd dat onze bedrijfsprocessen voor hen geen enkel probleem opleverden. Tijdens de intake voor de testdrive wisten zij in minder dan 2 uur hoe onze businessprocessen

werken. Dit gaf ons vertrouwen voor de rest van het ERP-project. Tijdens het vervolgtraject is onze software-oplossing vervangen door de Thinkwise oplossing: ThinkWEC. Wanneer agenten nu een boeking invoeren in Odyssey en deze boeking is definitief dan wordt er automatisch een bericht gestuurd naar ThinkWEC. ThinkWEC genereert daarna een berekening met daarop het resultaat van deze verscheping. Er is geen handmatige invoer van gegevens meer, er worden geen files meer geïmporteerd en de calculaties worden automatisch door ThinkWEC uitgevoerd op basis van zorgvuldig ingevoerde rekenregels. Vanuit ThinkWEC is er een koppeling gerealiseerd met ProActive en FIS. ProActive is een digitaal archief voor de inkoopfacturen waarin worden de inkoopfacturen verwerkt. De financiële afhandeling gebeurt in FIS”.

Verlaagde werkdruk en tijdsbesparing

De tijdsbesparing loopt als een rode draad door het enthousiaste verhaal van Johan den Hartigh. “Door de automatische verwerking van de facturen van de agenten besparen wij veel tijd. Binnen de facturatie-afdeling is de winst zelfs 2 FTE. De werkdruk is verlaagd en zij hebben tijd gekregen voor andere werkzaamheden bijvoorbeeld op het gebied van managementondersteuning. Doordat de managementinformatie geïntegreerd is in ThinkWEC zijn aparte Excel applicaties verleden tijd en is onze informatie altijd up-to-date”.

Samenwerking

“We zijn erg blij met de samenwerking met Thinkwise. Vanaf het eerste moment is dit goed verlopen. Ook tijdens het project hadden wij door voortschrijdend inzicht nog veel aanvullingen en nieuwe ideeën. Thinkwise gaf ons hierover advies en samen beslisten wij welke inzichten in de nieuwe software kwamen. Deze werden snel en probleemloos doorgevoerd met als resultaat een 100% passende softwareoplossing die wij in de toekomst eenvoudig en snel kunnen aanpassen en uitbreiden. Niet alleen de software maar ook de samenwerking met Thinkwise smaakt naar meer. Wij gaan nu verder met het realiseren van onze ideeën voor de toekomst”.

Toekomst

“Wij werken op dit moment nog op de AS/400 van IBM met een verouderde Maintenance en Repair module. Deze willen wij ook integreren in ThinkWEC. Dit betekent dat de verwerking van de gegevens na de inspectie van een container automatisch in ThinkWEC gebeurt. Bij de eindinspectie kan een schade worden geconstateerd die via een tablet in ThinkWEC wordt ingevoerd. Hieruit volgt een automatische afhandeling met foto en tekst richting reparateur en facturatie. Ook dit zorgt weer voor meer efficiëntie en tijdsbesparing”, besluit Johan den Hartigh zijn verhaal.



BOEKBESPREKINGEN

Powell, Bacon and Hough

Coastal Shipping Publications recently published "Powell, Bacon and Hough. Formation of Coast Lines Limited", written by Nick Robins and Malcolm McDonald. Coast Lines was for a time one of the great success stories of British shipping. Focussing on the coastal liners trades, the group dominated its chosen sector of business more successfully than almost any other shipping company in the United Kingdom. But it is also one of the great untold stories of the shipping industry. The story of Coast Lines' major ancestors told in this book has three stands. Each of these has threads of its own, tying together Liverpool, Bristol and Wexford, amongst other ports whence came the various (and changing) partners. Nick Robins and his collaborators have proven their mettle in being able to reconstruct the prehistory of Coast Lines, and to compile a superb collection of photographs of the ships involved. In choosing to work with Malcolm McDonald he has a partner who is an acknowledged expert in Irish Sea shipping and a meticulous ship historian. The two authors seem to have left few stones unturned.

"Powell, Bacon and Hough" (ISBN 978-1-902953-81-6) is a hardback book of 131 pages, lavishly illustrated. The price is £16.00 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Thames Tugs in Colour

Coastal Shipping Publications recently published "Theems Tugs in Colour", written by Andrew Wiltshire. This latest tugs pictorial album contains a selection of stunning colour photographs of Thames tugs. Each photograph accompanied by an informative caption. Author Andrew Wiltshire acquired a superb collection of colour transparencies of shipping from C C Beazley who lived in Dagenham, Essex. The slides comprised many ships both large and small taken along the River Thames. One of his favourite areas appeared to be the Royal Docks in the years 1968 to 1972. The work of several other photographers is also included. Initially the book takes a look at smaller

lighterage tugs. Later on the book concentrates on tugs involved with ship-handling on the River Thames and within the various dock systems from the early 1960s right up until 2016.

"Theems Tugs in Colour" (ISBN 978-1-902953-83-3) is a softback book, small size, of 80 pages, lavishly illustrated. The price is £9.95 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Bristol Tugs in Colour

Coastal Shipping Publications recently published "Bristol Tugs in Colour (Volume 2)", written by Bernard McCall. "Bristol Tugs Volume 2" is a colour album which documents some of the smaller tugs that used to be seen in Bristol City docks plus some of the rarer and larger tugs that have paid only one or two visits to the port in recent years. With over 60 lavish photographs and detailed captions this book is in three sections. The first covers older tugs in Bristol City Docks, the second looks at tugs working on engineering projects in the Bristol Channel i.e. the new Severn Bridge, and finally the extra tugs needed for ships handling in and around Avonmouth Docks. Bernard McCall has written over 20 maritime books in the last two decades and has a passion for anything ship shaped. He established 'Coastal Shipping Magazine' in 1994.

"Bristol Tugs in Colour (Volume 2)" (ISBN 978-1-902953-77-9) is a softback book, small size, of 64 pages, lavishly illustrated. The price is £9.95 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Coasters of the 1970s. Volume 1

Coastal Shipping Publications recently published "Coasters of the 1970s. Volume 1", written by Bernard McCall. "Coasters of the 1970s" is the latest in the popular 'Coasters of ...' series. This

hardback full-colour album details coasters built in the 70s over 80 pages and with 83 photographs. Some ships remain in their original guise while others are documented throughout their life after being sold and/or modernized. The colour photographs are accompanied by detailed captions that tell more about the ship and, in some cases, the building yard. Bernard McCall has written over 20 maritime books in the last two decades and has a passion for anything ship shaped. He established 'Coastal Shipping Magazine' in 1994.

"Coasters of the 1970s. Volume 1" (ISBN 978-1-902953-74-8) is a hardback book, small size, of 80 pages, lavishly illustrated. The price is £17.00 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Coasters of the 1970s. Volume 2

Coastal Shipping Publications recently published "Coasters of the 1970s. Volume 2", written by Bernard McCall. "Coasters of the 1970s" is the latest in the popular 'Coasters of ...' series. This hardback full-colour album details coasters built in the 70s over 96 pages and with 106 photographs. Some ships remain in their original guise while others are documented throughout their life after being sold and/or modernized. The colour photographs are accompanied by detailed captions that tell more about the ship and, in some cases, the building yard. Bernard McCall has written over 20 maritime books in the last two decades and has a passion for anything ship shaped. He established 'Coastal Shipping Magazine' in 1994.

"Coasters of the 1970s. Volume 2" (ISBN 978-1-902953-79-3) is a hardback book, small size, of 96 pages, lavishly illustrated. The price is £17.00 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Dazzle-Painted Ships of World War I

Coastal Shipping Publications recently published "Dazzle-Painted Ships of World War I", written by Glyn L. Evans. Against a background of the ruthless U-boat menace, famous artist Lieutenant N. Wilkinson RNVR put his Dazzle Paint Scheme to the Admiralty in April 1917. In this long overdue book Glyn L. Evans reveals the process that led to the introduction of Dazzle painting, how and by whom the ships were painted, and the international reaction to them. From the Mauretania at just over 31,000 grt to liners, merchant ships and coasters at 500 tons gross, artists had at their disposal the largest canvas of their careers to work on. Politics, art and war each play a part in this non-fiction account of the extraordinary Dazzle-Painted Ships of World War I. Glyn L. Evans was born in Birkenhead in 1944 and began a life-long interest in ships and shipping spending his childhood around the docks and waterfront of the River Mersey. Now living in Kent, he maintains his interest in all things maritime through membership of various societies, including Friends of the Royal Society of Marine Artists, the Seven Seas Club, the Liverpool Nautical Research Society, and the Honourable Company of Master Mariners.

"Dazzle-Painted Ships of World War I" (ISBN 978-1-902953-73-1) is a softback book, small size, of 76 pages, lavishly illustrated. The price is £9.95 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

WALSTROOM SCHEVENINGEN

VOORBEELD VOOR HAVENS IN
NEDERLAND EN DAARBUITEN

Duurzame havens: minder luchtvervuiling en geluidsoverlast. Dát is wat de samenwerking tussen K_Dekker en Klaver Giant groep als doel stelt. In de haven van Scheveningen is het startsein gegeven van deze unieke samenwerking om havens milieuvriendelijker te maken. Hier zijn tien toekomstbestendige en groene walstroomaansluitingen gerealiseerd, geschikt voor zeeschepen. Dit succes zetten K_Dekker en Klaver Giant Groep graag voort bij andere havens.

De Klaver Giant Groep, specialisten in:
Elektrotechniek, Klimaattechniek,
Beveiling, Telecom, ICT en Infratechniek.
Met ruim 300 collega's leveren wij meer dan
90 jaar duurzame en bruikbare technische
systemen en installaties voor leef- en
werkomgeving.

Techniek voor en door de mens!



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

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

Van ontwerp, realisatie tot onderhoud
Kortom, veelzijdige bouwers!



K_DEKKER
bouw & infra

Contactpersoon: Denhard van der Slikke
t: 0226 391629
e: info@kdbv.nl / w:kdbv.nl

WELCOME TO GERLACH'S WORLD

EUROPEAN CUSTOMS SERVICES ► CUSTOMS CONSULTANCY ► SECONDMENT



SINCE 1881 ► 11 COUNTRIES ► 65 OFFICES ► 450 EMPLOYEES



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