

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



29e JAARGANG
NUMMER 1 - 2020

al bijna
30 jaar
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Interesse in een
vrijblijvend gesprek?

Maak snel een afspraak en
kom te weten wat wij voor uw
bedrijf kunnen betekenen.

**Liever bezig met de innovatie
van prefab bouwprojecten?**

Dat snappen wij.
Onze mensen zorgen voor een
innovatieve en kosten
efficiënte transportoplossing.



Trimodal Europe – Hoefsmidstraat 41 – 3194 AA Hoogvliet – The Netherlands

www.trimodal-europe.com

sales@trimodal-europe.com

+31 (0) 88 600 4901

Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2020
€ 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

Antoon Oosting
Henk van de Voorde

ADVERTENTIE-AQUISITIE



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

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

Seaport Transport & Logistiek zoomt in deze eerste editie van 2020 in op de havenregio Rotterdam. Hoewel de jaarcijfers pas op donderdag 13 februari door het Havenbedrijf worden bekend gemaakt, is wel duidelijk dat de groei in de containeroverslag in Rotterdam er stevig in zit.

Met de nieuwe CoolRail dienst van intermodale spooroperator Shuttlewise van Rotterdam naar Spanje wordt op jaarbasis meer dan 20 miljoen kilometer van de weg gehaald, goed voor een reductie van 15.000 ton CO₂. Zie het interview met Martijn Elbers, die in 2019 Spooman van het Jaar werd.

Deze titel werd 10 jaar eerder al toekend aan Don van Riel. Ook hij maakt zich al jaren sterk voor de modal shift van de weg naar de binnenvaart én het spoor. Van Riel is CEO van spoorwegexpediteur Trimodal uit Hoogvliet, dat dit jaar in het teken staat van het zilveren jubileum. Zie de uitgebreide reportage.

In Rotterdam komen alle modaliteiten samen, met een speciale focus op zeevracht, spoor en binnenvaart. Zo was Seaport ook op bezoek bij Lubbers Global Freight midden in het Rotterdamse Botlekgebied.

In de blue energy port van Oostende was Seaport bij de viering van het eerste lustrum van de vestiging van RelyOn Nutec in deze West-Vlaamse haven. Het concern is wereldwijd marktleider in veiligheidstrainingen.

Pfauth Logistics uit Vlissingen Oost verzorgt al 45 jaar logistieke diensten op maat aan industriële, maritieme- en handelsbedrijven. Met het verruimen van de logistieke capaciteiten is het familiebedrijf klaar voor de toekomst. Zie het interview met vader en zoon Hans en Robbert Pfauth.

Vanuit Vlissingen is er tevens een sfeerverslag van de netwerkbijeenkomst van de MBC en de VBC bij strandpaviljoen Pier 7. Verder is er ook een interessant artikel over vermogensbeheer onder de huidige geopolitieke omstandigheden. Het degelijke Verwer & Janssen Vermogensmanagement uit Roosendaal heeft in twee jaar tijd drie succesvolle overnames verricht. Evert Verwer is afkomstig uit Hulst. De Zeeuws-Vlaamse vestingstad is in staat van paraatheid voor de 4e internationale Vestingcross Hulst op zondag 16 februari,

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 1-2020

Haven Rotterdam pakt door in containeroverslag.....	2
Railoperator Shuttlewise haalt miljoenen kilometers van de weg	6
Column Van Traa Advocaten	9
25-jarige expediteur Trimodal Europe heeft hart voor het spoor	10
Recordoverslag in Amsterdamse haven	17
Lubbers Logistics Group verruimt de horizon	18
RelyOn Nutec is specialist in veiligheid.....	20
Pfauth Logistics is klaar voor de toekomst.....	24
Netwerken in strandpaviljoen Pier 7 te Vlissingen.....	26
Toenemende bedrijvigheid haven- en industriegebied Moerdijk	27
Succesvolle overnames door Verwer & Janssen Vermogensmanagement.....	29
Boekbesprekingen.....	32

Haven Rotterdam pakt door in containeroverslag

Door: Antoon A. Oosting

De groei in de containeroverslag in Rotterdam zit er stevig in. Het Havenbedrijf Rotterdam en de containerterminals van APMT, RWG en ECT pakken dan ook stevig door in de uitbreiding van de Rotterdamse overslagcapaciteit. Het Havenbedrijf Rotterdam hield van begin december tot eind januari een fundatiepalenproef bij de Prinses Amaliahaven op de Maasvlakte 2. Deze proef moet uitwijzen wat de meest efficiënte manier van heien is. Daarbij werd duidelijk dat het Havenbedrijf van plan is medio dit jaar opdracht te geven voor de bouw van 2400 meter diepzeekade aan beide zijden van de Amaliahaven. Dat is de haven op Maasvlakte 2 waar aan de westkant de terminal van RWG en aan de overkant (oostzijde) die van APMT2 zijn gevestigd.

Beide bedrijven hebben een optie op uitbreiding in het verlengde van hun sterk geautomatiseerde terminals. De eerste fase van beide terminals is opgeleverd in 2015, eerst RWG en eind van dat jaar APMT, om afhankelijk van de ontwikkeling van de containeroverslag over te gaan tot ontwikkeling van fase 2. En hoewel zowel RWG als APMT hierover officieel nog niets officieels hebben laten weten, wordt algemeen verwacht dat binnenkort de investeringsbeslissingen worden genomen. RWG liet eerder weten al op 90-95 procent van zijn capaciteit te draaien.

Palenproef

De palenproef is onderdeel van een reeks projecten die erop is gericht om effectiever

Luchtfoto Maasvlakte 2 met rechts van het midden van beneden naar boven aan de Amaliahaven de terminal van RWG en daarboven in lichtblauw die van APMT. (Foto: Havenbedrijf Rotterdam)

kademuren te bouwen. Als eigenaar van 98 kilometer kademuur is het Havenbedrijf Rotterdam bezig met het innoveren van de bouw van kademuuren en glooiingen. Dat leidt tot nieuwe inzichten. Zo bevestigen bijvoorbeeld sensoren in kademuuren dat schepen een kade veel minder belasten dan algemeen werd aangenomen.

Efficiënter

De jongste proef op de Maasvlakte behelst het plaatsen van twaalf fundatiepalen van elk circa 36 meter om te bepalen bij welke belasting deze palen bezwijken. Zo kan de waarde getoetst worden van de extra veiligheidsmaatregelen die onlangs officieel werden vastgesteld. Daardoor moeten circa 20-30 procent meer fundatiepalen toegepast worden bij de bouw van kademuuren, terwijl er nergens in Nederland problemen

zijn met zakkende paalfunderingen. Met de proef wil het Havenbedrijf ook aantonen dat de aanleg van kademuuren efficiënter en goedkoper kan.

Proefbelasting

Tijdens de proef zijn drie verschillende typen fundatiepalen (prefab betonpalen, vibropalen en schroefinjectiepalen) beproefd. De proefbelasting bedraagt 25 duizend kN (circa 2,5 miljoen kilo/2500 ton). De palen zijn voorzien van zeer geavanceerde reksensoren over de volledige lengte van de paal, zodat precies in beeld gebracht kan worden hoe en waar de paal zijn krachten afdraagt aan de grond. Voor de uitvoering van de proef werkt het Havenbedrijf samen met TU Delft, ingenieursbureau Marie Team dat verantwoordelijk is voor het ontwerp van de kademuuren, aannemer De Klerk Werkendam



De proef met de heipalen in januari op de Maasvlakte 2 op het terrein aan de Amaliahaven.

Foto: Rits van Wendel de Joode/Havenbedrijf Rotterdam



Foto: Havenbedrijf Rotterdam

APM-Terminals Rotterdam Maasvlakte 2.

en het kennisinstituut WTCB uit België. Ook de commissie die de strengere veiligheidsnorm heeft opgesteld, kijkt mee.

Klaar voor de groei

Alle bij de proef opgedane kennis wil het Havenbedrijf over een half jaar toepassen bij de keuze van manier van heien voor de nieuwe kademuurs langs de Amaliahaven. En hoewel het wachten nog is op witte rook vanuit de directiekamers van de moederbedrijven van RWG (Dubai Ports) en APMT (Maersk) wil het Havenbedrijf klaar zijn voor de verwachte groei van het containervervoer. Ondanks de handelsoorlog tussen de VS en China, die vooral heeft gezorgd voor een teruggang in de overslag in Amerikaanse havens, is de containeroverslag in Europa gewoon doorgegroeid.

Antwerpen

Eind december meldde de haven van Antwerpen, de Europese nr. 2 achter Rotterdam, een groei van de totale overslag van 1,3 procent naar 238 miljoen ton. Daarvan zat 138,9 miljoen ton in containers (11,87 miljoen TEU). In tonnen bedroeg de groei van de containeroverslag 6,2 procent en in TEU zelfs 6,9 procent. Daarmee heeft de haven van Antwerpen zijn marktaandeel in de containerhavens van Noordwest-Europa, de zogeheten Hamburg-Le Havre-range zelfs weten te vergroten van 27,5 naar 28,2 procent.

Wachten op cijfers

Wat betreft de overslag in de havens van Hamburg en Rotterdam was het bij het ter perse gaan van dit blad nog wachten op de definitieve jaarcijfers. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zijn presentatie van de jaar-

cijfers gepland op donderdag 13 februari. Maar de verwachting is dat er wat betreft de containeroverslag wel de nodige groei is te verwachten, zij het misschien niet zo hard als die in Antwerpen. Op de jaarlijks door de Havenvereniging georganiseerde Dag van de Haven wilde haventopman Allard Castelein niet veel meer kwijt dan dat 2019 best een goed jaar is geweest.

Hamburg

Wanneer de haven van Hamburg met zijn jaarcijfers komt, is nog niet bekend. De eerste negen maanden van vorig jaar zat de groei (+6,9 procent) er nog stevig in. Maar of Hamburg die groei de laatste drie maanden van 2019 heeft kunnen volhouden en ook in de toekomst kan vasthouden bestaan ernstige twijfels. Half januari werd bekend

dat containerrederij CMA CGM een dienst vanuit China naar de haven van Antwerpen overhevelt en Maersk verlegt de aanloop van een dienst uit India van Hamburg naar Bremerhaven. Het gaat hier om diensten die jaarlijks goed zijn voor de overslag van elk 150.000-155.000 containers.

Gemopper

Dit heeft geleid tot felle kritiek vanuit de oppositionele fracties van CDU en FDP op de deelstaatregering van de Hanzestad Hamburg. De oppositie verwijt de rood-groene deelstaatregering te laks te zijn geweest met de aanbesteding van het uitbaggeren van de vaargeul in de Elbe. Hamburg is voor volgeladen schepen groter

Vervolg op pagina 5





Ship repairs - industrial repairs - construction - machining - welding

AL MEER DAN 100 JAAR VAKKUNDIG EN FLEXIBEL

Timmerman Industrial Repairs is expert op het gebied van van scheepsreparaties, constructiewerken en reparaties aan technische installaties. Wij verzorgen uw projecten van A tot Z, inclusief engineering, project management en totale ontzorging op het gebied van met name hydrauliek, mechaniek en constructies. Wij hebben zeer ervaren en vakkbekwame medewerkers in dienst voor wie geen klus te groot of complex is. Wij staan dag en nacht voor u klaar en zijn zowel op locatie, bij ons in de werkplaats of aan de kade voor u bezig om de klus te klaren. Dat maakt onze organisatie al meer dan 100 jaar vakkundig en flexibel.



WWW.TIMMERMAN-IR.NL | +31 (0)118 61 13 51 | INFO@TIMMERMAN-IR.NL



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

LIFTAL

Vlissingen-Oost (NL)
P.O. box 80
NL - 4450 AB Heinkenszand
Groenlandweg 4, Harbor nr. 4056
4455 SN Vlissingen-Oost - NL

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

Rilland (NL)
De Poort 15
NL - 4411 PB Rilland

Phone: +31 (0)113 571 523
E-mail: rilland@liftal.com

Temse (Belgium)
Liftal NV
Industriezone TTS
Duitslandstraat 4
B - 9140 Temse

Phone: +32 (0)3 710 1182
E-mail: temse@liftal.com



dan 18.000 TEU onbereikbaar, ook nadat de Elbe is uitgebaggerd. De diepgang in de vaargeul moet naar 15,9-17,1 meter. Met hoog water kunnen dan schepen met een maximale diepgang tot 14,5 meter de Elbe opvaren. Zonder hoog water is de toegestane diepgang nog maar 13,5 meter.

Containerreuzen

Sinds 2006 zijn er echter al schepen met een containercapaciteit van meer dan 14.000 TEU in de vaart gekomen met een maximale diepgang van 16 meter. Veel van de grotere, diepstekende containerreuzen schepen kunnen Hamburg alleen aandoen als ze komende vanuit Azië al veel van hun volle containers hebben kunnen lossen in eerdere havens als Le Havre, Antwerpen en Rotterdam. Zo had de haven van Hamburg in maart 2018 al de 400 meter lange CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry, een schip met een maximale ladingcapaciteit van 20.600 standaardcontainers (20-voeters). Als deze schepen in Hamburg weer containers voor de export laden, moeten ze echter wel opletten dat hun diepgang niet de maximale 13,5-14,5 meter te boven gaat.



Foto: Havenbedrijf Rotterdam

Aankomst op 3 september 2019 van de MSC Gülsün in Rotterdam, een schip met een containercapaciteit van 23.756 TEU.

Allergrootsten

Zoals Hamburg graag laat zien dat deze haven ook hele grote schepen kan ont-

vangen, zij het niet volgeladen, benadrukt de haven van Rotterdam dat er met een maximale diepgang van 20 meter geen enkele beperking is voor de ontvangst van de nieuwste en grootste containerreuzen. Begin van dit jaar kondigde het Koreaanse Hyundai Merchant Marine aan in april de dan grootste containerschepen met een capaciteit van 24.000 TEU te gaan inzetten op de routes tussen Azië en Europa. In Rotterdam kunnen die schepen probleemloos in- en uitvaren maar niet volgeladen Rotterdams naaste concurrenten Antwerpen of Hamburg aandoen.

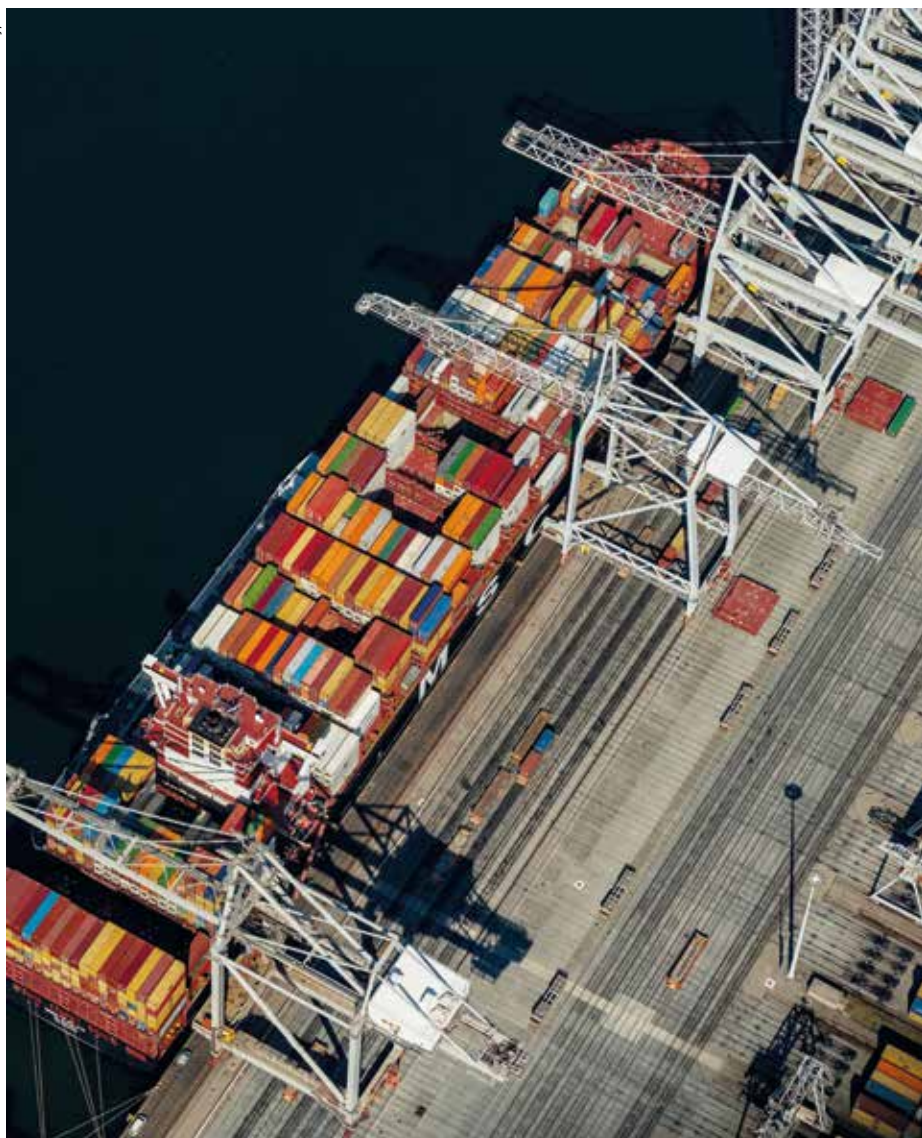
Verschoven

Ondertussen is de containeroverslag in Rotterdam flink aan het reshuffelen. De echte diepzee overslag is inmiddels bijna volledig verschoven naar de grote terminals op Maasvlakte 1 en 2. Eind oktober werd bekend dat de containerterminal van Uniport aan de Waalhaven per 31 maart van dit jaar gaat sluiten. Dan blijft alleen de terminal van Rotterdam Shortsea Terminals (RST) aan de Reeweg nog over in het Eem-Waalhavengebied.

ECT

Maar ook op de Maasvlakte verandert van alles. Eind december werd bekend dat APMT zijn oude terminal aan de Europahaven verkoopt aan buurman ECT. Nu die verkoop aan ECT is bezegeld, moet APMT dus wel snel uitbreiden op Maasvlakte 2. Ondertussen wordt ook hard gewerkt aan de Container Exchange Route (CER) de 17 kilometer lange verbindingsweg die alle containerterminals op Maasvlakte 1 en 2 met elkaar verbindt. Het voordeel hiervan is dat containers sneller van het ene op het andere schip, van feeder naar diepzee carrier of andersom, kunnen worden overgeladen.

Foto: Guido Pijper





Railoperator Shuttlewise haalt miljoenen kilometers van de weg

De modal shift is een must

Door: Henk van de Voorde

Met de nieuwe CoolRail dienst van intermodale spooroperator Shuttlewise van Rotterdam naar Spanje wordt op jaarbasis meer dan 20 miljoen kilometer van de weg gehaald, goed voor een reductie van 15.000 ton CO₂. CoolRail - een initiatief van Euro Pool System, leverancier van logistieke services voor de versketen - is een container trein waar een groot aantal koelcontainers worden ingezet voor het vervoer van groente en fruit. De drie wekelijkse shuttlediensten tussen CTT Pernis en Barcelona Morrot en Valencia Silla zijn een echte modal shift want alle koellading ging voorheen over de weg. Shuttlewise is medio 2019 met CoolRail de eerste directe treinverbinding gestart tussen Rotterdam en Spanje. De transit tijd is 48 uur, vergelijkbaar met het wegtransport. De trein bestaat voornamelijk uit reefercontainers van CoolRail, aangevuld met de droge lading van de Shuttlewise klanten.

Het bijzondere aan de dienst is dat CoolRail een vloot van 100 diesel-elektrische reefers ter beschikking heeft gesteld aan haar klan-

ten. Daarom kunnen er ook klanten die alleen enkele reis verkeer hebben, gebruik maken van deze shuttledienst. Speciaal reefer transport wordt georganiseerd door Visbeen in Nederland en Travelport in Spanje. De ambitie van Shuttlewise en haar partner CoolRail is om deze dienst snel naar een dagelijkse service uit te breiden.

Hoofdlijnen

Intermodal operator Shuttlewise beschikt over een hoofdkantoor in Rotterdam en een nevenvestiging in het Italiaanse Mortara (rondom Milaan). In 2009 startte de eerste shuttledienst Mortara-Rotterdam. Later volgden meerdere diensten. „De hoofdlijnen gaan tussen Mortara, Rotterdam, Gent en Krefeld. Verder hebben we ook een dienst tussen Rotterdam, Antwerpen en

CoolRail Rotterdam-Barcelona/Valencia.

het Franse Dourges. Wij rijden 2.000 treinen per jaar waarvan 1.500 vanuit Mortara naar Rotterdam, Gent en Krefeld. Reken maar uit hoeveel kilometer je daarmee jaarlijks van de weg haalt”, aldus Martijn Elbers, managing director van Shuttlewise.

Spoorman van het jaar

Hij werd eind september tijdens een spoorcongres in het Brabantse Oirschot uitgeroepen tot Spoorman van het jaar 2019. Met deze verkiezing spreekt het voorlichtingsbureau Rail Cargo haar waardering uit voor mensen die zich sterk maken voor de promotie van het railgoederenvervoer. Martijn Elbers werd door de jury geprezen vanwege het stabiele netwerk van intermodale diensten dat hij met Shuttlewise in het afgelopen decennium heeft opgebouwd. De Brabander



Trein Rotterdam-Mortara.

kreeg een gouden modelloc uit handen van Henk van Dieren, die in 2018 de award won.

Geconditioneerde goederen

Elbers heeft volgens de jury aangetoond dat intermodale verbindingen ook mogelijk zijn naar lastige bestemmingen als Frankrijk en Spanje. Daarmee heeft de onderneming een nieuwe markt bereikt voor het goederenvervoer per spoor. „Geconditioneerde goederen gaan naar het Noorden en bijvoorbeeld plastic korrels naar het Zuiden. Zo worden vanuit Spanje sinaasappelen en meloenen naar Rotterdam vervoerd, terwijl containers met droge lading retour gaan.”

Positieve reacties

De Brabander ontving na het 'huldeblijk' vele positieve reacties. „Het is een leuke bevestiging, maar vooral ook een compliment voor hetgeen het team van Shuttlewise in de afgelopen 10 jaar heeft bereikt”, vertelt de regerend Spoorman van het Jaar.

Strategische corridors

Shuttlewise heeft als doel kwalitatief hoogwaardige containertreinen (shuttles) te ontwikkelen op belangrijke, strategische Europese corridors. Hiervoor wordt het volume van verschillende partijen, met name logistiek dienstverleners en expediteurs, met een gezamenlijke interesse in een specifieke bestemming gebundeld.

Regisseur

Shuttlewise is de onafhankelijke operator die fungeert als regisseur van de shuttle en derhalve verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van de dienst. Het bedrijf draagt het financiële risico over de restcapaciteit van de shuttle.

Cargo footprint

„Ik geloof sterk in de noodzaak van de modal shift. Als je toch ziet wat een enorm aantal vrachtwagens er dagelijks over de weg rijden! Meer vervoer over het spoor en het water is een must. Een toenemend aantal bedrijven wil haar cargo footprint verlagen. Daar kan intermodaal vervoer in belangrijke mate aan bijdragen”, legt Elbers uit.

Frankrijk

In 2015 is de eerste Shuttlewise dienst uit Rotterdam in het Franse Dourges aangekomen. Het markeerde de start van de allereerste shuttledienst Rotterdam-Frankrijk. Het contract hiervoor tijdens het staatsbezoek van Koning Willem-Alexander en Koningin Maxima in Parijs ondertekend. De dienst rijdt vijf keer per week.

Novatrans

De shuttledienst is een samenwerking met het Franse Novatrans. „Via hun zeven shuttles vanuit Dourges brengen we Rotterdam



CTT terminal Rotterdam.

over het spoor in verbinding met heel Frankrijk”, zegt Elbers.

Marseille

De shuttle rijdt op de trimodale Delta 3-terminal in Dourges. Daar heeft de Shuttlewise-trein ook aansluiting op de dienst van Greenmodal op Marseille. Er rijden wekelijks zo'n 150 treinen vanuit Rotterdam naar Duitsland en 70 naar Italië.

Shortsea

Inmiddels kunnen dus ook Franse en Spaanse bedrijven via Rotterdam efficiënt gebruik maken van de vele shortsea en andere verbindingen voor export. Zo is de dienst van Shuttlewise vanuit Gent ook interessant voor short sea. Goederen uit Italië komen aan op de terminal Kluizendok in Gent en van daaruit richting het Verenigd Koninkrijk.

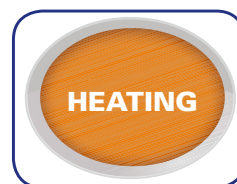


Managing director Martijn Elbers van Shuttlewise (2e van rechts) werd uitgeroepen tot Spoorman van het Jaar 2019.



TANKCONTAINER DEPOT VENLO

IS ALSO A PART OF TANK CLEANING VENLO BV



COLUMBUSWEG 27 5928 LA VENLO +31-(0)77-3241010 | INFO@TANKCLEANINGVENLO.NL | WWW.TANKCLEANINGVENLO.NL

The entire process in one hand.

Heavy and special constructions, that is our specialism.

We are experts at machining, reshaping, constructing and all other related operations in various types of steel for on- and offshore industry.



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

Frankrijkweg 9, 4455 TR Nieuwdorp T +31 113 613130 info@overlasko.nl , www.overlasko.nl



AYOP benoemt nieuwe directeur

Sylvia Boer (37) is per 1 februari als directeur in dienst van Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP). Boer fungeert in deze nieuwe functie binnen de vereniging voor offshorebedrijven in het Noordzeekanaalgebied als spil tussen de leden, overheid en stakeholders. AYOP ziet grote kansen voor de offshore wind in de regio, maar ook zeker voor olie & gas, en wil deze ten volste met de komst van Boer gaan benutten.



Boer werkte de afgelopen acht jaar bij Damen Shipyards Group, waarvan de laatste drie jaar als Head of Communications. Vóór Damen heeft ze vijf jaar voor branchevereniging Scheepsbouw Nederland (tegenwoordig Netherlands Maritime Technology) gewerkt als export manager en beleidsmedewerker. Daarnaast is Boer voorzitter van WISTA Nederland, Women's International Shipping and Trading Association. In deze functie streeft zij onder andere naar het verbinden van vrouwen in de maritieme industrie en het versterken van hun kennis en netwerken. Dankzij haar verschillende rollen heeft Boer een breed (maritiem) netwerk en een sterk track record opgebouwd, die gaan helpen om AYOP's toekomstplannen te realiseren.

Ron Davio, voorzitter AYOP: "Boers ervaringen dragen bij aan de professionaliseringsslag van AYOP. Onze vereniging telt inmiddels 80 leden en dat aantal groeit snel. Daarnaast nemen, door onder andere de komst van de windparken Hollandse Kust, de offshore wind activiteiten in de regio in rap tempo toe. Deze twee ontwikkelingen vragen om intensieve samenwerking met overheden, leden en stakeholders. Sylvia Boer wordt verantwoordelijk voor alle activiteiten van AYOP die daarmee samenhangen."

Sylvia Boer: "Ik heb ontzettend veel zin in deze uitdaging; om samen met de leden, overheid en stakeholders het Amsterdam IJmuiden offshore energy ecosysteem verder te ontwikkelen. Zodat we nieuwe bedrijven en ladingstromen kunnen aantrekken, nieuwe fondsen voor innovaties kunnen aanboren en nieuwe mensen naar de sector kunnen trekken. Laten we deze regio samen nog duidelijker op de kaart gaan zetten!"

COLUMN

De aansprakelijkheid van de stuwadoor jegens derden

Stelt u zich voor: bij uw bedrijf komen dagelijks schepen aan de kade en van u wordt verwacht dat grote ladingen bulkgoederen worden overgeslagen. Om de risico's die daarbij voor u als stuwadoor komen kijken in te perken sluit u met een ladingbelanghebbende een overeenkomst waarop uw algemene voorwaarden van toepassing zijn. In uw algemene voorwaarden staat een exonatieclausule: u bent slechts in bepaalde gevallen en tot een beperkt bedrag aansprakelijk voor eventuele schade veroorzaakt aan de lading tijdens het overslaan.

Aangezien in de logistieke keten talloze bedrijven betrokken kunnen zijn, kan het voorkomen dat de ladingbelanghebbende ook de overslag van lading van andere (derden-)ladingbelanghebbenden bij u heeft geregeld. Kunt u zich jegens deze derden ook beroepen op de aansprakelijkheidsbepalingen in uw algemene voorwaarden?

Het uitgangspunt is dat contractuele bedingen, dus ook algemene voorwaarden, alleen van kracht zijn tussen de partijen bij een overeenkomst. In bepaalde gevallen kan een uitzondering op dit beginsel worden aanvaard, namelijk als een derde een contractueel beding in redelijkheid tegen zich moet laten gelden, oftewel derdenwerking. Daarvoor moet dan wel een voldoende rechtvaardiging worden gevonden in de aard van het betreffende geval. Dat is een zware toets.

Een voldoende rechtvaardiging kan zich voordoen als sprake is van gedragingen van de derde die het vertrouwen hebben gewekt dat de stuwadoor dit beding zal kunnen inroepen in relatie tot die derde. In een bekend arrest van de Hoge Raad was van dergelijke gedragingen sprake, omdat de stuwadoor en de derde overleg hadden gepleegd en de derde supervisie hield over de behandeling van de lading. Men moet er wel op bedacht zijn dat derdenwerking eerder de uitzondering is dan de regel. In een andere zaak was bijvoorbeeld niet voldoende dat de derde kennis kon nemen van borden met een verwijzing naar de algemene voorwaarden op het terrein van de stuwadoor.

Omdat de vraag of algemene voorwaarden derdenwerking hebben vaak negatief moet worden beantwoord, kan een stuwadoor dit vraagstuk maar beter helemaal vermijden. Als het onmogelijk is met alle betrokkenen te contracteren, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de afspraak dat de opdrachtgever de stuwadoor vrijwaart voor aanspraken van derden. Wij helpen u graag met het opstellen van contracten en algemene voorwaarden.

Hebt u vragen? Neem dan contact op met Richard Latten van Van Traa Advocaten (latten@vantraa.nl).



” International trade,
transport & insurance

vantraa.nl



25-jarige expediteur Trimodal Europe uit Hoogvliet Regisseur met hart voor het spoor

Door: Henk van de Voorde

Foto: Portpictures

Spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Hoogvliet is gespecialiseerd in het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen en het intermodale spoorvervoer. Het bedrijf in de Rotterdamse havenregio, dat in 2020 in het teken staat van het 25-jarig bestaan, heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de toekomst. Er is extra kantoorruimte en het personeelsbestand is bijna verdubbeld zodat de kwaliteit van de service nog beter gewaarborgd wordt. „Wij geloven als geen ander in de toekomst van de intermodale transportoplossingen. Door de toenemende files, de scherpe rij- & rusttijdenwet, verhogingen van de tol en het gebrek aan chauffeurs zijn wij van mening dat de modale shift de enige oplossing is voor de toekomst. De wegen slippen dicht en daarnaast is het spoorvervoer de stikstof vriendelijkste transportoplossing”, aldus CEO Don van Riel van Trimodal Europe.

De kracht van Trimodal is dat de klant van A tot Z ontzorgd wordt. „Wij bieden een totaaloplossing. Elk transport is uniek en zo behandelen wij het ook. Natuurlijk proberen we zo veel mogelijk lading te vervoeren per spoor (dat zit namelijk in ons DNA) maar ook wij realiseren ons dat dit niet altijd de meeste passende oplossing is. We bieden onze klanten naast het spoor ook altijd de optie om de goederen via andere modaliteiten te vervoeren. Afhankelijk van de bestemming, gewenste lever- of losdatum en kosten, bekijken wij elke modaliteit die het beste past bij de wensen van onze klant”, zegt Manuel Jumelet, manager sales en intermodaal.

Handelsoorlog

2019 was een jaar met vreemde pieken en dalen in de intermodale markt. Januari 2019 was een extreem drukke maand en deze hectiek liep door tot aan het Chinese nieuwjaar. Met name door de handelsoorlog tussen de VS en China, trok de markt na het Chinese nieuwjaar vorig jaar niet zo aan als normaal. Er was wel een lichte stijging in volume te zien, maar de markt werd grilliger en minder voorspelbaar.

Brexit

„Naast de Handelsoorlog tussen VS en China hebben we ook te maken met de tegenvallende economische vooruitzichten in Duitsland. In juni daalde het economische klimaat tot het laagste niveau sinds eind 2014. Door deze onzekerheid worden bedrijven voorzichtiger met investeren en dat zie je terug in de volumes. Vooral de buitenlandse handel drukt op de Duitse economie. De Brexit heeft een merkbaar effect op het economisch klimaat. De markt is in een afwachthouding hetgeen alleen maar

voor meer onrust zorgt. Helaas hebben we allemaal te maken met deze invloeden en moet je inspelen op de kansen die de markt biedt”, vervolgt Jumelet.

Roeping

Trimodal ontzorgt de klant met wagonmanagement, checken van de lading, opmaken van documenten en tracking & tracing. „Voor ons is het een roeping om het milieuvriendelijke vervoer per spoor of over het water te bevorderen om de groeiende congestie van het wegvervoer tegen te gaan. Minder uitstoot van CO₂ en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet. Bovendien maken zware vrachtwagens de wegen kapot. Daarom zijn we ook



Foto: Portpictures

Don van Riel, CEO van Trimodal Europe.

voorzitter van nieuwe milieuvriendelijke initiatieven zoals rijden op waterstof", legt Van Riel uit.

Gaten in de tijd

Waar railvervoerders vaak werken met shuttles en een vaste dienstregeling, kijkt Trimodal als ketenregisseur naar de gaten in de tijd en de leegloop van locs en personeel (machinist en rangeerders). „We hebben wel een bijzondere passie voor het spoor, maar kiezen voor andere modaliteiten als dat wenselijk is. Over het water kunnen veel grotere volumes worden vervoerd. Kolen is een commercieel laagwaardig product. Per trein kan bijvoorbeeld maximaal 5.000 ton kolen worden vervoerd, terwijl dat per duwbak zo'n 25.000 ton is. Indien mogelijk benutten we het water, dat wil zeggen als er tijd voor is en het goedkoper kan", verklaart Van Riel, die al ruim 35 jaar actief is met spoorexpeditie.

Drie modaliteiten

De naam Trimodal wijst op de drie modaliteiten spoor, water en weg met een sterke nadruk op de eerste twee. „Wij prefereren een combinatie van de binnenvaart en het spoor. Aansluitend dient alleen het laatste stukje over de weg vervoerd te worden. Bijvoorbeeld containers die aangeleverd worden op de spoorterminal in de haven van Rotterdam en van daaruit naar Wenen moeten worden vervoerd. De klant wil zoveel mogelijk meenemen tegen zo laag mogelijke kosten. Een goede beladingsgraad is dan ook van groot belang. Wij zorgen ervoor dat ook die laatste container meegaat. Lege containers blijven in principe in Oostenrijk. Dat spaart kosten uit van het vervoer van lege containers naar Rotterdam. Dit is een voordeel van het spoor ten opzichte van het wegvervoer. De kilometers die een vrachtwagen leeg rijdt worden namelijk bij de prijs opgeteld."

Betonbouw

Trimodal is altijd op zoek naar de meest efficiënte en innovatieve oplossing. Sinds twee jaar is het bedrijf uit Hoogvliet ook te vinden in de wereld van de betonbouw. „Zo hebben wij al diverse bouwmaterialen van de weg over gezet naar het spoor en het water. De bouwsector is snel geneigd om alle prefab modules op de traditionele manier over de weg te vervoeren. Wij kijken verder en bieden onze klanten alternatieven aan en ontwikkelen nieuwe concepten. Door innovatief om te gaan met de te vervoeren elementen, kunnen wij op de middellange en lange afstanden over het algemeen goedkopere transportoplossingen aanbieden ten opzichte van de traditionele manier. Een bijkomend voordeel is de lagere uitstoot van CO₂. Het spoor en de binnenvaart zijn vele malen schoner dan de weg optie", zegt Jumelet.



Foto: Portpictures

Flexibel

Geen uitdaging is te groot voor ons, gaat hij verder. „Zo zijn wij bezig met de ontwikkeling van nieuwe concepten, zodat bouwelementen zonder overslag via verschillende modaliteiten vervoerd kunnen worden. De elementen zijn erg kwetsbaar en bij elke overslag is er kans op schade. Door de sandwich elementen van fabriek tot bouwplaats zonder overladen te vervoeren zijn de kosten lager, ben je flexibeler en is de kans op de schades minimaal."

Nieuwe bestemmingen

Naast de vaste routes zoals Duitsland, Scandinavië en Oost Europa, biedt Trimodal veel nieuwe bestemmingen aan. „Geheel Zuid-Europa en Turkije zijn nu ook landen waar wij sterk op zijn. Voor alle bestemmingen kan Trimodal het voor- en natransport verzorgen met haar lokale partners op

basis van containers en trailers", benadrukt Patricia Breederland, key account manager customer service.

Ketelwagons

Trimodal is sinds de millenniumwisseling ieder jaar stevig door blijven groeien. Met een specialisatie van zowel het conventionele als het intermodale spoorvervoer speelt het bedrijf een belangrijke rol in de vervoersketen en zorgt het voor creatieve logistieke oplossingen.

Conventioneel

„Trimodal Europe is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Wij verzorgen bijvoorbeeld via ketelwagons het vervoer per

Vervolg op pagina 13



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



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



- Op- en overslag
- Transport & expeditie
- Gevaarlijke stoffen
- Douane expeditie

We always find a way

Pfauth Logistics BV verzorgt logistieke diensten op maat aan diverse industriële, handels- en maritieme bedrijven vanuit het haven- en industriegebied van Vlissingen-Oost. Ons bekwame en enthousiaste team levert hoogwaardige diensten zoals opslag, transport & expeditie en AEO-gecertificeerde douane-activiteiten. Met kwaliteit en expertise als uitgangspunt zorgt Pfauth Logistics voor volledige logistieke dienstverlening en is ISO 9001-2000 gecertificeerd.

www.pfauth.nl



spoor van olie, benzine, (bio)diesel en chemische producten zoals styreen, hexene en mercaptaan. Ook is Trimodal specialist in het vervoer per spoor van agrarische producten en projectladingen”, aldus conventioneel manager Bea Schoenmakers, die al ruim 20 jaar voor Trimodal werkzaam is.

Wagenladingverkeer

Conventioneel goederenvervoer is met name op ‘wagenladingverkeer’. Dit is voor bedrijven die minder dan complete treinladingen willen vervoeren. Zij kunnen via hun eigen spoor aansluiting of een openbare spoor aansluiting in de buurt, één of meerdere wagons versturen via een groot Europees netwerk van rangeerterreinen.

Chemische bedrijven

Trimodal Europe werkt voor een aantal chemische bedrijven. „We vervoeren voor hen chemische vloeistoffen in ketelwagons. Onze klantgerichte aanpak zorgt ervoor dat we al jarenlang voor diverse bedrijven succesvol deze ladingen mogen verzorgen. Zodra de klant meldt dat er een opdracht is tot vervoer, nemen wij vanaf dat moment alles compleet uit handen, zodat uiteindelijk het verkochte product op tijd wordt geleverd bij de eindontvanger”, vervolgt Schoenmakers.

Containers

Daarnaast draagt Trimodal zorg voor het vervoer naar het achterland van containers die overzee binnenkomen. Deze worden direct of na een fytosanitaire keuring per spoor of via de binnenvaart naar de ontvanger gebracht. De keuze van de vervoersmodaliteit is afhankelijk van de wensen van de klant, waarbij transittijd, kosten en bestemming een belangrijke rol spelen.



V.l.n.r. Bea Schoenmakers, Don van Riel, Patricia Breederland en Manuel Jumelet van Trimodal Europe.

Nieuwe shuttletreinen

„Intermodal blijft booming. Wij zoeken spoorwegmaatschappijen bij elkaar tegen een schappelijke prijs. Of het nu gaat om vervoer om de hoek in Nederland, van Zuid- naar Noord-Duitsland of van Rotterdam naar Zuid-Frankrijk. We proberen ons te onderscheiden door alert te zijn, met nieuwe concepten en nieuwe shuttletreinen, ook naar lastige gebieden zoals in Oost-Europa. Als onafhankelijke spoorwegexpediteur werken we met verschillende spoorwegmaatschappijen, wageneigenaren, terminals en shuttle operators. Primaire doelstelling is dat de treinlengte zo goed mogelijk wordt benut”, zegt Van Riel. Naast Polen en Tsjechië is met name Roemenië een groeiemarkt voor Trimodal.

Het vervoer van onderdelen naar ‘goedkope landen’ neemt namelijk toe.

Deepsea

De drie modaliteiten (water, spoor en weg) worden door Trimodal Europe BV optimaal gebruikt. Conventionele ladingen worden bijvoorbeeld deels per kustvaart en deels per spoor vervoerd voor klanten in Duitsland en Frankrijk. Naast shortsea verbindingen houdt Trimodal zich sinds de millenniumwisseling ook bezig met deepsea verbindingen tussen Europa en Amerika, in samenwerking met een Amerikaanse partner. Hiervoor is Trimodal Europe NVOCC BV in het leven geroepen. NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) is een rederij zonder eigen boten en specialist op het gebied van overzeese expeditie en droge bulk.

Binnenvaart

„Importcontainers komen binnen in havens als Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Bremerhaven. Als er genoeg tijd is kan het transport naar het achterland via de binnenvaart geschieden. Als er echter haast is geboden kan als vanzelfsprekend beter worden gekozen voor één dag met de trein in plaats van vijf dagen met een binnenvaartschip. We zijn praktisch ingesteld en zoeken altijd naar een geschikte oplossing, zoals het aanpassen van een gaswagon ten behoeve van vloeistoffen. We maken ook zoveel mogelijk gebruik van mobiele werkplaatsen. Dat is een stukje meedenken met de klant om kosten te besparen in de ketenregie”, aldus Van Riel, die in 2009 werd uitgeroepen tot Spoorman van het Jaar.

Europese verenigingen

Don van Riel (63) is bestuurder in een breed spectrum van nationale en Europese

Vervolg op pagina 14



Foto: Portpictures



verenigingen, vooral spoorweg gerelateerd. Hij is inmiddels 20 jaar voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG) en bijna 10 jaar van de Belangenvereniging Zeehaven Expeditie en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE). Daarnaast is Van Riel actief in de internationale Ferrmed te Brussel om de Nederlandse spoorinfrastructuur te promoten.

North Sea Port

Zo maakt hij zich bijvoorbeeld sterk voor de aanleg van de spoorlijn Axelse Vlakke-Zelzate in het kader van een goede ontsluiting van de haven- en industriegebieden. Dit Oostelijke spoor in het havengebied van North Sea Port lijkt inmiddels binnen afzienbare tijd gerealiseerd te worden. De aanleg van de VeZa-boog, waardoor treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen op Zoom in zuidelijke richting kunnen afslaan, wordt door Van Riel eveneens vurig bepleit. Met het aanleggen van acht kilometer spoor langs de A4 of het Schelde-Rijnkanaal zou er een directe verbinding kunnen komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaarlijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant te rijden.

NS

Don is geboren in Zeeuws-Vlaanderen en op zijn 7e verhuisd naar 'de overkant' op Walcheren waar zvader Adrie van Riel spoorwegbeambte werd bij de NS. Zo ontstond bij Don al op jeugdige leeftijd een voorliefde

voor het spoor. „Mijn vader heeft lange tijd op de stations in Vlissingen en Middelburg gewerkt en later in Roosendaal, waar hij bij onregelmatigheden moest gaan kijken wat er aan de hand was. De ene keer was er sprake van koperdiefstal, de andere keer had er weer eens 'een grapjas' een rol wc papier in de bovenleiding gegoooid.”

Verre Oosten

De expertise van Trimodal wordt inmiddels ook ingezet voor spoorverbindingen van

het Verre Oosten naar Europese bestemmingen. „Een autocarrier is 35 à 40 dagen onderweg van China naar Zeebrugge. Inclusief voor- en natransport is dat ongeveer 60 dagen. Vanaf de fabriek in Shanghai naar Zeebrugge is het vervoer per trein slechts 21 dagen.”

Logistieke keten

Trimodal is sinds 2000 steeds fors gegroeid. Daar kwam sinds het uitbreken van de financiële crisis geen verandering in. „Waar



de meeste bedrijven in de crisis terecht kwamen ging het bij ons na 2007 elk jaar beter. Met dank aan het type producten dat we vervoeren. Voor verschillende partijen handelen we complete treinen af. We zijn pro actief en lopen voorop in een niche-markt. Daarbij kijken we zelfs verder dan de deur, dan de laadramp zelf. We gaan de fabriek van de klant in om te kijken hoe we zaken kunnen optimaliseren. We hebben geen eigen loods, maar denken wel mee in de logistieke keten. Eén linerbag is bijvoorbeeld goed voor 26 big bags. De klep gaat open in een silo en zo'n linerbag wordt geladen en vervolgens verscheept. Daardoor moet een heftruckchauffeur niet steeds heen en weer rijden van de loods naar de silo. Allerlei handelingen zijn niet meer nodig. Het bespaart kosten waar in eerste instantie niet aan gedacht is."



Foto: Portpictures

Veiligheid en betrouwbaarheid

Veiligheid en betrouwbaarheid staan voorop bij Trimodal. Papieren moeten compleet zijn; containers die aangeboden worden met gevaarlijke stoffen moeten voorzien zijn van een Dangerous Goods Declaration. Zonder DGD gaat de container met gevaarlijke stoffen niet mee. Trimodal borgt de processen en beschikt over alle mogelijke certificeringen. Stap voor stap bouwt het Rotterdamse bedrijf verder aan de toekomst. „Het spoor is een veilige manier van transport, met gelukkig weinig incidenten”, benadrukt de managing director van Trimodal.

Communicatie

Trimodal Europe heeft te maken met ketelwagons met verschillende stoffen. „We zien het als een uitdaging om een wagon of container op tijd ergens te krijgen. Daar vechten we voor, telkens weer opnieuw. Een goede service en een goede opvolging zijn van groot belang. Er kan altijd wat fout gaan, bijvoorbeeld ten gevolge van de stakingen in Frankrijk. Het is dan zaak dat je goed communiceert met de klant.”

GPS systemen

Onze 'single wagons' zijn allemaal voorzien van GPS systemen, haakt Jumelet

in. „Hierdoor kunnen wij tot op de meter nauwkeurig vaststellen waar de wagon zich bevindt. Daardoor herkennen wij ook direct wanneer een wagon vertraging heeft en kunnen daar dan snel op reageren. We zijn altijd loyaal aan onze klanten. Als onafhankelijke expediteur hebben wij in de loop der jaren ook goede businessrelaties voor de langere termijn opgebouwd met verschillende leveranciers. Hierdoor kunnen we nét dat stukje extra service bieden dat de klant wenst.”

www.trimodal-europe.com



Foto: Portpictures



Complex transport & logistics. One solution. Lubbers.



Lubbers
road transport

Road Transport

The best network to, through and from Europe. Standard, Dangerous, Exceptional. Hotshot, Urgent or Groupage.



Lubbers
projects & services

Projects & Services

All the specialist expertise, people and equipment you need for extraordinary logistics projects and dedicated services.



Lubbers
global freight

Global Freight

Forward your business with our global connections. Tailored multimodal solutions by Air, Sea, Road & Rail.



Lubbers
logistics group

www.lubbers.net



Foto: Kloet

Recordoverslag 2019 in Amsterdamse haven

In de Amsterdamse haven is in 2019 met 86,3 miljoen ton een nieuw recordoverslag geboekt, tegenover 82,3 miljoen ton in 2018. Dit is een stijging van 6%. Samen met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied kwam daarmee de totale overslag in 2019 uit op 105 miljoen ton ten opzichte van 101,8 miljoen ton in het jaar daarvoor.

In IJmuiden daalde de overslag met 7,9 % tot 17,2 miljoen ton. Beverwijk zag de overslag stabiliseren tot 0,7 miljoen ton. Zaanstad kende eveneens een stabilisering tot 0,2 miljoen ton. Dat blijkt uit de voorlopige overslagcijfers die vandaag bekend zijn gemaakt.

Grootste stijgers

Het record in de Amsterdamse haven is afgelopen jaar met name veroorzaakt door meer overslag van energieproducten, zoals kolen met 18 % tot 15,5 miljoen ton tegenover 13,1 miljoen ton in 2018. Deze stijging was toe te schrijven aan marktomstandigheden die zorgden voor een sterke groei in export naar niet-traditionele regio's, zoals Azië en het Zwarte Zeegebied. Naar verwachting is deze groei niet structureel. In Amsterdam is met de sluiting van Hemwegcentrale 8 in december 2019 een groot kolenpakket komen te vervallen. De overslag van olieproducten steeg in 2019 met 5 % tot 50 miljoen ton tegenover 47,4 miljoen in 2018. Deze stijging werd veroorzaakt door gunstige omstandigheden in de benzinemarkt.

Met 33,6 miljoen ton werd ook in droge bulk een groei van 6 % gerealiseerd, ten opzichte van 31,6 miljoen ton in 2018. De container-

overslag groeide met 12%, evenals de overslag van Ro/Ro met 17%. In de overslag van chemische producten en bouwmaterialen werd een stijging gerealiseerd van respectievelijk 3,4% en 2,4%.

Grootste dalers

Tegenover de stijgers staan de dalers. De ladingstroom agri-producten daalde vorig jaar met 5% tot 7,9 miljoen ton en overige general cargo – waaronder projectlading – met 35% ten opzichte van 2018.

Cruise

In 2019 heeft Amsterdam 117 zeecruiseschepen ontvangen tegenover 180 in 2018. De belangrijkste reden voor deze daling was de invoering van de toeristenbelasting met ingang van 1 januari 2019. In 2020 zullen naar verwachting eenzelfde aantal zeecruiseschepen Amsterdam aandoen, waarvan er twaalf voor de eerste keer naar de stad komen. Het aantal zeecruisepassagiers daalde aanzienlijk: van 425.000 in het vorige jaar naar 294.000. In IJmuiden bedroeg het aantal zeecruisebezoeken 62 tegenover 30 in 2018. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen in 2019 bedroeg 2.282 ten opzichte van 2.007 in 2018.

Import en export

De import in de Amsterdamse haven steeg in het afgelopen jaar met 5,7 % tot 53,2 miljoen ton. De export groeide met 5,5 % tot 33,6 miljoen ton.

Gronduitgifte

In 2019 werd 20 ha uitgegeven tegenover 43 ha in 2018. Grote uitgaven vonden onder meer plaats aan GBN AGR (Artificial Grass Recycling) van 2 ha en een distributiecentrum aan de Conakryweg van 5,7 ha. Ook kocht Port of Amsterdam in 2019 een kavel

aan van 6 ha in HoogtIJ, na een eerdere aankoop van 10 ha in 2016.

Koen Overtoom, CEO van Port of Amsterdam: „De Amsterdamse haven is een echte energiehaven waar nu nog groei plaatsvindt in fossiele brandstoffen, maar waar we voorsorteren op de overgang naar duurzame brandstoffen zoals waterstof en biobrandstoffen. In onze haven zitten op dat gebied al grote spelers, zoals Argent Energy en Greenergy. Naast overslag vinden we onze toegevoegde waarde belangrijk. Deze bedraagt 7 miljard euro en geeft weer wat de haven voor stad en regio betekent op het gebied van onder meer werk en innovatie. De Amsterdamse haven levert energie voor de Metropool Regio Amsterdam en ondersteunt het stadsbestuur in zijn ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn. Ook in 2019 was sprake van uitbreiding van het circulaire cluster in de haven met de komst van de eerste circulaire verwerkingsfabriek voor end-of-life kunstgras in Nederland. Dat zijn belangrijke ontwikkelingen voor de verduurzaming van onze economie.”

Voor meer informatie ga naar www.portofamsterdam.com





Lubbers Logistics Group verruimt de horizon

Door: Henk van de Voorde

Foto: Guido Pijper

Lubbers Logistics Group, waar Lubbers Global Freight onderdeel van is, beschikt over 14 strategisch gelegen vestigingen door heel Europa waarvan zes in Nederland. Zo is er ook een vestiging midden in het Rotterdamse Botlekgebied. Lubbers heeft zich ontwikkeld van eenmansbedrijf met één truck in 1929 naar een wereldwijd opererend bedrijf in 2020 dat haar klanten volledig faciliteert op het gebied van logistiek. Zo biedt Lubbers Global Freight specifieke maatwerkoplossingen voor iedere (complexe) logistieke uitdaging. Opties in de lucht- en zeevracht worden gecombineerd met vervoer per spoor en het eigen wegtransportnetwerk in Europa van Lubbers Road Transport.



Lubbers
global freight

„Het mooie aan Rotterdam is dat alle modaliteiten samen komen. Waar Schiphol de hub is voor luchtvracht, heeft Rotterdam de focus op zeevracht, spoor en binnenvaart. Wat niet in een vliegtuig past wordt hier in de haven van Rotterdam afgehandeld, zoals industriële projectlading”, aldus Pascal Lammerts van Bueren, Director Global Network Operations bij Lubbers Global Freight.

Rotterdamse cultuur

„Ons team aan de Nieuwesluisweg in de Botlek is een vertaling van de Rotterdamse cultuur. Wij staan dicht bij de klant en proberen een familiegevoel uit te dragen. Onze mensen spreken letterlijk en figuurlijk de taal van de klant”, vervolgt de uit de havenregio Rotterdam afkomstige ondernemer.

Binnenvaart

„Rotterdam is natuurlijk bij uitstek geschikt voor de inzet van binnenvaartschepen en daar maken we, indien mogelijk, zeker gebruik van. Een mooi recent voorbeeld is de belevering van materialen voor de nieuwe vleugel die aangebouwd wordt aan het ziekenhuis in Capelle aan den IJssel”, zegt Jaap Kroon, Director Global Business Development bij Lubbers Global Freight.

Footprint

Die lading is voor het grootste deel met een binnenvaartschip vervoerd. Alleen



Pascal Lammerts van Bueren, Director Global Network Operations: „In Rotterdam komen alle modaliteiten samen.”



voor het laatste stukje van de route is gebruik gemaakt van trucks. „Wij proberen bij te dragen aan het verlagen van de CO2 footprint. Waar mogelijk vermijden we de snelwegen door gebruik te maken van milieuvriendelijke modaliteiten zoals de binnenvaart en het spoor”, vult Pascal aan.

Group

De bedrijven Lubbers Global Freight, Lubbers Projects & Services en Lubbers Road Transport vormen samen de Lubbers Logistics Group. Het concern is actief in diverse sectoren, met een bijzondere focus op energy (oil & gas, renewables), haven & industrie en maritiem.

Uitgebreid netwerk

Het concern staat voor een uitgebreid netwerk, kennis van de diverse regio's en een persoonlijke aanpak. Logistiek maatwerk wordt tot op de plek van bestemming gegarandeerd. Er is veel expertise in huis



Foto: Guido Rijper



Jaap Kroon, Director Global Business Development.

om een hogere toegevoegde waarde te scheppen in de logistieke keten.

Complexe sectoren

„Lubbers Global Freight is gespecialiseerd in projecten waarbij goederen snel of naar moeilijke bestemmingen vervoerd moeten worden. Daarnaast hebben we veel ervaring in het behandelen van exceptionele vrachten en gevaarlijke goederen”, legt Jaap uit.

Wereldwijde pioniers

„Het is belangrijk om mee te bewegen met onze klanten en te zorgen voor logistieke maatwerkoplossingen. In onze dienstverlening blijven we wereldwijd pionieren. Zo zijn we inmiddels ook actief in Roemenië, Turkije en Singapore”, vervolgt hij. Binnenkort opent Lubbers Global Freight ook kantoren in London Heathrow en Dubai.

Standaards

Jaap en Pascal hebben in de afgelopen decennia veel kennis opgebouwd vanuit met name de olie & gas en de zware industrie. Die standaards worden aangewend bij Lubbers Global Freight. Zo is er speciale expertise in huis voor exceptionele lading, gevaarlijke goederen en value added logistics.

Transittijd

„Samen met onze collega's staan we voor kwaliteit en een hoog service level. We ontzorgen onze klanten van A tot Z, vanaf de aanvraag tot en met de eindbestemming. Cruciaal is de transittijd, want die is bepalend voor de modaliteit. Van A naar B vervoeren is in principe niet zo moeilijk, maar dat ligt anders in het geval van bijvoorbeeld oversized goederen of gevaarlijke stoffen”, licht Pascal toe.



Maatwerk

„We proberen altijd in lijn van de klant te denken en de beste logistieke maatwerkoplossing te bieden. De specifieke omstandigheden bepalen de vervoersmodaliteiten. Daarbij zijn we creatief. Ons team durft dan ook buiten de geijkte paden te treden”, besluit Jaap.

www.lubbers.net





Trainingsprovider RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider Specialist in veiligheid

Door: Henk van de Voorde

Het eerste lustrum van RelyOn Nutec in de haven van Oostende werd onlangs gevierd met een sfeervol netwerkevenement. In het state-of-the-art opleidingscentrum aan de Esplanadestraat, waarbij het nuttige met het aangename werd verenigd, worden in de dagelijkse praktijk allerlei scenario based trainingen gegeven. De Vlaamse vestiging van RelyOn Nutec (het voormalige Falck Safety) bevindt zich sinds 2015 midden in de Blue Energy Port van Oostende, een van de havens die voorop loopt in Europa bij de ontwikkeling van offshore windparken. De aanwezigen kregen in groepen een rondleiding en werden onder het genot van een hapje en een drankje bijgepraat over onder andere de Global Wind Organisation in 2020. Bovendien werd de nieuwste GWO opleiding 'Slinger Signaller' gepresenteerd. Ook kon er kennis worden gemaakt met de nieuwste trends binnen RelyOn Nutec rond digitalisering in de trainingswereld: E-learning, Computer Based Training, Simulator Based Training en Competence & Training Management systemen.

RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider in veiligheidstrainingen. De global footprint is één van de belangrijkste elementen voor haar klanten. De trainingsprovider heeft een enorm internationaal netwerk van trainingscentra, waar de hoge kwaliteit op uniforme wijze waar ook ter wereld wordt geborgd. De globalisering kwam ook treffend tot uiting in de toespraken bij de viering van het eerste lustrum in Oostende. RelyOn Nutec beschikt inmiddels over 37 trainingscentra in 22 landen.

Waarden

„Ruim een jaar geleden vond onze naamsverandering plaats. Onze nieuwe naam staat voor dezelfde waarden en dienstverlening, zoals men die al meer dan 50 jaar van ons gewend is. Daarbij zet RelyOn Nutec extra in

op de nieuwste digitale ontwikkelingen op het gebied van veiligheids- en overlevingsstrainingen. Zo willen we nog sneller inspelen op de noden van onze klanten wereldwijd”, aldus Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec, in zijn toespraak bij de viering van het eerste lustrum in het moderne trainingscentrum in Oostende.

Groei

RelyOn Nutec verzorgt al ruim een halve eeuw over heel de wereld veiligheids- en overlevingsstrainingen voor de oil & gas, renewables, maritieme, industriële en publieke sector. Bovendien is er ook een alsmaar toenemende focus op de offshore wind energiemarkt. De trainingen variëren van het ondersteunen van mensen bij het



Presentatie in Oostende van Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe.



De aanwezigen luisteren naar de toespraken tijdens de viering van het eerste lustrum van RelyOn Nutec in Blue Energy Port Oostende.

ontwikkelen van hun professionele vaardigheden tot en met het organiseren van crisismanagement voor multinationals. Aangescherpte veiligheidseisen en toenevende uitbesteding aan een professionele partner als RelyOn Nutec zorgen voor een flinke groei van het concern.

Praktijkgericht

De trainingen zijn voornamelijk praktijkgericht. Het zijn voor het overgrote deel scenario based oefeningen en bevatten slechts 20 procent theorie. RelyOn Nutec traint op herkenbare situaties, uit het leven gegrepen. De trainingen zijn volledig geaccrediteerd door organisaties als NOGEP, OPITO, GWO en ILT conform de STCW standaard, zodat ze allemaal blijven voldoen aan de strenge veiligheidsnormen van diverse sectoren.

Competentie

Naast 'compliance' bewaakt RelyOn Nutec vooral de 'competentie' van de mensen. „Een certificering is een momentopname, te vergelijken met een foto. 'Competentie' is echter een eeuwig durend proces. Wij merken dat veel bedrijven wel compliant zijn, maar worstelen met de competenties. Het op peil houden van de vaardigheden van de medewerkers is echter het allerbelangrijkste”, aldus Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec.

Noodsituatie

„Wij trainen personeel in veilig gedrag en overlevingstechnieken, gericht op het voorkomen van ongevallen en verwondingen. In onze trainingen leggen we de nadruk op de mogelijkheid om de eigen emotionele reacties in stressvolle situaties beter te doorgronden. Wij weten hoe mensen kunnen reageren en waartoe ze in staat zijn. We bieden de vaardigheden om op de juiste wijze te reageren in een noodsituatie.”

Duurzame energie

Bij RelyOn Nutec zit veiligheid in het DNA. „Daarom vertrouwen mensen op ons. Zo bieden wij praktijkgerichte en realistische veiligheidstrainingen, die bijvoorbeeld volledig toegesneden zijn op de sector duurzame energie. Door te investeren in specifieke voorzieningen op onze oefenlocaties, waaronder een windturbine-trainingstoren en een boottransfer-simulator, kunnen we wereldwijd voldoen aan alle klantbehoeften op het gebied van veiligheid en technische training”, aldus Van Cauwenberghe, die leiding geeft aan een team van ruim

250 medewerkers in België, Duitsland en Nederland.

Scenario based

In de eigen zwembaden worden ook golven, hevige regenval, donder, bliksem en duisternis nagebootst. „Via simulatoren worden mensen geconfronteerd met noodsituaties. Door de leef- en werkomgeving na te bootsen mag ervan worden uitgegaan dat bij werkelijke calamiteiten op de automatische piloot wordt gehandeld. In ieder geval is de

Vervolg op pagina 23



Harry van der Vossen, Director of Digital Learning.



ONTMANTELN VAN OLIE- EN GASPLATFORMEN




Al 75 jaar vertrouwd met complexe, industriële sloopwerken

- Dismantling and recycling
- Refurbishment of offshore installations
- NORM services
- Transport, loading, assembly & storage
- Ship cleaning and maritime waste

HOONDEERT
SERVICES & DECOMMISSIONING

HOOFDKANTOOR
Spanjeweg 4
4455 TW
Nieuwdorp

+31 (0)113 35 25 10
info@hsd.nl
www.hsd.nl



**VERANTWOORD OMGAAN
MET SCHEEPSAFVAL EN
INDUSTRIEEL AFVALWATER**

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE



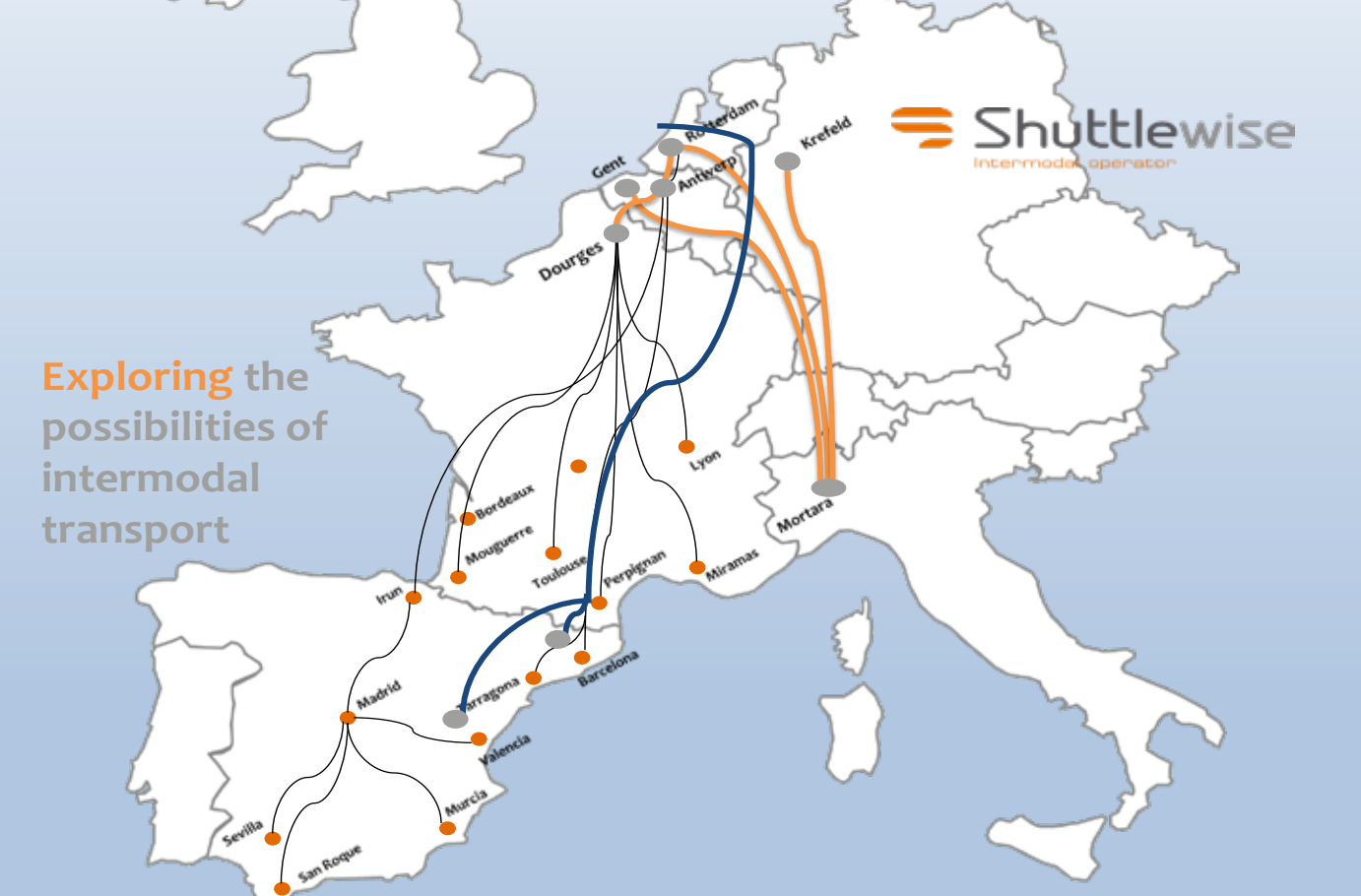
Vertegenwoordigt in de grotere havens:

- Amsterdam
- Rotterdam
- Antwerpen
- Gent
- Terneuzen
- Vlissingen



M Martens
CLEANING

Nieuwdorp | Tel: 0113 - 67 22 10 | info@martenscleaning.nl
www.martenscleaning.nl



Exploring the possibilities of intermodal transport

Shuttlewise
intermodal operator

Contact us at sales@shuttlewise.nl or www.shuttlewise.nl

kans veel groter dat de veiligheidsregels dan goed worden nageleefd. De scenario based trainingen dragen in belangrijke mate bij aan de persoonlijke veiligheid van de medewerker en zijn collega's." Ook geavanceerde brandbestrijdingsfaciliteiten en simulatoren voor het ontsnappen uit een helikopter onder water, worden ingezet om situaties na te bootsen.

Rotterdam

In Rotterdam is het concern sterk gericht op de industrie en de maritieme sector. Het beschikt op de Maasvlakte over een trainingscentrum van 6,5 hectare. RelyOn Nutec Fire Academy verzorgt in Rotterdam opleidingen, trainingen en oefeningen voor industriële (bedrijfs)brandweerkorpsen en publieke hulpverleningsdiensten. RelyOn Nutec beschikt daarnaast over een Emergency Response Team (ERT) dat 24 uur per dag, 7 dagen per week en 365 dagen per jaar bereikbaar is om maritieme of industriële incidenten waar dan ook ter wereld te bestrijden.

Nieuwe risico's

In Rotterdam is ook een speciaal trainings-traject waar mensen leren om te gaan met de gevaren van lithium-ion batterijen. „Als marktleider in veiligheidstrainingen passen we ons via productontwikkeling aan de omgeving aan. Batterijen zijn de energiedragers van de toekomst, maar brengen



ook specifieke risico's en gevaren met zich mee."

Amsterdam

De vestiging in Amsterdam is sterk gericht op de offshore wind. Vlak naast het trainingscentrum van de vestiging in Amsterdam, ligt aan de NDSM-Pier het nieuwe oefenschip 'Zeus' van RelyOn Nutec, waar een investe-

ring van ruim 1,5 miljoen euro mee gemoeid was. Met dit speciaal ontworpen trainings-schip kan een breed scala aan brand- en reddingsboot gerelateerde trainingen worden aangeboden aan de oil & gas, renewables, maritieme sector en publieke brandweerkorpsen.

www.relyonnutec.com





Pfauth Logistics is klaar voor de toekomst

Door: Henk van de Voorde

Pfauth Logistics BV heeft haar bedrijfsterrein in havengebied Vlissingen Oost uitgebreid van 10.000 naar 25.000 vierkante meter. De overdekte opslagcapaciteit is met de bouw van een gloednieuwe loods toegenomen van 8.000 naar 11.000 vierkante meter. Met het verruimen van de logistieke capaciteiten is het familiebedrijf klaar voor de toekomst. De onderneming verzorgt al 45 jaar logistieke diensten op maat aan diverse industriële, maritieme- en handelsbedrijven. Kernactiviteiten zijn op- en overslag, expeditie & transport en totale douaneafhandeling, gebruik makend van jarenlange ervaring en moderne ICT toepassingen. Betrouwbaarheid, flexibiliteit en veiligheid zijn de pijlers waarop Pfauth Logistics is gegrondvest. Het bedrijf is onder andere specialist in vervoer en opslag van ADR en IMO lading.

Door compartimentering worden tal van verschillende verpakte goederen in stacks en opslagstellingen opgeslagen. Via het WMS worden goederen gecontroleerd en geregistreerd en de klanten geïnformeerd over hun voorraad en mutaties. In het douane-entrepot kunnen producten worden opgeslagen in afwachting van de definitieve bestemming. Pfauth Logistics verzorgt desgewenst ook value added services zoals palletiseren, ompakken en etiketteren.

Schelde Rijngebied

Vanuit Vlissingen Oost zijn er uitstekende congestievrije doorvoerverbindingen naar het achterland over de weg, het water en per spoor. „We bevinden ons in het Schelde Rijngebied, met de terminals van Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam om ons heen. Het aanbod aan goederenstromen blijft stijgen, om via opslag te behandelen. Daarbij richten we ons zowel op gevaarlijke stoffen als ongevaarlijke chemicaliën, zoals grondstoffen voor de chemische- en petrochemische



Robbert en Hans Pfauth.



De nieuwe (extra) opslagloods is recentelijk opgeleverd.



Nieuwe generatie

De dagelijkse leiding van het familiebedrijf is sinds enkele jaren in handen van Robbert Pfauth. Als representant van de nieuwe generatie van Pfauth Logistics richt hij zich onder andere op het implementeren van innovatieve logistieke oplossingen. Alles wordt via moderne software optimaal in kaart gebracht, zodat precies duidelijk is welke en hoeveel stoffen zich in een bepaald compartiment bevinden.

Regisseur

„Wij vervullen een regisseursfunctie tussen verschillende partijen. Onze missie is het bewaken van het logistieke proces, leveren van oplossingen en voldoen aan de hoogste kwaliteitseisen. Wij investeren in duurzame relaties door maatschappelijk verantwoorde bedrijfsprocessen. De continuïteit staat ten slotte voorop”, aldus Robbert.

industrie”, aldus Hans Pfauth (64) die samen met zijn zoon Robbert (31) aan het roer staat van het familiebedrijf.

Vervoersmodaliteiten

Naast op- en overslag en douane-expeditie, worden ook transporten via de verschillende modaliteiten van weg, spoor, zee en luchtvervoer uitgevoerd. Moet het snel, dan worden koeriersdiensten aangeboden binnen Nederland en naar vrijwel alle bestemmingen binnen Europa. Als logistieke regisseur volgt Pfauth Logistics het vervoer vanaf het begin tot aan de eindbestemming.

Gaston Schul

Pfauth Logistics heeft al decennia een partnership met onafhankelijke douane expediteur Gaston Schul. Door de exclusieve samenwerking kunnen alle benodigde documenten opgemaakt worden voor invoer, uitvoer en transit bestemmingen.



Netwerken in strandpaviljoen te Vlissingen

Door: Henk van de Voorde



Het was een drukte van belang op de nieuwjaarsbijeenkomst bij Strandpaviljoen Pier 7 in Vlissingen. Na het welkomstwoord van VBC-voorzitter Chris Crucq, die vorig jaar boegbeeld Henk Meulmeester opvolgde) was er een presentatie door de ondernemende gebroeders Niek, Valentijn en Jelle Damen van Pier 7. Aansluitend was er alle gelegenheid om gezellig te netwerken onder het genot van lekkere hapjes en drankjes. Het evenement werd gezamenlijk georganiseerd door de Middelburgse Bedrijven Club (MBC) en de Vlissingse Bedrijven Club (VBC).

Chris Crucq sprak in zijn inleiding over een unieke locatie in Vlissingen. Pier 7 beschikt over zeven Beachrooms: luxe huiskamers met hotelservice, waarbij je het slapen op het strand écht kan beleven. Pier 7 is vorig jaar uitgeroepen tot 'Meest duurzame Strandpaviljoen van Nederland'.

Bijzonder welkom

Een bijzonder welkom was er voor VBC erelid Henk Meulmeester en de wethouders Johan Aalberts (Middelburg) en John de Jonge en Rens Reijnders (Vlissingen).

Leefklimaat

„We gaan dit jaar met veel energie door met het uitbouwen van de VBC als netwerkclub van

en voor ondernemers. We blijven ons opwerpen als belangenbehartiger en gesprekspartner bij de gemeente. Waar mogelijk blijven we bijdragen aan het leefklimaat in Vlissingen. Als vanzelfsprekend faciliteren we dit jaar samen met de MBC ook weer het Walcherenplein op de netwerkbeurs Contacta in Goes”, aldus Chris Crucq.

Automotive

Eind vorig jaar was er ook in Middelburg bij Lumileds een interessant bedrijfsbezoek. Vanuit de Zeeuwse hoofdstad worden wereldwijd alle automotive Philips fabrieken beleverd. Bij veertig procent van alle auto's die mondiaal rondrijden is er een link met de Lumileds vestiging in Middelburg. Dat betekent dat de hoogwaardige kunststof- en metalen onderdelen voor de verlichting van twee op de vijf auto's bij Lumileds Middelburg zijn vervaardigd.

Technologie Centrum

Lumileds gaat haar kennis en ervaring ook inzetten voor startups en bestaande onder-



nemers die een (extra) productiefaciliteit beogen. Al vanaf de ontwikkelingsfase kan een beroep worden gedaan op de aanwezige expertise bij Lumileds.

Impuls Zeeland

Impuls Zeeland is al partner omdat met dit initiatief het regionale vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als personeel wordt versterkt. Andere organisaties zijn welkom om in het Technologie Centrum te participeren.

www.mbcmiddelburg.nl

www.vlissingsebedrijvenclub.com



Op bezoek bij Pier 7, geheel links Valentijn Damen.

Werkgelegenheid haven- en industriegebied Moerdijk groeit met 4,8%

De werkgelegenheid op haven- en industrieterrein Moerdijk is in 2019 met 4,8% gegroeid ten opzichte van 2018. In totaal hebben 10.029 personen een directe arbeidsplaats in de haven en industrie van Moerdijk. Bijzonder is dat hiervan 92,6% in vaste dienst werkzaam is, een significante stijging van 2,6%. Ruim 61% van alle personen woont in West-Brabant, waarmee Port of Moerdijk haar toegevoegde waarde voor de regio en werkgelegenheid verder ziet stijgen.

Dat meldt Havenbedrijf Moerdijk op basis van nieuwe cijfers over de werkgelegenheid in het gebied, die zij jaarlijks laat onderzoeken. Het onderzoek is uitgevoerd door Ilias Research onder alle bedrijven die gevestigd zijn op het terrein.

Woonplaatsen

Van alle medewerkers woont 19,8% in Moerdijk en 41,3% verspreid in West-Brabant. De overige werknemers zijn woonachtig in de Drechtsteden (13,4%), regio Rijnmond (10,9%) en overige gebieden (14,6%). Deze verdeling laat zien dat het haven- en industrieterrein niet alleen voor de nabijgelegen plaatsen voor werkgelegenheid zorgt, maar ook in een omvangrijke regio daarbuiten.

Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid wordt geteld. Daarnaast biedt het haven- en



industrieterrein ook indirecte werkgelegenheid. Dit wordt voor 2019 geschat op 8.930 werkzame personen. In totaal bood het haven- en industrieterrein in 2019 18.959 arbeidsplaatsen. Dat is een overall stijging van 3,5% ten opzichte van 2018.

Opleidingsniveau

25% van de werknemers is werkzaam in de techniek, 25% in de logistiek en 15% is actief in een managementfunctie. De beroepsbevolking van het haven- en industriegebied Moerdijk is relatief gemiddeld opgeleid. De grootste groep werknemers (51%) heeft middelbaar beroepsonderwijs genoten, 21% heeft

middelbare school als hoogst genoten opleiding, 19% hbo en 4% wo en hoger.

Sterke regio

Directeur Ferdinand van den Oever reageert verheugd op de nieuwe cijfers: "Hoewel de groei van ons haven- en industrieterrein afgelopen jaar is gestagneerd, zien we de directe en indirecte werkgelegenheid stijgen. De cijfers benadrukken onze positie als economisch sterke speler. Na Brainport Eindhoven zijn we goed voor de meeste vernamen in Noord-Brabant. Ook in 2020 verwachten we een lichte groei, onder andere door de vestiging van nieuwe bedrijven."

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

Overslagbedrijf OVET heeft terminal in Vlissingen uitgebreid

Vlissingen, datum – Overslagbedrijf OVET B.V. is verheugd een uitbreiding van 3 hectare aan te kondigen voor de terminal aan de Kaloothaven in Vlissingen. Met inbegrip van deze uitbreiding behelst het OVET terrein straks 34 hectare. Deze uitbreiding speelt naadloos in op de strategie van OVET om enerzijds de diversificatie van de productmix in diverse bulk- en breakbulkgoederen verder te vergroten, en anderzijds meer toegevoegde waarde te bieden aan de reeds lang bestaande klantportfolio door aan deze klanten een grotere waaier van toegevoegde waarde activiteiten aan te bieden.

Vincent Courtois, Managing Director van OVET licht toe: "OVET is door het aanbieden van toegevoegde waarde activiteiten zoals zeven en blenden er in geslaagd om de aan de procesindustrie gerelateerde volumes de afgelopen jaren stabiel te houden. De inspanningen naar aanleiding van de diversificatie strategie

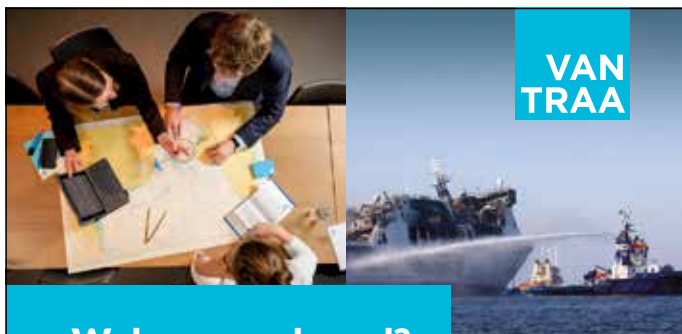


werpen echter ook zijn vruchten af. Door het succesvol aantrekken van nieuwe ladingstromen was er in 2019 aanhoudend behoefte aan beschikbaar terrein op onze terminal. Het was het dan ook een logische stap om de terminal verder uit te breiden. Inmiddels is bij OVET zo'n 20% van de volumes niet langer gerelateerd aan de procesindustrie. Daarmee is OVET goed gepositioneerd om zich aan te passen aan de ontwikkelingen die de energietransitie met zich meebrengt."

Droge bulk

OVET BV is een multipurpose stuwadoorsbedrijf met specialisatie in droge bulk dat sinds

1957 actief is in Zeeland. Het biedt daarbij als klantgerichte en betrokken partner een ruim pakket op maat gesneden overslagactiviteiten, logistieke -en toegevoegde waarde diensten aan, die haar een gewaardeerde en betrouwbare schakel maakt in de logistiek van haar industriële klanten. Op de twee terminals in Terneuzen (16ha) en Vlissingen (31+3ha) worden jaarlijks tot 11 miljoen ton goederen overgeslagen. De terminal aan de Kaloothaven in Vlissingen is toegankelijk voor schepen met een diepgang tot 17m, wat het diepste vaarwater in North Sea Port is. De aandeelhouders van OVET zijn Oxbow Carbon LLC en HES International.



Welcome on board?

Advocatenkantoor van Traa is sinds 1898 toonaangevend op het gebied van transport en logistiek binnen de maritieme sector. Door de bijzondere aandacht voor cliënten, het leveren van juridisch maatwerk én de continue investering in kennis en opleiding van medewerkers, behoort Van Traa sinds jaar en dag tot de top van de markt.

Kijk op vantraa.nl hoe we u van dienst kunnen zijn.

” International trade, transport & insurance

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze mediakaart 2020. Met info over de **thema's**, **diverse mogelijkheden** en zeer aantrekkelijke **combinatietarieven!** Voor een goed mediaplan.



seaport
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Verwer & Janssen Vermogensmanagement: Succesvolle overnames in vermogensbeheer

Door: Henk van de Voorde

In de consolidatieslag in de wereld van vermogensbeheer heeft Verwer & Janssen uit Roosendaal in amper twee jaar tijd drie succesvolle overnames gedaan. Na VIP Vermogensbeheer uit Breda en Hens Vermogensbeheer uit Rotterdam volgde eind 2019 de overname van Invest Consult uit Prinsenbeek. Verwer & Janssen Vermogensmanagement is mede daardoor uitgegroeid tot dé specialist in Zuidwest-Nederland in maatwerkportefeuilles met beheersbare risico's en optimale winstpotentie.

De overnametrajecten zijn soepel verlopen, mede door de laagdrempelige cultuur van de betreffende kantoren. Door de degelijke methodiek met gestructureerde beleggingsproducten is de onderneming steeds gestaag door blijven groeien. Verwer & Janssen belegt niet in de waan van de dag, maar kijkt naar de langere termijn. Rust, gemak en rendement zijn de pijlers waarop het bedrijf is gegrondvest.

No-nonsense

Het mooie kantoor van Verwer & Janssen is gesitueerd in Roosendaal, recht tegenover het station. „Maar voor ons geen marmer en stropdassen. Wij zijn laagdrempelig en hanteren een no-nonsense aanpak. Ons team bestaat uit gewone hardwerkende mensen die letterlijk en figuurlijk de taal van de klant spreken. Als goed huisvader passen wij op de vaak duur verdiende centen van onze klanten, zodat zij goed kunnen slapen”, aldus algemeen directeur Evert Verwer.

Filosofie

De Zeeuws-Vlaming startte bijna 17 jaar geleden samen met de West-Brabanders Walter Janssen en Johan van Sprundel een bedrijf in vermogensbeheer. De filosofie van Verwer & Janssen is mee kunnen profiteren van mogelijk stijgende markten, maar niet tegen iedere prijs. Die gedegen aanpak, in combinatie met de drie overnames, heeft geresulteerd in een gestage jaarlijkse groei van klantenbestand en beheerd vermogen.

(dat wordt belegd bij de depotbanken Binck Bank, ABN AMRO en Insinger Gilissen).

Transitie

Anno 2020 beschikt Verwer & Janssen over een team van 12 adviseurs met gemiddeld 30 jaar bancaire ervaring. Het kantoor anticipeerde tijdig op het veranderende beleggingslandschap, waar bij de grootbanken een transitie naar confectie plaatsvond. „De kennis en creativiteit van de beleggingsadviseur binnen de bancaire sector werd kennelijk niet meer nodig geacht. Echter, een groot deel van de vermogende beleggers hecht juist veel waarde aan maatwerk, persoonlijke aandacht en onafhankelijke advisering. Daar hebben wij tijdig op ingespeeld. De rente is al jaren extreem laag en neigt zelfs negatief te worden, waardoor steeds meer mensen ervoor kiezen om te beleggen,” aldus ing. drs. Walter Janssen.

Brexit

Na een vrij lastig 2018 (door onder andere spanningen tussen de VS en China) was het rendement in het afgelopen jaar zeer goed. 2020 belooft weer een spannend beursjaar te worden met het (aanstaande) handelsakkoord tussen de VS en China, de Amerikaanse verkiezingen in november en de onafwendbare Brexit na de winst van de Tories.

Offensiever

Naast de vertrouwde gestructureerde methodiek (met vaak harde garanties

en forse neerwaartse buffers) kunnen beleggers door de overnames van Hens Vermogensbeheer en Invest Consult, inmiddels bij Verwer & Janssen ook terecht voor een wat offensievere manier van vermogensbeheer. „De adviseurs van deze overgenomen partijen zijn gewend om voor hun klanten meer direct in kansrijke aandelenposities te beleggen, waarbij kort op de bal wordt gespeeld. Een mooie aanvulling op het pallet aan beleggingsmogelijkheden”, licht mr. Johan van Sprundel toe.

FinTech

Verwer & Janssen zet voor haar klanten steeds meer in op belangrijke wereldwijde thema's zoals robotisering, automatisering, clean technologie, duurzaamheid en FinTech. Dat wordt ingevuld door eersteklas beleggingsfondsen op te nemen van verschillende aanbieders die in deze relatief nieuwe markten opereren. De Brabants/Zeeuwse vermogensbeheerder beschikt over een geavanceerd eigen FinTech systeem, waardoor het zonder problemen de toenemende klantenportefeuille aan kan.

VenJ-online

Naast maatwerk, vanaf 100.000 euro, kan men via VenJ-online.nl al beleggen vanaf 5.000 euro (kinderen vanaf 2.000 euro). Ook dit platform had in het afgelopen jaar zeer goede rendementen.

www.vermogensmanagers.nl;
www.venjonline.nl



V.I.n.r. mr. Johan van Sprundel, ing. drs. Walter Janssen RBA en algemeen directeur Evert Verwer.

Foto: Foto Atelier CPD

Kloosterboer bouwt ultramoderne reefer containerterminal

Logistiek dienstverlener Kloosterboer investeert op haar locatie in de haven van Vlissingen in een geautomatiseerde en uiterst duurzame reefer containerterminal onder de naam Kloosterboer Containerterminal Vlissingen, met initieel 1.020 reefer plugs. De containerterminal zal medio 2020 operationeel zijn. De verwachting is jaarlijks 250.000 TEU te behandelen.

Reefer plugs

Uniek aan deze containerterminal is het aantal reefer plugs. In aanvang kunnen in totaal 1.020 reefer containers worden voorzien van elektriciteit. Dit is nodig om de overwegend met voedingswaren gevulde containers op de gewenste

temperatuur te houden. De containerterminal wordt uitgerust met 4 geautomatiseerde, elektrisch aangedreven Rubber Tired Gantry (RTG) kranen, die een hoge opslagcapaciteit garanderen. Door het gebruik van deze kranen vermindert het aantal reachstackers op de terminal, waardoor de CO₂ uitstoot met 800.000 kilogram gereduceerd wordt.

Ultramodern

Kloosterboer is de eerste containerterminal die van dit type automatische kranen gebruik gaat maken. De ultramoderne container terminal is daarnaast voorzien van automatische onbemande gates. Om toegang te krijgen tot de containerterminal wordt gebruikt gemaakt van de CargoCard, waarmee chauffeurs zich registreren en identificeren. Daarnaast zijn er nieuwe softwaresystemen. Door slimme interactie tussen deze systemen worden volgens bepaalde algoritmes de meest efficiënte opslag en afhandeling van containers bepaald. De containers worden 24/7 op afstand gemonitord op werking en instellingen, zoals temperatuur.

One-stop-shop

Door de combinatie van een multimodaal bereikbare terminal en de direct nabijgelegen koel- en vrieshuizen is Kloosterboer Vlissingen in staat om de inkomende containers direct te lossen en te laden in het koel-/vrieshuis en de

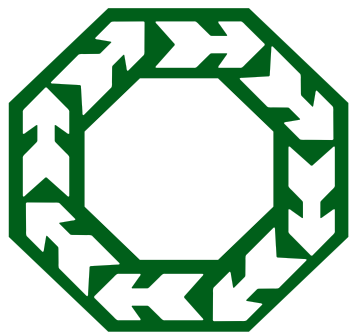


Artist impression Kloosterboer Containerterminal Vlissingen.

lading weer verder te transporteren per truck of barge. Hierdoor heeft Kloosterboer alles in eigen hand en is hiermee een one-stop-shop voor de klant.

Uitbreidingsmogelijkheden naar 1.600 reefer plugs

Door de toenemende containerisatie is het gebruik van reefercontainers de afgelopen jaren sterk toegenomen. Om deze groeiende containerstromen te kunnen faciliteren nu en in de toekomst blijft Kloosterboer investeren. De locatie in Vlissingen biedt mogelijkheden voor uitbreiding naar een opslagcapaciteit van 1.600 reefer plugs, waardoor men in staat is in de toekomst 400.000 TEU op jaarbasis te behandelen.



Overbeek

Container specialist

**Container Trucking
Container Depot
Container Sale & Rental**

Overbeek bv - Butaanweg 52/54 Rotterdam. Harbour number 3002

Tel. Transport: 010-4382288 - E-mail: planning@overbeekbv.nl

Tel. Depot: 010-4386464 - E-mail: occ@overbeekcc.nl

www.overbeekbv.nl

Internationale Vesting Cross in historische Hulst

Wielrennen en Hulst zijn inmiddels onlosmakelijk met elkaar verbonden. Op zondag 16 februari wordt op de historische wallen van Hulst de vierde Vestingcross / Ethias Cross Hulst verreden. Wie lost wereldkampioen Mathieu van der Poel af als winnaar van deze veldcross in vestingstad Hulst? Hij won drie keer op rij, maar is er dit jaar niet bij vanwege zijn overvolle programma. Desondanks mikt de organisatie weer op minstens 15.000 toeschouwers. Diverse andere toppers uit het internationale veldrijden zijn er namelijk wel bij op het fantastische parcours op de vestingwerken in de Reynaertstad. De Vestingcross is een uitgelezen mogelijkheid om Hulst aan Nederland, Vlaanderen en ook aan de rest van de wereld te presenteren. Naast VTM in Vlaanderen zendt ook Eurosport de wedstrijd dit seizoen live uit.



De internationale veldritwedstrijd Ethias Cross Hulst is op zondag 16 februari.

„De Vestingcross is een schoolvoorbeeld van goede grensoverschrijdende samenwerking. We hopen in de toekomst te behoren tot de top van de internationale veldritwedstrijden. Het parcours in de historische vestingstad is absoluut één van de mooiste

in het hele circuit”, aldus wethouder Jean-Paul Hageman van economie en sport.

Trots

De Hulster locoburgemeester, die de internationale Vestingcross in 2017 naar Hulst wist te halen, kan inmiddels met recht spreken van een jaarlijkse traditie voor de crème de la crème van het internationale veldrijden. Een evenement ook dat de

burgers van Hulst vervult met trots. De Vestingcross is een extra stimulans voor de regionale economie. „Sport en economie liggen heel dicht bij elkaar. De Vip-tent op de Vestingcross is dan ook een ideale gelegenheid om zakelijke contacten te onderhouden en nieuwe (grensoverschrijdende) business te genereren.”

www.vestingcross.nl

North Sea Port boekt 3e record op rij

In het congrescentrum ICC te Gent werd op vrijdag 25 januari de drukbezochte nieuwjaarsreceptie gehouden van het grensoverschrijdende havenbedrijf North Sea Port, in samenwerking met PORTIZ, North Sea Port Promotion Council en Voka/VeGHO. Na het welkom van Jan Lagasse (CEO Havenbedrijf North Sea Port) waren er toespraken van de Nederlandse minister Raymond Knops van Binnenlandse Zaken en zijn Vlaamse ambtsge-noot Lydia Peeters van Mobiliteit en Openbare Werken.

Vervolgens was er een introductie van vijf start-ups. Verder was er een Panel gesprek met

Steven Engels (directeur Orsted Nederland), Jelle Van Koevorden (Managing Director DFDS), Ilona van Drongelen (Commercieel coördinator Ovet) en Laurent Colanbeek (Business Development Manager Interface Terminal Gent). Het slotakkoord was van CEO Daan Schalck van North Sea Port.

Goederenoverslag

Voor het derde jaar op rij beleefde het grensoverschrijdende havenbedrijf North Sea Port een recordjaar. De bedrijven boekten een goederenoverslag via zeevaart van 71,4 miljoen ton, een stijging met 1,5 procent. De groei deed zich voornamelijk voor bij droge bulk en containers. Ook de overslag via binnenvaart kent met 60 miljoen ton een recordjaar, twee miljoen ton meer dan in 2018.

Export

De stijging is vooral te danken aan de groei van de export (+9,9 procent). North Sea Port

handhaaft zijn positie als bulkhaven en boekt vooruitgang als draaischijf voor containers tussen zeevaart en binnenvaart.

Droge bulk

Bijna de helft van de goederenoverslag die North Sea Port boekt via zeevaart is droge bulk. Die stijgt naar 34,6 miljoen ton (+5,4 procent). Een sterke bouwmarkt zorgt ook in 2019 voor meer overslag van zand, grind en bouwmaterialen. De kolenoverslag (vooral voor de procesindustrie) en de landbouwproducten handhaven zich. Schroot en erts kennen een kleine daling.

Containers

Met een zeer sterke groei van 48,7 procent komt de containeroverslag via zeevaart op een totaal van 2,5 miljoen ton en 330.000 TEU. Het is het gevolg van het aantrekken van nieuwe diensten en een toename van koelcontainers.

BOEKBESPREKINGEN

World Heritage Canal

Recently Whittles Publishing released 'World Heritage Canal. Thomas Telford and the Pontcysyllte Aqueduct', by Paul A. Lynn.

The book gives a fascinating mixture of historical, personal and engineering insights into the life and work of Thomas Telford. It is a modern guide to the Llangollen Canal and Pontcysyllte Aqueduct.

Thomas Telford was arguably the greatest civil engineer Britain has ever produced. This book reveals his humble beginnings and then describes his self-propelled rise from journeyman stonemason to famous canal engineer.

In 1793 Telford was appointed principal engineer on the Ellesmere Canal (now the Llangollen Canal) in North Wales. An 11-mile section of the canal, including his magnificent Pontcysyllte Aqueduct, has recently been granted UNESCO World Heritage status, putting it in the company of such international icons as the Taj Mahal, the Statue of Liberty, and the Tower of London. Completed in 1805, the aqueduct represented a stupendous advance in civil engineering. Following a rapturous opening ceremony and initial commercial success, a decline of the canal system from about 1840 onwards made it look increasingly redundant. However, the richly-deserved UNESCO award has put the aqueduct and its canal back in the limelight.

This is a personal and professional story, putting Telford's work into its historical and social context, showing him as a remarkable mix of good-natured ambition, talent and resilience.

"World Heritage Canal" (ISBN 978-1-84995-398-6) is issued as a paperback. The book counts 132 pages and costs £16.99 or \$24.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

The Lighthouse of Skerryvore

Recently Whittles Publishing released 'The Lighthouse of Skerryvore', by Paul A. Lynn.

Perched on an isolated rock in the Scottish Hebrides, this is a fascinating account of Skerryvore, 'the most graceful lighthouse in the world', and the great Victorian engineer who designed and built it. At a height of 48m (156 feet), it is the tallest lighthouse in Scotland.

The story of the Skerryvore lighthouse and its

creator, Alan Stevenson, is remarkable by any standards. Here was a man of exceptional intelligence and wide-ranging ability who overcame Herculean challenges over a six-year period to place a lighthouse on an isolated rock in the wild North Atlantic, 12 miles off the Hebridean island of Tiree. He was a brilliant and complex character, much loved by his family and those who knew him, but beset with self-doubt. His is a moving and truly amazing story waiting to be told.

Reading Alan Stevenson's 1848 Account of the Skerryvore Lighthouse, the author immersed himself in Skerryvore through the mind of its creator, using his background as a professional engineer to assess the state of knowledge at the time, and to learn all he could about its background, technical design, and the many trials and tribulations surrounding the lighthouse's construction.

This highly readable book, illustrated in full colour with beautiful old maps, engravings and photographs, also contains introductory material about Eddystone and Bell Rock Lighthouses that greatly influenced Alan Stevenson in his design and construction of Skerryvore.

Snippets of personal reminiscences and fascinating historical perspectives on the West Highlands give readers a wider view, encouraging them to visit Tiree.

'The Lighthouse of Skerryvore' will be a must not only for all lighthouse and maritime enthusiasts, but also for anyone who enjoys real-life engineering achievements full of challenge and adventure. An enthralling read!

"The Lighthouse of Skerryvore" (ISBN 978-1-84995-140-1) is issued as a paperback. The book counts 130 pages and costs £16.99 or \$24.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

International Liners 1865-1940

Recently gbooks international published an outstanding book titled "International Liners 1865-1940". Rich Turnwald signed as the author.

"International Liners 1865-1940" is a pictorial treasure chest full of fine, large-size images of a good 750 passenger ships from the time that such vessels were photographed predominantly in black and white. It is a ship 'picture' book rather than a ship 'history' book. Each vessel is characterized in a short

caption presenting the main details from the ship's operational life. As the author himself remarks: "This is not a 'reference' book in the standard sense, although I hope it serves as a pictorial reference. The scope of the volume illustrates the progression of ship design through the late 19th and early 20th centuries."

The introduction by the knowledgeable ship-historian Dirk Pilkes, is an expert-text introducing the reader into the fascinating details of ship design development and transitions in maritime propulsion during the century of naval history this book is covering. In its setup, the book is unique in its sort. It is the first of a series that will appear in the coming years, on the basis of various magnificent ship-photo collectors from all over the world. Highly recommended!

The American author, Rich Turnwald, worked over the past forty years in the cruise industry and is a keen collector of ocean liner memorabilia including a vast collection of photographs, postcards and slides.

"International Liners 1865-1940" (ISBN 9 789492 368423) counts 380 pages. It is available both as hardbound (€ 44,95) and paperback (€ 29,95) (NL-retail-prices) (P&P included). Ordering the book can simply be done by sending an e-mail to info@gbooksinternational.nl or to linerrich@att.net (USA-customers) or to john.immerseel@gmail.com (CAN-customers) or to vitor.francisco@talktalk.net (for UK-customers). Readers should provide their correct address, this needed for delivery by DHL. The invoice provides particulars for payment. This book is real value for money!

Scottish Lighthouse Pioneers

Recently Whittles Publishing released 'Scottish Lighthouse Pioneers. Travels with the Stevensons in Orkney and Shetland', by Paul A. Lynn.

In the 19th century, the Stevenson engineers pioneered marvelous lighthouses around the coast of Scotland — lighthouses which inspire with the architectural elegance, and speak of compassion for sailors and fishermen risking their lives in notoriously dangerous waters.

The author reveals the fascinating story of the Stevensons as family members as well as engineers — brilliant yet fallible, tough yet vulnerable, with private lives that are little known. The reader is taken to a chain of Stevenson lighthouses on the Orkney and Shetland Islands, finally travelling to Muckle Flugga, the northernmost outpost of the British Isles, a vicious rock on which David and

Thomas Stevenson dared to build their 'impossible lighthouse'.

This book is fascinating and a 'must' for all maritime enthusiasts and lighthouse-lovers!

"Scottish Lighthouse Pioneers" (ISBN 978-1-84995-265-1) is issued as a paperback. The book counts 118 pages and costs £16.99 or \$24.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Sleepvaart in Stroomversnelling

40 jaar Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis is een mijlpaal die niet ongemerkt gepasseerd mag worden. Gedurende die 40 jaar zijn niet minder dan 70 exposities gepresenteerd over de meest uiteenlopende onderwerpen, de sleepvaart, de offshore-industrie en de zwaar-transport-sector betreffend. Dit boek laat veel tentoonstellingen nog eens de revue passeren met dien verstande dat alle besproken onderwerpen werden geactualiseerd. Dit wil zeggen dat de onderwerp zijn bijgewerkt tot de situatie in 2019. In het bestek van dit boek was het niet mogelijk werkelijk alle onderwerpen die aan de orde zijn geweest te bespreken. Dat hoeft ook niet want voor een klein aantal historische onderwerpen is de situatie de laatste jaren onveranderd gebleven. Denk in dit verband maar eens aan de koloniale sleepvaart.

Het boek heeft als titel 'Sleepvaart in Stroomversnelling'. In vergelijking met vijftien jaar geleden, toen het museale boek 'Van Walegang en Berghout' verscheen, is de sleepvaart en aanverwante bedrijfstakken absoluut in een stroomversnelling terecht gekomen. Concentraties, overnames, technische vooruitgang, innovaties en schaalvergroting hebben het 'landschap' van de sleepvaart ingrijpend veranderd. Dit boek pretendeert aan de hand van eerdere tentoonstellingen daarvan een actueel beeld te geven.

"Sleepvaart in Stroomversnelling" (ISBN 978-90-8616-268-0), werd als hardback uitgegeven en telt 344 pagina's. Het boek is rijklijkelijk geïllustreerd, volledig in kleur. Het boek kost 25 Euro en werd uitgegeven door Lanasta, Oude Kampenweg 29, 7873 AG Odoorn (NL). Tel. +31 (0)591 618747, e-mail: info@lanasta.com.

DOES YOUR SAFETY GO BEYOND COMPLIANCE?

**With safety solutions from our experts,
we can take your safety beyond
compliance to a 360° safety culture**



As your global safety partner, we deliver 360° safety solutions to help you move beyond compliance to an all-encompassing safety culture. With over 35 years' experience, our expertise meets the safety demands of companies operating in national and international waters. We offer training, training management, crisis management and competence management services to help your people prepare for any situation.

RelyOn Nutec
360° Safety

Belgium

T. +32 59 29 59 10

E. bookings@be.relyonnutec.com

The Netherlands

T. +31 181 376 600

E. booking@nl.relyonnutec.com

Germany

T. +49 471 483436 0

E. bookings@de.relyonnutec.com

www.relyonnutec.com

Welcome to the world of customs

European Customs Services • Consultancy • Secondment



Customs. Simply cleared.



Brokerage

Import & Export
Transit
Fiscal Representation



Consultancy

Trade Compliance
Tax Advice
AEO



Secondment

Support on location
knowledge



Additional Service

Intrastat
Excise Duty Handling
E-Commerce



+31(0)77 324 65 10 • sales.nl@gerlach-customs.com
+32(0)354 50 220 • sales.be@gerlach-customs.com
www.gerlach-customs.com