



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



29e JAARGANG
NUMMER 8 - 2020

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



Prettige feestdagen
en een 'behouden'
nieuwjaar!

seaport
TRANSPORT & LOGISTIEK

JVD
productions

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

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-ACQUISITIE



JVD Productions
Jos van Dooren
Dahliastraat 85
6002 WX Weert
T +31 (0)6 497 066 37
E info@seaport-magazine.nl
I www.seaport-magazine.nl

LAY-OUT & DRUKWERK



Peelveldlaan 70
6071 TV Swalmen
T +31 (0)475 507 207
F +31 (0)475 507 209
I www.grafigroepzuid.nl

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In Seaport 8, de laatste editie van het bewogen jaar 2020, is er speciale aandacht voor de milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten binnenvaart en spoor. Daarnaast wordt er ook ingezoomd op veiligheid, een thema dat topprioriteit geniet in het bedrijfsleven. Onder de huidige omstandigheden hebben veiligheid en gezondheid nog een extra dimensie gekregen.

Met alle dreiging van criminaliteit en risico's op ongelukken is een goede controle op identiteit van iedereen die zich op je terrein of je bedrijf begeeft, van cruciaal belang is. Zo maken veel bedrijven in de Rotterdamse haven gebruik van de XS-ID-identiteitscontrolesystemen van Secure Logistics.

Minder uitstoot van CO₂ en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet. Ook het spoor is een goed alternatief om de groeiende congestie van het wegvervoer tegen te gaan. Zie de laatste actualiteiten over het spoor in deze uitgave. In Seaport 1 (special Rotterdam) volgt een uitgebreide bedrijfsreportage over Spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Rotterdam Hoogvliet.

Ondernemer Dirk Waaijberg van Shipfit heeft een uniek roersysteem ontwikkeld voor binnenvaartschepen, dat een zo groot mogelijke remkracht genereert, ook als het schip onbeladen is. Het komt de veiligheid ten goede, mede gezien de structurele lage waterstanden van de rivieren. Seaport voer mee bij het testen van het nieuwe roerwerk.

Jaap Beemster van marine survey expertisebureau Tanido gaat nader in op de beroepsbescherming in het kader van diepgangsmetingen. Het geeft een interessante inkijk in het vak van draught surveyor.

Ook schipper-eigenaar Bert van Zwol van de Deo Volente is een man van de praktijk. Hij lost twee keer per week ruwe bodemas bij Heros Sluiskil, gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De bodemas wordt geladen bij de afvalenergiecentrale van AVR in de Botlek.

RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider in veiligheids- en overlevingstrainingen, met onder andere vestigingen in Oostende, Rotterdam en Amsterdam. Het artikel in deze uitgave is de opmaat naar het interview in Rotterdam voor Seaport 1 van 2021, waarbij nader wordt ingegaan op e-learning en digitale trajecten.

Inhoud nummer 8-2020

Europa zet in op de binnenvaart	2
Goede controle met de XS Key van Secure Logistics biedt veel voordelen	6
Column Van Traa Advocaten	9
Jaap Beemster van Tanido: wie beschermt ons beroep?	10
Passie voor de binnenvaart	14
Shipfit ontwikkelt uniek roersysteem	18
Modal Shift naar de 'Vierlandenregio'	20
Veiligheid geniet de hoogste prioriteit	21
Dutch Marine: leverancier van creatieve maritieme oplossingen	23
Bracke aandrijfspecialist al meer dan 50 jaar een begrip	24
Veilige oplossing in Antwerpen via 'Certified Pick up'	25
The Blue Factor neemt alle zorgen met voorfinanciering uit handen	26
RelyOn Nutec: specialist in veiligheids- en overlevingstrainingen	27



Europa zet in op de binnenvaart

De maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan, hebben ook een negatieve impact op de binnenvaart. Naar verwachting zal de omzetsdaling zich minstens tot medio 2021 doen gelden. De binnenvaart heeft last van industriële krimp en het afgenomen vervoer over de Rijn naar Duitsland. In de eerste helft van 2020 daalde het internationale binnenvaartvolume met 10 procent dubbel zo snel dan het nationale deel (-4 procent). Het vervoer tussen de havens van het ARAGebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) houdt goed stand. Europa blijft onverkort inzetten in op de binnenvaart omdat het vervoer over het water toekomstbestendig is. De uitstoot van CO₂ per ton vervoerde lading is via de binnenvaart aanzienlijk minder dan bij vervoer over de weg. Doelstelling van de Europese Commissie is dat in 2030 dertig procent van alle transporten in Europa over water of spoor zal geschieden. In 2050 moet dat meer dan de helft zijn.

Rijn

Het vervoer op de Rijn en de zijrivieren is de belangrijkste markt voor de binnenvaart. De afvoer naar de Oosterburen viel de afgelopen twee jaar met 10 procent terug en deze dalende lijn zet zich in 2020 door. Oorzaken hiervoor zijn naast het coronavirus, de afbouw van het kolenvervoer, de moeizaam draaiende zware industrie en de afgenomen betrouwbaarheid door laag water dat in het droogtejaar 2018 verladers naar het spoor deed uitwijken.

Inland terminals

Met het uitgebreide netwerk van inland terminals groeide het nationale vervoer wel. De binnenvaart moet echter waakzaam blijven, mede vanwege de congestie in de havens en de verduurzaming van het wegvervoer. Probleem is dat er te weinig capaciteit is in

de havens. De zeereederijen maken veelal de dienst uit. Extra capaciteit met speciale binnenvaartkranen zou een uitkomst zijn.

PTC

Ook in 2020 heeft de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) zich weer met maatwerkoplossingen onderscheiden. PTC tracht mede dankzij haar coöperatieve rechtsvorm de schade voor haar leden zo veel mogelijk binnen de perken te houden. Het is een sterk georganiseerde coöperatie van individuele schippers. Door de krachten te bundelen is PTC al ruim 25 jaar in staat gebleken een compleet pakket met logistieke diensten aan te bieden. Ze heeft een gevarieerde vloot van een vijftigtal 500 tot 3500 tons schepen. PTC houdt met een ladingvolume van 4.600.000 ton in totaal 250.000 vrachtwagenbewegingen per jaar van de weg.



Foto: Rozapijnen fotografie

Vervoersaandeel

De binnenvaart is een uitstekende vervoersmodaliteit als alternatief voor of aanvulling op andere vormen van transport binnen de logistieke keten. De binnenvaart heeft zelfs een vervoersaandeel van ruim 30 procent in Nederland. Ons land heeft met ongeveer 12.000 binnenvaartschepen in deze sector zelfs de grootste vloot van Europa.

Bestemmingen

Nederland telt ongeveer 350 industriële binnenhavens, waarvan dertig containerhavens. Op deze inland terminals en de honderden bulk- en stukgoedhavens wordt bij elkaar net zoveel verdiend als in de zeehavens. Grote goederenstromen worden vervoerd over het water tussen bestemmingen in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en het Donaugebied.

Omvangrijke vloot

De binnenvaart heeft diverse voordelen voor economie, mens en maatschappij. Deze vervoersmodaliteit is milieuvriendelijk en veilig, opereert zowel nationaal als grensoverschrijdend, beschikt over een omvangrijke vloot met een grote diversiteit aan scheepstypen en biedt moderne logistieke en innovatieve oplossingen.

Seine-Nord

De aanleg van het Seine-Nord Kanaal is een belangrijke doelstelling in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T). In de afgelopen dertig jaar zijn er weinig initiatieven geweest in de binnenwateren die belangrijker en ambitieuzer waren dan de aanleg van dit kanaal. Ze zal het Seinebekken, en in het bijzonder de agglomeratie van Parijs, ontsluiten voor binnenvaartschepen en duwkonvoeien van en naar het waterwegennetwerk in Noordwest Europa.

Laag water

Laag water is al minstens 10 jaar het nieuwe normaal. Ten opzichte van het boekjaar 2018, waar er ruim 7 maanden sprake was van historisch laag water op de Rijn, is het waterpeil van de Rijn en de zijrivieren in 2019 en 2020 redelijk op niveau gebleven. Ondanks de lastige omstandigheden probeert PTC met haar aangesloten leden de klanten optimaal te bedienen. Samen met de klant wordt er gebrainstormd over hoe vervoerstromen kunnen verbeteren en verduurzamen.

Kracht

PTC biedt zekerheid voor haar leden, de schipper-eigenaars van een moderne vloot. „De kracht is onze samenwerking. We hebben voldoende vast werk om al onze leden dagelijks te laten varen, al zorgen lange periodes van laag water en uiteraard ook de huidige coronatijd voor de nodige uitdagingen. PTC heeft het voordeel dat de schepen ook



in de kleinere haarvaten van de waterwegen kunnen komen. De scheepsverhouding is afgestemd op het ladingpakket waardoor de samenstelling van onze vloot goed in balans is”, aldus Henri van Sandijk van de Particuliere Transport Coöperatie (PTC).

Waterstof

Waterstof is in de ogen van PTC de oplossing voor emissieloos varen in de toekomst. „Geen halve investeringen meer in milieu

die weinig uithalen en waarbij de overheid de spelregels tussentijd weer kan veranderen. Waterstof kan ook de oplossing bieden voor de retrofit schepen waaruit nu het grootste deel van de binnenvaart nog bestaat. Zodra we een schip in kunnen richten met een waterstofmotor varen we 100 procent zonder emissie. Dit is in onze ogen de toekomst. Ook de politiek zal zijn verant-

Vervolg op pagina 5





How fast can you move your mass?

Let us kick your e-commerce
into a higher gear.



woordelijkheid moeten pakken en onder andere met subsidies en duidelijke regelgeving moeten komen.”

Motor

De aangescherpte Europese regelgeving voor een extra uitdaging in de sector. Een motor van een binnenvaartschip gaat zelden kapot. In 2021 moeten echter alle motoren van binnenvaartschepen aan de nieuwe Europese norm voldoen, bijna 1 op 1 vergelijkbaar met Euro 6 vrachtwagens. Dit wordt een hele tour.

Investering

Zo'n nieuwe motor vergt een investering van 3 tot 5 ton. Dat is bijna net zoveel als voor een nieuw schip in de kleinere tonnage klasse. Probleem is echter dat nieuwbouw van kleinere schepen niet meer rendabel is.

Groener varen

Vandaar dat er alternatieven, zoals varen op waterstof, bedacht worden om de bestaande schepen toch te kunnen laten doorvaren. PTC is samen met Tata Steel, Port of Amsterdam en TU Delft een campagne opgestart met betrekking tot het groener varen via waterstof. Van de totale vloot in Nederland van 12.000 binnenvaartschepen wordt jaarlijks slechts een honderdtal motoren vervangen. Varen op waterstof is de reddingsboei voor met name schepen in de lagere tonnageklassen.

Droge bulkclading

De binnenvaart is het professioneel vervoer van talrijke ladingsoorten over de Europese binnenwateren. Binnenhavens zijn knooppunten waar lading van transportmodaliteit wisselt, aankomt of vertrekt. Met de binnenvaartschepen worden containers en droge bulkclading - zoals staal, kolen, kunstmest,

zand, grind en agrarische producten - voor een grote groep opdrachtgevers naar de klant gebracht.

Grootste vloot

Soms is het de ene dag laden en de andere dag lossen, maar dat is uiteraard sterk afhankelijk van de te overbruggen afstanden. De vaartijd bijvoorbeeld van een binnenvaartschip van Tata Steel in IJmuiden tot Maastricht is bijna 30 uur, maar daarmee wordt wel de lading van 120 vrachtwagens overgebracht.

Bedrijfsopvolging

Opvolging van vader op zoon is bepaald geen vanzelfsprekendheid meer in de binnenvaart. „Bedrijfsoverdracht is een groot probleem in deze sector. De samenwerking aan boord heeft mede ten doel dat ook een goede medewerker ondernemer kan worden. Ondersteund door de uittredende schipper, die optreedt als een soort supervi-

sor, kan die werknemer de nieuwe eigenaar worden. Zodoende proberen we de vloot in stand te houden. De schepen in de kleinere klassen zijn een mooie opstap voor jonge startende ondernemers”, legt Henri van Sandijk uit.

Tonnagegroep tot 1500 ton

PTC wil dan ook graag nieuwe leden in de moeilijk te financieren tonnagegroep tot 1500 ton laten aansluiten. De banken eisen een eigen financiële inbreng van startende ondernemers, die gaan opereren in een sterk fluctuerende sector. Voor veel schippers is er afhankelijk van de markt het ene jaar veel winst, terwijl het andere jaar problematisch kan zijn. „Wij hopen ook de bedrijfsopvolging voor schepen tot 1500 ton een stimulans te geven. Een toenemend aantal van deze binnenvaartschepen is de afgelopen jaren noodgedwongen naar de sloop gegaan. Dat is ook vanuit de vervoersgarantie van PTC een ongewenste situatie.”

Haarvaten

Probleem is dat er vandaag de dag praktisch alleen nog nieuwbouw van grote schepen is. De grotere maat zorgt namelijk voor meer omzet. De binnenvaart moet echter de markt tot in de haarvaten blijven bedienen. Daar rekenen ook de klanten van PTC op. Het is belangrijk dat de kredietlimiet hoger wordt voor de schipper die zijn vaartuig wil financieren.

Rolgoten

Gerecycelde kunststof rolgoten, Connect Coil Carrier (CCC) in het ruim vormen een mooi voorbeeld van samenwerking tussen PTC en Tata Steel, een van de grotere klanten van de coöperatie. Via een gebruiksvriendelijk kliksysteem kunnen de rollenhouders gemakkelijk in elkaar gezet worden. De lading ligt veilig en stabiel en de rolgoten rusten precies op de spanten.

www.ptcba.eu



Goede controle op identiteit en attestaties

Secure Logistics zorgt voor veiligheid

Door: Antoon A. Oosting

Met alle dreiging van criminaliteit en risico's op ongelukken moge duidelijk zijn dat een goede controle op identiteit van iedereen die op je terrein of je bedrijf binnenkomt van cruciaal belang is. Veel bedrijven in de Rotterdamse haven maken daarom gebruik van de XS-ID-identiteitscontrolesystemen van Secure Logistics, zoals de CargoCard (chauffeurs), de PortKey (o.a. Douane, inspectiediensten) en het Digital Safety Passport (contractors). Voor Frank de Krou (54), sinds augustus commercieel manager van het in Barendrecht gevestigde bedrijf, is het een uitdaging om ook de bedrijven die hier nog geen gebruik van maken, te overtuigen van alle voordelen van de XS-ID-oplossingen van Secure Logistics.

"Wij bedienen met onze identiteitscontrolesystemen een community van bedrijven. Dat heeft vele voordelen op het gebied van snelheid, veiligheid en privacy. Je maakt met elkaar afspraken over welke data nodig zijn voor toegang. En omdat je deze data centraal controleert, betrouwbaar registreert en toezicht houdt op de geldigheid ervan, kun je een grote mate van veiligheid garanderen. Wij zorgen ervoor dat je weet wie je binnen hebt en wat hij of zij mag doen. Het voorkomt dat je iemand op je terrein krijgt die je daar niet wilt hebben. Bijvoorbeeld:

iemand zegt gekwalificeerd te zijn in gasmetingen of het verplaatsen van lasten maar blijkt niet in het bezit te zijn van een geldig certificaat", zegt De Krou.

Een ander voorbeeld is de problematiek rondom insluipers. Naarmate er meer en geautomatiseerd gecontroleerd wordt en er een overkoepelend systeem wordt gehanteerd, wordt het voor criminelen een stuk lastiger. De huidige olievlek aan allerhande oplossingen draagt niet bij aan een breed dekkende controle op identiteit en toegang. Om dat probleem aan te pakken, sta je sterker als zo veel mogelijk bedrijven mee doen. "Bij onze klanten die onze XS-ID's en XS-Keys (smartcards) gebruiken, ervaren ze de voordelen inmiddels, maar bij een groot deel van de bedrijven in de haven is nog veel te winnen." Dat laatste blijft voorlopig voor De Krou en zijn Secure Logistics nog een uitdaging, omdat er nog altijd bedrijven zijn die vertrouwen op fraudegevoelige systemen met pasjes of tags die kunnen worden misbruikt door criminelen. Want het bezit van een pasje of tag wil nog niet zeggen dat dit bij gebruik ook de persoon is aan wie dat

pasje of die tag oorspronkelijk is uitgegeven, laat staan dat je weet wat iemand kan en mag. Voor het allerhoogste beveiligingsniveau biedt Secure Logistics de mogelijkheid om een XS-Key te koppelen aan biometrische controle (tweefactor authenticatie) in de vorm van een handscan of meting van het aderpatroon van de vinger (fingervein).

Uniek

Wat het XS-ID Online platform van Secure Logistics volgens De Krou echt uniek maakt, zijn de interfaces, de één op één koppelingen aan diverse registers die bijhouden wat eenieder aan opleidingen heeft doorlopen of wanneer certificaten verlopen. Dat betreft maar liefst zo'n 160 opleidingen uit registers zoals het Centraal Diploma Register, TCVT-RA, Deltalinqs Examen Register, Stichting Industriële Reiniging en ook bedrijfsspecifieke registers zoals bijvoorbeeld Helix. TCVT-RA is het register waarin wordt bijgehouden wat voor diploma's alle kraanmachinisten in Nederland hebben en welke kranen ze mogen bedienen. Op het moment dat iemand zich aan de poort meldt, is ook direct duidelijk waartoe iemand is bevoegd. Het grote voordeel voor de XS-ID gebruiker is dat hij of zij niet meer met een pakket aan documenten hoeft aan te tonen waartoe hij of zij bevoegd is. Het toegang verlenen en krijgen kan daardoor veel sneller verlopen. "Binnen enkele seconden kun je binnen zijn", zegt De Krou.

Overigens biedt dit systeem een aanzienlijk hogere mate van beveiliging van persoonsgegevens dan andere systemen. Een XS-ID gebruiker hoeft maar een keer bij intake bij Secure Logistics een identiteitsbewijs te laten controleren in plaats van overal identiteitsbewijs te moeten overhandigen en persoonsgegevens achter te moeten laten, met alle risico's van dien op identiteitsfraude. Het XS-ID-platform biedt dus voor zowel bedrij-



Frank de Krou,
Commercieel manager Secure Logistics.

ven als medewerkers, extra beveiliging van persoonsgegevens (AVG proof).

Miljoen verificaties per dag

Zo'n 7400 bedrijven zijn aangesloten bij de XS-ID community van Secure Logistics. Dat betekent dat er inmiddels zo'n 50.000 medewerkers uit 33 landen gebruik maken van het XS-ID online-platform van Secure Logistics. Die 50.000 XS-ID gebruikers zorgen dagelijks voor 1 miljoen verificaties door ergens binnen te gaan of op een intern systeem van een van de aangesloten bedrijven in te loggen. Want ook voor inloggen biedt Secure Logistics een identiteitscontrole met het XS-ID, een digitale zakelijke identiteit.

Om dit mogelijk te maken, heeft het bedrijf recent geïnvesteerd in een online identiteitscontrole. Via de zogenaamde XS-ID Intake app van Secure Logistics kan een gebruiker via een online onboarding proces zijn identiteit vast laten stellen en krijgt deze een XS-ID. Zo kan een chauffeur met zijn XS-ID bijvoorbeeld veilig inloggen op onder andere Terminal Apps. De Krou: "Als je een medewerker toegang geeft tot jouw bedrijfskritische systemen wil je met het oog op cyberveiligheid natuurlijk wel weten dat de desbetreffende persoon is wie hij zegt dat hij is."

Deze XS-ID kun je vervolgens uitbreiden met een XS-Key. Dit is de smartcard met daarop



de biometrische template van de gebruiker. Om niet iedereen uit binnen-en buitenland naar het servicepunt van Secure Logistics op de Maasvlakte te Rotterdam te laten komen, zijn er meerdere activatiepunten in Nederland, België en Duitsland waar iemand zijn of haar identiteit kan laten controleren en zijn hand of vinger voor de eerste keer privacyproof kan laten registreren.

Uitbreiding

Secure Logistics is destijds opgezet om via de CargoCard de toegang tot zeeterminals in de Rotterdamse haven, sneller en veiliger te laten verlopen. Dankzij de behaalde versnellingen - gemiddeld tussen de 60 en 90 procent - hebben inmiddels ook havenindustriële bedrijven zich aangesloten op het XS-ID-platform van Secure Logistics. Secure Logistics is naast Rotterdam nu ook actief in de havens van Amsterdam, Antwerpen en Vlissingen en verschillende inlandterminals.

Door eenvoudig te kunnen koppelen met leveranciers van gate-, terminal- en access management systemen, heeft Secure Logistics haar activiteiten verder uitgebreid

naar onder andere de voedselindustrie. Dat de identiteitscontrolesystemen van Secure Logistics juist ook zo interessant zijn voor de voedselindustrie komt, omdat hier net als bij havenoverslagbedrijven veel mensen en goederen voortdurend in en uit moeten. "In het kader van voedselveiligheid is het heel belangrijk om te weten welke chauffeur met welke truck en wat voor lading voor de poort staat. Wij bieden daar oplossingen voor. Maar ook voor aannemers die vaak met veel onderaannemers werken, zijn onze oplossingen interessant. Is degene die de bouwplaats opkomt wel de persoon die hij zegt dat hij is en heeft hij de juiste certificeringen?", zegt de Krou.

Data-revolutie en trusted ID partner

Met zijn aanstelling moet Frank de Krou zorgen voor een gezonde groei van het bedrijf. Hij heeft er alle vertrouwen in dat dit gaat lukken. "Wij bedienen de transport & logistiek, industrie en bouw. Deze markten hebben wij een zeer interessante oplossing te bieden. De datarevolutie is in volle gang is en er is grote behoefte aan een veilige manier van datadeling. Met onze betrouwbare zakelijke identiteit, de XS-ID (Single Sign On) als Trusted Identity - en door aan te sluiten bij sector-overkoepelende initiatieven, zoals bijvoorbeeld het iSHARE afsprakenstelsel - is het mogelijk om onze klanten wereldwijd met toonaangevende identiteitsoplossingen te blijven bedienen.



Foto: Fotografie Eric Bakker

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....

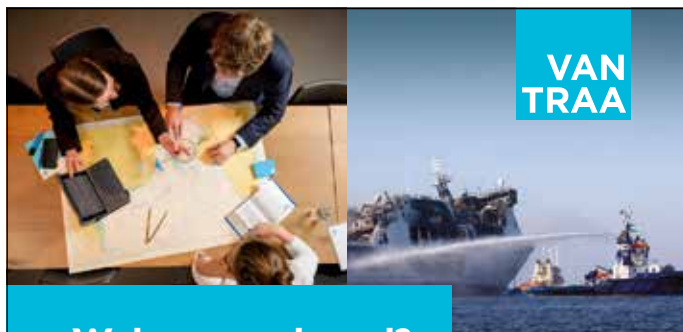
Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een 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



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.



Qua-vac is your **turnkey solutions supplier** for Evac dry and wet waste compacting systems and Evac Marine compactors, baling presses, cooled storage units, shredders and crushers.

- designed for demanding Marine, Yacht & Offshore
- highly efficient, clean and silent equipment
- no hydraulics or pneumatics needed
- no deterioration, long lifetime and low maintenance cost
- easy to install, user-friendly and safe to use for crew
- DNV-GL Maritime Assessment / Verification Report
- electrical systems compliant with IEC 60092 standard



‘Strategie in het echt’ is praktische handleiding

Met het pas verschenen boek ‘Strategie in het echt’ van Jack van der Werf is er eindelijk een praktische handleiding voor managers van middelgrote organisaties.

Elke manager worstelt met enige regelmaat met de vraag op welke manier hij (of zij) zo concreet en doelgericht mogelijk vorm kan geven aan structurele veranderingen en innovatie binnen zijn organisatie. Want meestal is er daarvoor in de organisatie geen tijd en geen capaciteit. De urgentie wint het immers van de noodzaak. Het pas verschenen boek ‘Strategie in het echt, verandermanagement in middelgrote organisaties’ richt zich heel specifiek op dit dilemma. Het thema is zeker in de huidige coronatijd zeer actueel.

Concrete richtlijnen

Het boek geeft van elke fase in het strategisch managementproces een korte uitleg en concrete richtlijnen en methodieken om deze in de eigen organisatie tot leven te brengen. Parallel hieraan worden ter verduidelijking en ter verlichting van de thematiek de belevenissen beschreven van het management van het fictieve bedrijf Vormaat.

Managementcarrière

Auteur Jack van der Werf, was gedurende zijn managementcarrière verantwoordelijk voor talrijke strategische veranderingen in industriële organisaties, variërend van ingrijpende herstructureringen en fusies tot continue verbeteringsprocessen in productie, logistiek en commercie. De laatste jaren is hij actief als bedrijfsadviseur en interim-manager.



www.jpdpw.nl

COLUMN

Vervoermiddel of verpakking – een vraag met grote gevolgen

In de wereld van transport en logistiek komen veel voor buitenstaanders lastige begrippen voor. Gelukkig zijn er ook uitzonderingen. Zo kan iedereen zich wel iets voorstellen bij het onderscheid tussen een vervoermiddel, een verpakking en de lading. Toch zullen juristen iets voorzichtiger zijn bij het maken van dit onderscheid.

Is een container juridisch gezien onderdeel van het schip of is het de verpakking van de lading? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. De Hoge Raad heeft in een vervoerrechtzaak geoordeeld dat de vervoerder ervoor dient te zorgen dat de door hem speciaal voor het vervoer aan boord van het schip ter beschikking gestelde containers geschikt zijn om de daarin geplaatste lading te vervoeren, zoals in dezelfde mate geldt voor het ruim van het schip. In een verzekeringsovereenkomst zijn partijen daarentegen vrij om af te spreken dat de container geldt als verpakking van de lading met belangrijke gevolgen voor dekking en uitsluitingen daarvan.

In het wegvervoer kan ook discussie ontstaan over de vraag of een trailer vervoermiddel is of lading. In de regel wordt een trailer gezien als vervoermiddel, maar er is ook rechtspraak waarin is beslist dat de trailer onderdeel uitmaakte van de verpakking of lading. Het gaat dan veelal om trailers die ‘kant-en-klaar’ en zonder aparte overeenkomst aan de vervoerder ter beschikking worden gesteld. Als de trailer tijdens het vervoer wordt beschadigd, moet de afzender zich in dat geval bewust zijn van het ook op de trailer toepasselijke aansprakelijkheidsregime. Het CMR-verdrag kent bijvoorbeeld een strenge verjaringstermijn van één jaar.

In Nederland zijn geen uitspraken bekend waarin werd geoordeeld of een wagon die zich in een trein bevindt, geldt als vervoermiddel of lading. Wel werd in Duitsland al eens beslist dat daar waar schade aan een wagon ontstaat, dit geen schade aan de vervoerde ‘lading’ betreft en aansprakelijkheid niet wordt geregeerd door de regelingen van toepassing op vervoer.

Of iets heeft te gelden als vervoermiddel of als verpakking/lading kan grote gevolgen hebben voor de aansprakelijkheid van de vervoerder en de rechten van de afzender. Partijen doen er goed aan in een vroeg stadium stil te staan bij deze vraag. Wij helpen u daar graag bij.

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





Jaap Beemster van marine survey expertisebureau Tanido: Wie beschermt ons beroep?

Een juiste draught survey (diepgangsmeting) is van groot belang in de scheepvaart. De missie van Tanido (gevestigd in Terneuzen) is al drie decennia om de maritieme wereld te ondersteunen bij het juist vaststellen van het gewicht van bulkloadingen en brandstoffen aan boord van zeeschepen en binnenvaartschepen. De specialisten van het nautisch-technisch expertisebureau zijn als het ware de weight watchers in het internationale handelsverkeer. Door gebruik te maken van eeuwenoude en beproefde natuurkundige principes elimineren de draught surveyors van Tanido de onzekerheid die de relatie tussen de handelspartners onder druk zet. Bij een diepgangsmeting wordt de verandering in de waterverplaatsing van het schip gemeten en de wet van Archimedes gebruikt: een drijvend voorwerp verplaatst zoveel water als het zwaar is.

IJken van binnenvaartschepen

Voor het berekenen van het ladinggewicht dat is geladen of gelost door binnenvaartschepen wordt er 'geijkt' en wordt 'de Meetbrief' gebruikt. Onderzoeken die Jaap Beemster reeds in 1983 heeft gedaan brachten aan het licht dat de traditionele metho-

de van ladinggewicht berekening via de Meetbrief op de grotere schepen niet juist is. Tanido heeft in samenwerking met de TU Delft en het innovatieve Scheepsbouw Advies en Reken Centrum (SARC) in Bussum een veel effectievere aanpak ontwikkeld. De methode is uitgebreid getest op bunkerschepen en levert zeer betrouwbare resultaten op. „Met dit concept maken we van ieder schip een perfecte weegschaal!”, benadrukt ondernemer Jaap Beemster van Tanido. In deze binnenvaartspecial gaat Jaap nader in op de beroepsbescherming en geeft hij een interessante inkijk in het vak van draught surveyor.

Hoe ging het vroeger

„Hoe ging het vroeger? Na de Hogere Zeevaartschool heb ik vijf jaar als stuurman

op de GHV gevaren. Daarna 'rolde' ik in 1980 in het vak van Marine Surveyor. Dus dit jaar is een jubileumjaar. Vroeger werden surveyors en controleurs intern door hun werkgever opgeleid. En stap voor stap kwamen er steeds meer verantwoordelijkheden op je bord te liggen. Je kreeg de kans om er in te groeien. En zó bouwden de inspectiebedrijven hun naam ook op.

Beëdiging

Na een periode van inwerken werd je door je werkgever voorgedragen om door de Kamer van Koophandel te worden beëdigd. De beëdiging was vijf jaar geldig. Je beloofde dan dat je 'naar beste kennis en wetenschap' je vak zou uitoefenen 'zoals een goed surveyor betaamt'. In de tachtiger jaren heeft de Haven en Vervoersschool zich sterk gemaakt



Draught survey training on the job.

om voor de diverse disciplines binnen de ladingcontrolesector opleidingen te ontwikkelen. Zo heb ik ooit nog van Koos Wernke de opleiding voor het certificaat 'IJKopnemer Binnenvaartschepen' en 'Controle Vloeibare lading' gehad.

Opleiding draught surveyors

In die tijd heb ik náást een onderzoek van de nauwkeurigheid van binnenvaartmeetbrieven en de uitvoering van draught surveys (in samenwerking met de Technische Universiteit van Delft), óók een opleiding voor draught surveyors ontwikkeld. Uiteraard heb ik eerst een stukje marktonderzoek gedaan. Verschillende grote ondernemingen die commercieel belang hebben bij de correcte uitvoering van een draught survey heb ik bezocht, aangesproken en aangeschreven en zij reageerden zéér positief op dat initiatief.

Kopie marktonderzoek

De Haven- en Vervoersschool vroeg aan mij of ik deze draught survey opleiding onder hún vlag wilde verzorgen en ze hadden graag een kopie van mijn marktonderzoek van mij gehad teneinde het opzetten van deze opleiding de nodige bestaansgrond te geven. Er waren voor mij geen redenen om aan hun integriteit te twijfelen, dus ik heb ze die correspondentie in goed vertrouwen gegeven. Echter, ik hoorde er verder niets meer van. Enige jaren later kreeg ik van een vroegere werknemer te horen dat de school, die inmiddels tot de STC groep was gaan behoren, met een 'draught survey cursus' op de markt kwam...

Wat er veranderde

Toen ik mijn beëdiging als draught surveyor bij de Kamer van Koophandel weer voor vijf jaar wilde verlengen, kreeg ik te horen dat ik dan éérst het certificaat draught survey aan het STC diende te behalen... Wel, wel... Daar ging ik niet mee akkoord en ik heb deze merkwaardige gang van zaken aangekaart bij de Vereniging van Kamers van Koophandel in Woerden. Uiteindelijk werd mijn beëdiging als draught surveyor door de Kamer van Koophandel in Middelburg alsnog verlengd.

Wildgroei

In het jaar 2000 is het beëdigen door de Kamer van Koophandel van mij en mijn vakbroeders door 'Den Haag' afgeschaft. Het politieke adagium van die tijd was 'zelfregulatie en decentralisatie'. En sindsdien is het respect voor mijn beroep zienderogen verdwenen. De 'zelfregulatie door de markt' heeft geleid tot een wildgroei van controleurs en surveyors. Tegenwoordig worden er náást kwetsbare 'één-pitters' (zzp-ers) zelfs Chinezen, Grieken en Turken naar de ARA havegebieden gehaald om als surveyor op te treden.



Bunkerhaven.

Als bunkerhaven staat Rotterdam na Singapore op de tweede plaats. En Rotterdam wil graag haar goede naam hoog houden. Daar werkt iedereen die in de haven van Rotterdam actief is aan mee. Daar komt bij dat mijn bedrijf veel aan deze haven te danken heeft. Rotterdam gaf mij de kans om een totaal nieuwe approach van het survey vak te ontwikkelen én te implementeren. Zo kreeg ik de fantastische gelegenheid om op bunkerlichters een 'weeg'-systeem te testen. Daarover heb ik bij de Havendienst ongeveer 25 jaar geleden een presentatie mogen geven. De reactie van de toehoorders toen? Ze hebben me uitgelachen. En er waren een paar mensen boos...

Discussies

Als het draait om het bunkeren van schepen en er zijn twijfels ontstaan over het geleverde en/of ontvangen gewicht, dan zitten wij er als surveyors vaak 'tussen in'. Aan de ene kant hebben we de ontvangende partij (de reder of de charterer). Aan de andere kant staat de bunker leverancier. In de bunkerbranche heerst veel onzekerheid en wantrouwen en er zijn legio discussies over de geleverde kwantiteit en de kwaliteit. Dat is lastig, frustrerend, vervelend. En logisch dat men dan de schuld in eerste instantie bij de surveyor zoekt.

'Slimme trucs'

Maar wij weten inmiddels wel wat er allemaal 'fout' kan gaan. En de 'verschillen' waarmee de contractpartners elkaar om de oren slaan, hebben meestal niets met de vakkundigheid van de surveyor te maken. De vraag die wij stellen: willen partijen wel dat er zuiver gewerkt wordt? Zolang er lieden zijn die proberen 'slimme trucs' uit te voeren ten voordele van zich zelf en dus ten koste van de ander, zal ons bedrijf blijven bestaan. Dus als ons de vraag gesteld zou worden of wij

willen dat er door de handelspartners eerlijk gewerkt wordt? Dan zou ons antwoord 'nee' zijn. Immers, dan had men Tanido niet meer nodig...

Wie vertrouwt wie nog?

Enerzijds beseffen de contractpartners heel goed dat ze niet zónder elkaar kunnen. Zonder (deugdelijke) brandstof kan een schip niet varen. Anderzijds verwijten ze elkaar van alles en nog wat en vaak probeert men de surveyor onder druk te zetten waar hij (bijvoorbeeld) gedwongen wordt om appels met peren te vergelijken; dat hij 'moet' rekenen met gekalibreerde tanktabel-

Vervolg op pagina 13



Onderzoek door Jaap in vroeger tijden bij een VLCC.

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

len op de bunkerlichters en met niet gekalibreerde tanktabellen op de ontvangende zeeschepen. Begrijpelijk. Het gaat om veel geld. En als surveyor moet je je mannetje weten te staan. Gelóóf me: niet iedereen is geschikt voor dit vak.

'Knoeien'

Doorgaans wordt ons bedrijf door de ontvangende/kopende partij ingeschakeld om er op toe te zien dat er op een eerlijke manier geleverd wordt. Veel rederijen en charterers denken en verwijten dat leveranciers 'knoeien' met de hoeveelheidsmetingen en met de kwaliteit. Maar is dat ook zo? Staat er niet ergens iets geschreven van 'wie vrij van zonde is werpe de eerste steen'?

'Zwarte lijst'

Enige jaren geleden werden wij namelijk gebeld door een leverancier met de vraag of we ook 'voor hun' als surveyor konden optreden. Natuurlijk kan dat! Maar wat was er gebeurd? Een grote rederij wilde met deze leverancier zaken doen, maar ze kregen van de surveyor te horen dat deze leverancier op hun 'zwarte lijst' (...) stond. Met andere woorden, deze rederij voelde nu argwaan en vroeg zich af of het wel verstandig was om met de betrokken leverancier in zee te gaan... Vandaar het verzoek van de betrokken leverancier aan ons om 'tegengas' te geven in de hoop om deze rederij als klant te kunnen behouden...

Suppliers

Sinds wij actief zijn in de bunkerbranche krijgen wij van véél reders en charterers de vraag voor welke supplier ze het beste kunnen kiezen. En inderdaad, wij kennen



veel leveranciers. We kennen praktisch alle bunkerlichters en hun bemanningen. En ze zijn allemaal verschillend. Ook in hun 'handelswijze'. Maar het is niet aan ons om een oordeel te vellen over goed en slecht. Dáár zijn immers hogere machten voor.

Is de Havendienst verantwoordelijk?

Is de Havendienst verantwoordelijk. Het zijn doorgaans alleen de rederijen en de charterers (die havengeld betalen) die bij de Havendienst gaan klagen over vermeende malversaties van bunkerleveranciers. Dus kennelijk is Rotterdam dáárom bang geworden om haar goede naam te verliezen? Onze ervaring: het zijn zeker niet alleen de leveranciers die een zogenaamde 'slechte naam' hebben.

Ellende

Ook de grote oliemaatschappijen 'pikken' al een extra graantje mee als zij op hún beurt leveren aan de bunker suppliers. Dus dáár begint de ellende al! Want waar we maar bar weinig over horen? Dat er aan boord van de ontvangende schepen net zo goed dingen niet correct/niet eerlijk verlopen en ook dáár hebben wij slimme 'technieken' gezien waarmee kopers zichzelf bevoordelen ten koste van de leverancier.

Gesjoemeld

Dat er op alle fronten kan worden gesjoemeld hebben wij trouwens ook gerapporteerd aan de Havendiensten van Rotterdam en Antwerpen. En... niet te vergeten... surveyors zijn óók (maar) mensen. Wij zien met argusogen voor welke lage honoraria sommige surveyors worden aangesteld. Daar kán je geen gezond bedrijf mee opbouwen. Dan 'moet' je haast wel op andere manieren wat zien 'bij te verdienen'.

'Licenties' als wapen tegen fraude?

Inmiddels vernam ik via-via (...) dat de Havendienst van Rotterdam via een licentiesysteem á la Singapore orde wil gaan scheppen in de bunkerbranche. Dus de bunkerlichters (transporteurs) en de bunkerleveranciers dienen straks aan een aantal strikte voorwaarden te voldoen vóórdát ze een licentie krijgen. Voor de surveyors zou er een 'erken-de' opleiding dienen te komen. Sinds haar oprichting in 1986 heeft Tanido haar eigen surveyors opgeleid. De vraag blijft: welke partijen zijn er bevoegd om de specialistische praktijkopleidingen van Tanido, VPS, SGS etc. te erkennen? Is dat niet iets wat we aan de rechtbank of de Kamer van Koophandel dienen over te laten? Net als vroeger?"

Jaap Beemster
TANIDO B.V.





Duurzaam vervoer van bodemas naar Heros Sluiskil

Passie voor de binnenvaart

Door: Henk van de Voorde

In deze binnenvaartspecial komen een aantal mensen uit de praktijk aan het woord. Zo is Bert van Zwol (63) uit Raamsdonksveer de ervaren schipper-eigenaar van het droge ladingschip Deo Volente. Het schip is 110 meter lang, 11,5 meter breed en kan maximaal 3.347 ton lading bevatten. Bert lost twee keer per week onbewerkte bodemas bij Heros Sluiskil, gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Daarmee haalt hij twee keer per week 120 vrachtwagens van de weg. Goed voor de CO₂ footprint. De bodemas die de Deo Volente (Latijn voor *zoals God het wil*) over het water vervoert is afkomstig van afvalenergiecentrale AVR in Rozenburg. Ook de Jabo lost twee keer per week bodemas bij Heros. De bodemas van de Jabo is afkomstig van een afvalenergiecentrale uit Brussel respectievelijk Roosendaal. Dit schip kan ruim 1.700 ton vervoeren. Heros Sluiskil is toonaangevend in Europa op het gebied van opwerking van AEC-bodemas.

Na de volledige asfaltering van eind 2019 is de kade van Heros in april 2020 opnieuw ingedeeld. Het komt zowel de logistiek als de groene footprint ten goede. De kade is verdeeld in twee grote vakken: één voor bodemas en één voor gereede producten. Het volle schip Deo Volente, met ruim 3.000 ton bodemas aan boord, wordt op een enkele ochtend gelost door een kraan die onophoudelijk in bedrijf is. „Van daaruit vaar ik via de Westerschelde, de Oosterschelde, het Zoommeer, Hollands Diep, Dordtsche Kil en de Oude Maas naar AVR in de Botlek om weer bodemas te gaan laden”, aldus Bert van Zwol.

Amer Shipping

Hij is net als Peter Buijks (54) afkomstig uit een echte schippersfamilie. Peter is samen met zijn twee jaar oudere broer Jan eigenaar van Amer Shipping, een internationaal scheepvaartbedrijf en bevrachtingskantoor waar 150 mensen in dienst zijn. De kracht van het familiebedrijf is de gevarieerde vloot met een grote eigen inbreng van de aangesloten schippers. In overleg met hen worden projecten al dan niet aangenomen. Het vanuit Raamsdonksveer opererende bedrijf is goed voor 7 miljoen ton transport per jaar. Daarvoor heeft het de beschikking over een vloot van 22 eigen schepen en 25 relatieschepen.



Schipper Bert van Zwol van de Deo Volente en managing director Peter Buijks van Amer Shipping op de kade bij Heros Sluiskil.

Nabehandelingssysteem

De goederendistributie over het water is per ton en per kilometer de goedkoopste transportwijze, legt de managing director van Amer Shipping uit. Tegelijk is deze transportmodaliteit duurzamer dan het wegvervoer. Minder CO₂-uitstoot is een van de speerpunten van beleid van Amer Shipping. De nieuwste schepen in de vloot zijn omgebouwd met een nabehandelingssysteem voor het filteren van de emissie, vergelijkbaar met de meest recente Stage V eisen. In toenemende mate wordt gebruik gemaakt van de biobrandstof Change TL.

Schroefas generatoren

De nieuwste droge lading schepen van Amer Shipping zijn uitgerust met schroefas generatoren. De energie die de schroefas tijdens de vaart levert gaat hiermee niet verloren. De schroefas generator zet de omwenteling van de as om in stroom. Deze energie wordt gebruikt voor de algemene stroomvoorziening aan boord. Tevens wordt energie naar het 48 accu's metende accupakket geleid, dat voor minimaal 12 uur energie levert aan de woningvoorziening en spudpalen. Deze oplossing maakt een aggregaat overbodig en zorgt voor een besparing van 10 liter gasolie per uur.

Oplossingsgericht

Amer Shipping deed al zaken met Heros toen het eind vorige eeuw nog in Roosendaal was gevestigd. „De samenwerking verloopt altijd in goede harmonie. Heros is oplossingsgericht. Er wordt gekeken naar wat er wél kan, in plaats van omgekeerd”, zegt Peter Buijks. Naast transport over het water van ruwe bodemas, vervoert Amer Shipping onder andere ook zand, grind, kolen, bouwmaterialen, constructies en containers.

Ladingstroom

„Het is de kunst om de juiste mensen te zoeken bij de juiste ladingstroom. Sommige schippers willen een vaste afvaart en anderen juist niet. De schippers van de Deo Volente en de Jabo kiezen bijvoorbeeld voor vastigheid”, aldus Peter Buijks.



Lossen van ruwe bodemas bij Heros, toonaangevend in Europa met opwerking van AEC-bodemas.

Extra capaciteit

In de Centrale Bodemas Opwerkings Installatie (CBOI) van Heros Sluiskil wordt de door deze schepen afgeleverde bodemas hoogwaardig opgewerkt. Daarbij zorgt de nieuwe fluijnt voor een optimalisatie. Tonnen aan onverbrand afval zoals plastic was voorheen loze capaciteit. Die fluf wordt inmiddels aan de voorkant gescheiden, waardoor er in Sluiskil extra capaciteit is om bodemas op te werken.

Krammersluis

„Er is continu een goede logistieke feed back met Heros. Onlangs was de Krammersluis een tijdje buiten gebruik. Ik heb toen ruim van tevoren aangegeven bij Heros dat ze rekening moesten houden met langere wachttijden bij de sluis. De planning werd daar op aangepast zodat eerst een schip met het gerede product granova® werd geladen en pas daarna mijn schip werd gelost”, legt Bert van Zwol uit.

Machinisten

„Het vak van schipper is meer dan alleen vervoeren. Als mijn lading bijvoorbeeld minder goed verbrande bodemas bevat, dan laat ik dat weten aan Heros. Bij de afval-energiecentrales is er een belangrijke taak weggelegd voor de machinisten. Degenen die de kranen besturen moeten zorgen dat de bunkers met het juiste materiaal worden bevoorrad. Als het materiaal niet goed is, dan is ook de verbranding niet goed”, vervolgt Bert.

Brabantse gemoedelijkheid

Hij weet hoe het er op de werkvloer aan toe gaat. „Het sociale aspect is belangrijk. Met een bakje koffie krijg je veel voor elkaar”, zegt de schipper-eigenaar. Het heeft wellicht ook te maken met de Brabantse gemoedelijkheid om op informele wijze goed op de hoogte te blijven van wat er speelt bij de bedrijven. Bert was ruim 21 jaar bestuurslid van de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer en ruim 8 jaar van de Vereniging Oranje (onderlinge verzekering van schepen).

Weersomstandigheden

De hoogte van het tonnage van de Deo Volente is afhankelijk van de weersomstandigheden, golfslag en getijden. „Als het heel hard waait dan belaad ik mijn schip minder zodat er een grotere vrijboord ontstaat. Doordat het schip nu hoger op het water ligt kan er met meer wind worden gevaren dan wanneer ik het schip zou afladen zodat er gezorgd wordt voor continuïteit van het transport”, aldus de schipper. Het



De Allegonda van Amer Shipping.

Vervolg op pagina 17



TANIDO B.V.
Sworn Marine Surveyors



- Draught Surveys
- Lichten van zeeschepen
- Bunker Quantity Surveys
- Condition Surveys
- IJken van binnenvaartschepen
- Voorkomen van stuwadoors schade
- Consultancy

Scheldekade 47 1st verdieping
4531 EH Terneuzen

Nederland
Tel.: +31(0)115 - 611 625

Internet: www.tanido.com
E-mail: tanido@tanido.com

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





tonnage wordt nauwkeurig berekend aan de hand van de actuele water data van Rijkswaterstaat.

Vaarschema

De Deo Volente zal na het lossen bij Heros leeg terug varen naar Rotterdam. „Vanwege de beperkte opslagcapaciteit bij AVR neemt de Deo Volente geen retourlading mee vanuit Sluiskil. Dit past niet in het vaarschema. Zouden we dit wel doen, dan moet eerst het ruim worden schoongemaakt wat ook extra tijd en geld kost. Ze produceren maximaal 1.000 ton per dag en er kan 5.000 á 5.500 ton op het 'dinoplein' op voorraad liggen. Het dinoplein is de verbrande slakken opslag. Omdat er ook in het weekend geproduceerd wordt is het bijna niet in te passen omdat als wij vrijdag geladen hebben er uiterlijk dinsdag weer een belading moet plaats vinden.”

Golfslag

„De Westerschelde kan best lastig zijn. Toch heb ik qua windrichting meer last van de Oosterschelde dan van de Westerschelde. Ik had het er pas nog met Jan van der Linden over, de schipper van de Jabo. Hij is liever onderweg naar Sluiskil vanuit Brussel dan Roosendaal.” Peter haakt in: „Onderschat ook de zeevaart niet. Die schepen komen vaak met flinke snelheid de rivier op gevaren.” Bert: „Een zeeschip dat maar 16 mijl loopt gaat toch al zo'n 30 km per uur zodat het toch een grote golfslag kan veroorzaken. Schippers zeggen altijd dat de vaarsnelheid bepalend is, maar dit is slechts gedeeltelijk waar. Het ligt er ook aan hoe diep het zeeschip is geladen, de vorm en wat voor soort schip het is. Vooral de grote containerschepen kunnen voor veel golfkracht zorgen.”



Brandstof

De vaartocht van de Deo Volente van Rotterdam naar Sluiskil, geladen met onbewerkte bodemas, vergt gemiddeld 2.150 liter gasolie. Leeg wordt er op de terugweg zo'n 800 liter brandstof verbruikt. „Het brandstofverbruik verschilt per reis naar

gelang de getijden op de af te leggen vaarroute. Alleen het Zoommeer en Hollandsch Diep zijn getijdenloos. Op de Westerschelde kan met giertij (met nieuwe en volle maan) een stroom lopen die vergelijkbaar is met het Binger Loch op de Rijn. Dat wordt wel eens onderschat”, zegt de schipper.

Zilveren jubileum

Amer Shipping is een van de toonaangevende bedrijven in West-Europa op het gebied van vervoer van droge bulkclading. Het is een betrouwbare partner op basis van een no-nonsense aanpak. Met een gevarieerde vloot wordt maatwerk geleverd. Tot de holding behoren ook een tankrederij met zes schepen en een bedrijf in handel en nieuwbouw van schepen. „Wij zijn 'big enough to do' en 'small enough to care'. We zijn flink gegroeid, maar zijn en blijven een familiebedrijf. De lijnen blijven kort”, aldus Peter Buijks van Amer Shipping, dat in 2021 in het teken staat van het zilveren jubileum.



De Bremanger van Amer Shipping.



Een schip kan nu gemakkelijk naar alle kanten manoeuvreren Shipfit ontwikkelt uniek roersysteem

Door: Henk van de Voorde

Shipfit BV, strategisch gevestigd aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen, verricht mechanische en constructieve werkzaamheden voor reparatie en onderhoud van schepen. Bijvoorbeeld reparaties van roeren. Ondernemer Dirk Waaijens heeft in de afgelopen jaren zelf een uniek roersysteem ontwikkeld en gebouwd. De resultaten van de eerste testen zijn zeer goed. Het nieuwe roerwerk kan de stuwkracht van de schroef alle kanten op sturen, zodat het schip in alle vaarrichtingen zowel vooruit als achteruit bestuurbaar is. Of een schipper hard of zacht vaart, of het wel of niet geladen is: er is altijd een efficiënte achteruit.



Het nieuwe roersysteem is met name interessant voor de binnenvaart omdat ondanks een geringe diepgang het schip toch naar alle kanten te manoeuvreren is. Enkele ervaren schippers lieten weten onder de indruk te zijn van de uitvinding van Dirk Waaijens. De patentaanvraag loopt inmiddels.

Roeren gedraaid

Uitgangspunt is dat de schroef altijd het water van het voorschip naar het achterschip stuwt. Dit is belangrijk omdat bij geringe

Test van het nieuwe roerwerk. Het zorgt voor extra veiligheid doordat een schip nu snel kan stoppen.

diepgang de schroef in een tunnel wordt geplaatst. Zo wordt voorkomen dat de schroef lucht hapt en de voortstuwing weg valt. Om de stuwkracht 180 graden te keren worden de roeren in het nieuwe stuurwerk zo gedraaid dat de waterstroom omdraait en er een stuwkracht in tegenovergestelde richting wordt gegenereerd. Ook onbeladen kan met dit roersysteem toch nog achteruit worden gevaren.

Optimale stuurinrichting

„De roeren worden zo gepositioneerd dat ook een zijdelingse of achterwaartse stuwkracht kan worden gerealiseerd. Ik was met de ontwikkeling van dit roerwerk al sinds 2016 bezig. Na tal van mogelijkheden te hebben bekeken denken we nu een optimale stuurinrichting ontwikkeld te hebben. Dit hebben we uiteindelijk getest op een vlet”, legt Dirk Waaijens uit.

Vlet

Hij demonstreert het unieke roersysteem met een vaartocht op de vlet, een ondiep stekend schip met een platte bodem, waarmee ook bij lage waterstand de bestemming bereikt kan worden. Het Engelse woord ‘flat’ (ofwel ‘plat’) is dan ook van ‘vlet’ afkomstig.

Extra veiligheid

Met name om een binnenvaartschip ook onbeladen te voorzien van een goed werkende achteruit, is het nieuwe roersysteem zeer geschikt. Gezien de lage waterstanden van de rivieren is het een goede oplossing om de schepen veilig op de rivier te kunnen laten varen. De werking van het roersysteem zorgt voor een zo groot mogelijke remkracht. „Het allerbelangrijkste is namelijk dat een schip bij ondiep water zo snel mogelijk stil kan liggen. Vooral als een schip leeg vaart kan dat een probleem zijn. De toegenomen flexibiliteit



zorgt voor extra veiligheid want in geval van nood kan het schip snel stoppen."

Pilot

Dirk meert weer af aan de kade in Terneuzen, pal tegenover zijn bedrijf. De uit 1930 daterende vlet is prima geschikt als pilot voor het nieuwe roersysteem. Bij aankoop in 2012 was de vlet al omgebouwd met een kleine kajuit. Voor het testen heeft de eigenaar van Shipfit de achterkant aangepast voor de plaatsing van het nieuwe stuurwerk.

Scheepswerf

Dirk Waaijberg verruilde rond de millenniumwisseling Apeldoorn voor Terneuzen om aan de slag te gaan bij scheepswerf De Schroef. Hij besloot daarna om weer te gaan varen en werd machinist bij Versloot Zandzuig en Transportbedrijf uit Sas van Gent. Vervolgens startte Dirk in 2010 Shipfit. Zijn al bestaande netwerk was daarbij een groot voordeel. Het bedrijf kende een vliegende start, mede door de samenwerking met mechanisatiebedrijf Rovem Terneuzen BV.



Ondernemer Dirk Waaijberg van Shipfit BV.

Nieuwe loods

Aanvankelijk opereerde Shipfit vanuit een bouwkeet en een container, maar vijf jaar geleden is achter de oude locatie in Terneuzen een fraaie nieuwe loods van 30 meter lang en 15 meter breed gerealiseerd. Hier is hij met enkele medewerkers druk doende met allerlei reparaties voor schepen, variërend van roerwerken en pompen tot het inbouwen van een nieuwe motor.

Binnenvaartschippers

Opdrachtgevers zijn binnenvaartschippers en rederijen. De schepen komen overal vandaan: Nederland, België, Frankrijk, Duitsland, Polen. Onlangs kreeg Shipfit nog een aanvraag van een Poolse chemicaliëntanker om een ladingpomp te vervangen.



Boven het water

"Ik vind het mooi om een schipper te helpen en hem tevreden te zien wegvaren. Een schip is eigenlijk een grote constructie. Voor reparatiewerkzaamheden moet je vooral beschikken over handigheid en creativiteit. Je bent zowel metaalbewerker als monteur die ook een motor moet kunnen repareren of inbouwen. We doen alle reparaties boven het water, behalve schilderwerk en betimmering. Door de coronamaatregelen hebben we het 10-jarig bestaan van Shipfit helaas (nog) niet kunnen vieren."

Machinist

Dirk had al van jongs af aan een passie voor het water. "Mijn ouders hadden een zeilbootje waarmee we in de vakanties naar Breskens of Yerseke voeren. Ik vond het mooi om te zien dat mensen op schepen aan het werk waren en kreeg de drang om op zee te

gaan. Na de Zeevaartschool heb ik zeven jaar als machinist op een zwaar ladingschip op zee gevaren."

Improviseren

"Scheepsreparatie is nooit saai. Het is heel afwisselend en niet te vergelijken met nieuwbouw. Het is belangrijk om op creatieve wijze oplossingen te zoeken. Ik ben eigenlijk een smid aan het water. Als ijzerwerker in de scheepsreparatie moet je goed kunnen improviseren. Je krijgt er namelijk geen vastomlijnde tekening bij. „In dit vak moet je heel goed tegen verandering kunnen", vervolgt Dirk Waaijberg, terwijl twee medewerkers druk in de weer zijn met het maken van een zandgoot voor een zandzuiger. We weten 's morgens vroeg niet hoe de dag zal verlopen. Het is een groot verschil met nieuwbouw want dan moet alles van tevoren gepland zijn."



Modal Shift naar de 'Vierlandenregio'



Vanaf 15 december verbinden drie Xpress-treinen per week Antwerpen met Langweid-Forêt in het Zwaben-gebied in Zuid-Duitsland en verder met Wolfurt het Oostenrijkse Vorarlberg. Een stop in Recklinghausen maakt ook een directe spoorverbinding met het Ruhrgebied mogelijk. Daarmee breidt Lineas, de grootste private spoorvrachtoperator in Europa, zijn Green Xpress Network verder uit.

In Zwaben zal een bekende grote expeditie zijn treinactiviteiten intensiveren en zijn sporen ook openstellen aan externe klanten om hun ladingen op het spoor te plaatsen. Zo dragen zij bij aan de modal shift. Verder naar Vorarlberg komt de lading per spoor aan op de Combi Cargo Terminal Wolfurt. Voorheen kon dit enkel via de weg.

Green Xpress treinen

„Er is sterke interesse bij onze klanten om ons spooraanbod uit te breiden naar Zwaben in Duitsland en Vorarlberg in

Oostenrijk”, zegt Olivier Deprez, Head of Network Management & Alliances. „Onze Green Xpress-treinen hebben zich al bewezen in het streven naar de modal shift. Deze open producten bundelen verschillende soorten vracht uit deze regio's en vervoeren die van en naar de westelijke havens en het hinterland. Met twee nieuwe routes, hebben we vandaag de dag 23 Green Xpress treinen door heel Europa.”

Main hub Antwerpen

Via de Antwerpse main hub kan lading makkelijk verder reizen naar de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Rotterdam via de dagelijkse shuttles van Lineas. Ook de rest van Europa is vlot te bereiken dankzij de meer dan 20 regelmatige, pan-Europese Green Xpress-verbindingen. De nieuwe verbinding start met drie treinen per week, in navolging van de vraag van nieuwe en bestaande klanten. Gezien de vraag naar verwachting snel zal groeien, zal de capaciteit gestaag toenemen.



Nieuwe treinterminal Gent

Volvo Cars, DFDS en Lineas zorgen voor sneller en duurzamer transport dankzij een nieuwe treinterminal bij het Mercatordok in North Sea Port. De wagens van Volvo Cars geraken sneller, kostenefficiënter en op een meer duurzame manier op hun eindbestemming. Op een nieuwe treinterminal nabij het Mercatordok in North Sea Port in Gent worden de wagens zowel op en van de boot geladen als op en van de trein. Deze samenwerking tussen Volvo Cars, DFDS en Lineas brengt de verschillende transporten (boot, trein, vrachtwagen) op een efficiënte manier samen. De doorlooptijd van fabriek naar eindbestemming gebeurt dankzij het doorgedreven treintransport tot 30 procent sneller.

Volvo Cars

Volvo Cars wil tegen 2040 een klimaatneutrale onderneming worden. Een van de concrete stappen hierin is de verlaging van de CO₂-voetafdruk per wagen met 40% tussen 2018 en 2025, onder meer door de uitlaatemissies per wagen met 50% te verminderen. Ook multimodaliteit is een van de belangrijke pijlers in deze strategie, zowel op het vlak van productie met de shift naar elektrificatie als in de productieprocessen en logistiek. Dit is ook een van de belangrijkste troeven van North Sea Port, die met haar strategische ligging aan de Noordzee tot 32 km landinwaarts toegankelijk is via spoor, zeevaart, binnenvaart en vrachtwagen.

Veiligheid geniet de hoogste prioriteit

In het bedrijfsleven is het communis opinio dat veiligheid en gezondheid de hoogste prioriteit dienen te hebben. De huidige coronatijd is daarbij een wake-up call. Een cultuuromslag in het afgelopen decennium heeft er toe geleid dat veiligheid inmiddels een vanzelfsprekendheid is, maar er moet wel steeds op gewezen worden. Medewerkers zijn zich bewust van de noodzaak om elkaar onderling aan te spreken op minder veilige situaties. De Nederlandse en Europese regelgeving op het gebied van veiligheid is de laatste jaren flink aangescherpt. Gevaren dienen in eerste instantie bij de bron te worden aangepakt. Dat gaat vaak om eenvoudige zaken, bijvoorbeeld altijd de leuning vastpakken als je de trap oploopt. Voor overige bedreigingen zijn er bijvoorbeeld persoonlijke beschermingsmiddelen.

Als er op een bedrijf een ongeval gebeurt, terwijl de veiligheidsmaatregelen niet in orde waren, dan heeft de werkgever heel wat uit te leggen. Vooral in de chemie is het veiligheidsbewustzijn hoog, maar ook in het



midden en kleinbedrijf kunnen calamiteiten zich eerder voordoen dan men op het eerste gezicht zou vermoeden.

Negatieve beeldvorming

De kans is overigens veel groter om thuis iets op te lopen dan op het werk. Wat betreft werkgerelateerde ongevallen is de chemische industrie een van de minst gevaarlijke sectoren. Toch is er een wat negatieve beeldvorming ontstaan door incidenten in het verleden bij bedrijven, waar de veiligheidsvoorschriften onvoldoende in acht werden genomen. Ongevallen in de chemie zijn te vergelijken met vliegtuigongevallen. Een vliegtuig is het veiligste vervoermiddel dat er is, maar als er iets gebeurt heeft het veel impact op de samenleving.

Routinehandelingen

Ondanks de positieve cultuuromslag met betrekking tot het veiligheidsbewustzijn blijft waakzaamheid geboden want de meeste ongevallen in het bedrijfsleven gebeuren juist door routinehandelingen, niet door onkunde.

PBM's

Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) zoals een goede oog-, gehoor-, ademhalings-, hand- en valbescherming zijn van het grootste belang. Van brandvertragende kleding tot gehoorbescherming: het is een must. De medewerkers van de bedrijven moeten tenslotte aan het eind van de dag gezond en wel huiswaarts kunnen keren. Sectoren waar men verhoogde veiligheidsrisico's loopt zijn bijvoorbeeld de bouw, de (petro)chemie en de offshore.

Renewables

De renewables zijn voor diverse bedrijven een enorme groeiemarkt vanwege de bouw van de vele windparken in Noordwest-Europa. In de oil & gas zit veiligheid in het dna, mede door incidenten uit het verleden. De offshore wind energiemarkt is relatief nieuw, maar de bouw van de diverse windparken in de Noordzee brengt ook het veiligheidsbewustzijn in deze sector in een stroomversnelling in Nederland en België. Ondertussen zijn er ook in de offshore wind flinke stappen gemaakt.

Verhoeven in RvC Secure Logistics

Frank Verhoeven (54) is per 1 december toegetreden tot de Raad van Commissarissen van Secure Logistics BV. Hij volgt Paul Wevers op, die drie termijnen lid van de RvC was. De Raad van Commissarissen bestaat nu uit: Rob Bagchus (voorzitter), Ries Bode en Frank Verhoeven.

Laatstgenoemde is sinds 2008 CEO van Vos Logistics, een

Europese logistieke dienstverlener waarvan hij mede-eigenaar is. Daarnaast is Verhoeven voorzitter van LAB, bestuurslid van NDL/HDIC, toezichthouder bij OMO, Munckhof Group en Cetra. Verhoeven bekleedde management posities bij onder meer Frans Maas (tegenwoordig DSV), Lease Plan en Biegelaar. Secure Logistics is pionier op het gebied van veilige, slimme en privacyproof identiteits- en toegangsmanagement oplossingen voor de logistiek, bouw en industrie.

Goed referentiekader

„ Secure Logistics heeft zich gespecialiseerd in het bieden van



Frank Verhoeven.

praktische identiteitsoplossingen aan chauffeurs, contractors en site owners. Vanuit gesprekken met mijn eigen medewerkers heb ik een goed referentiekader. Het is een gezonde, innovatieve club met een mooie dienstverlening waarmee het leven van chauffeurs en contractors makkelijker wordt gemaakt en de veiligheid op diverse terreinen wordt verbeterd. Ik zie er naar uit om als lid van de Raad van Commissarissen bij te dragen aan de verdere groei en ontwikkeling van Secure Logistics”, aldus Verhoeven.



ONTMANTELEN 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

HOONDERT
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




Vertegenwoordigd 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



BRACKE
Aandrijfspecialist

Smart Motor Services

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

Vraag gerust naar onze mediakaart 2021.
Met info over de **thema's, diverse mogelijkheden**
en zeer aantrekkelijke **combinatietarieven!**
Voor een goed mediaplan.

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

seaport
TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!





Dutch Marine, de leverancier van: Creatieve maritieme oplossingen

Tewaterlating nieuwe duwbak bij scheepswerf Pattje Waterhuizen.



**DUTCH
MARINE**

Dutch Marine BV van ondernemer Paul Verschure is een onafhankelijke maritieme dienstverlener die de beste partners voor een specifiek project bij elkaar brengt en de hele operatie coördineert, inclusief het verkrijgen van de vereiste vergunningen van de autoriteiten. Zo is het bedrijf specialist in het prepareren en verzorgen van bijzondere sleeptransporten, het uitvoeren van reparaties van schepen, het laten bouwen van duwbakken en het uitvoeren van bergingsoperaties.

De roots van Dutch Marine BV voeren terug naar 1879 met de oprichting van M. Verschure & Zoon Stoombootonderneming. Dit bedrijf was actief in de beurtvaart en vervoerde onder andere Verschure's Margarine. Alle schepen hadden de naam Broedertrouw.

Paul Verschure maakte in 1977 kennis met de tankvaart met vakantiewerk op de bitumen-tanker Zostera en zwaveltanker Trisulca van Zwaans van den Heuvel Tankvaart BV.

Binnenschipper

In 1980 begon hij als lichtmatroos op de Loogtanker Natrona en doorliep vervolgens alle rangen tot binnenvaartschipper, vanaf de tanker Flava (233 ton) tot en met de tanker Giganthea (3786 ton). In 1990 werd Paul walkapitein, verantwoordelijk voor allerlei zaken, van personeel tot onderhoud. Na een jaar bedrijfsleider te zijn geweest in een machinefabriek kwam de volgende stap, hoofd technische dienst bij een sleep en bergingsbedrijf, een interessante tijd met veel uitdagingen en projecten.

Bijzondere transporten

Paul Verschure startte in 2011 Dutch Marine BV. Het bedrijf heeft klanten in binnen en buitenland, zowel bedrijven, overheden als verzekeringsmaatschappijen. „Naast technisch management van sleepboten en pontons zijn we actief in het verzorgen van bijzondere transporten en het ontzorgen van klanten bij speciale projecten en bergingen. We organiseren en leveren wat nodig is naar de wens van de klant”, aldus Paul Verschure. Teamwork, betrouwbaarheid, transparantie en efficiëntie zijn de speerpunten van beleid.

Nieuwe duwbakken

„Voor een Engelse klant hebben we een nieuwbouwproject begeleid van zeven nieuwe duwbakken. Toen de oorspronkelijke werf helaas failliet ging na drie schepen, hebben we het project overgenomen en in een aparte onderneming (Dutch Marine Projects) de bouw voortgezet op twee Nederlandse werfven, in samenwerking met de oorspronkelijke leveranciers. Alle duwbakken zijn uiteindelijk keurig binnen de deadline afgeleverd bij de klant. Gelukkig konden in samenspraak met de betrokken leverancier de reeds bestelde

materialen alsnog gebruikt worden, waardoor extra schade voor alle betrokken partijen voorkomen werd”, vervolgt Paul Verschure.

Certificering

Het was een mooie uitdaging voor Dutch Marine om zowel de constructie alsmede de certificering van classificatiebureau RINA en de scheepvaartinspectie conform ROSR (Rijnvaart) te verzorgen. En vervolgens de schepen over te vlaggen naar Engeland conform de daar geldende regels van de Maritime and Coastguard Agency en de Port of London Authority. Het Zeeuws-Vlaamse bedrijf heeft ook de sleep van deze schepen verzorgd vanuit Noord-Nederland naar Londen.

Sloop

Recentelijk heeft Dutch Marine een drietal drijvende dokken afgevoerd voor de sloop onder de strengste milieueisen. De kracht van het bedrijf is om als regisseur tot pragmatische oplossingen te komen, samen met de klant, overheid, opdrachtgever en uitvoerder. Dat bleek ook bij deze opdracht.

www.dutchmarinebv.com

Zilveren model beurtvaartschip jubileum 1879-1904. De roots van Dutch Marine liggen in de beurtvaart.



Bracke Aandrijfspecialist al meer dan 50 jaar een begrip

Voor Bracke Aandrijfspecialist zijn efficiëntie, innovatie en duurzaamheid belangrijke kernbegrippen. Met de innovatieve smart motor services van deze aandrijfspecialist bij uitstek, kunnen onregelmatigheden in een elektromotor snel worden gesignaleerd. Daardoor wordt het risico op ongeplande storing of uitval verlaagd. Bovendien kan in voorkomende gevallen onderhoud worden uitgesteld. Vaak wordt namelijk preventief onderhoud verricht, ongeacht de werkelijke staat van de machine.

„Met de smart motor sensor baseren we het onderhoud op reële gegevens, waardoor we het risico van storing of ongeplande uitval kunnen voorspellen. Het resultaat is een langere levensduur voor de machine, minder verrassingen door ongeplande stops en minder onderhoudskosten”, aldus ondernemer Joris Bracke.

North Sea Port

Een brede waaier klanten van Bracke Aandrijfspecialist - met vestigingen in Clinge en St-Gillis-Waas - bevindt zich in havengebied North Sea Port. Bracke Aandrijfspecialist zorgt ervoor dat het machinepark van haar klanten probleemloos blijft draaien. Motoren en reductoren



vormen een essentieel onderdeel van de maatschappij, zonder dat we het soms zelf beseffen. Overal waar elektriciteit omgezet wordt in beweging zijn elektromotoren nodig. Bijvoorbeeld kranen om schepen te lossen, transportbanden, rioolgemaal, pompen voor drinkwater.

Het familiebedrijf is al ruim een halve eeuw specialist in het leveren, repareren en reviseren van elektromotoren, reductoren, pompen, frequentiesturingen en transformatoren. De dienstverlening bestaat daarnaast uit engineering en retrofit, spare parts service en optimalisatie van productieprocessen.

Sectoren

De klanten van Bracke Aandrijfspecialist zijn actief in een breed pallet sectoren, zoals in de (petro)chemie, voedings- en verpakkingsmiddelenindustrie, op- en overslag en (semi) overheden. Overal waar elektrische energie wordt omgezet in beweging zitten de klanten van de EB-Groep.

Laden en lossen

„Voor elke vorm van industrie worden elektromotoren gebruikt. Variërend van ventila-

toren in koelhuizen tot kraanmotoren voor het laden en lossen van schepen. Als bij een havenlogistiek bedrijf de kraan niet werkt en een schip een dag langer voor de kant moet liggen, dan kost dat een vermogen”, aldus Joris Bracke.

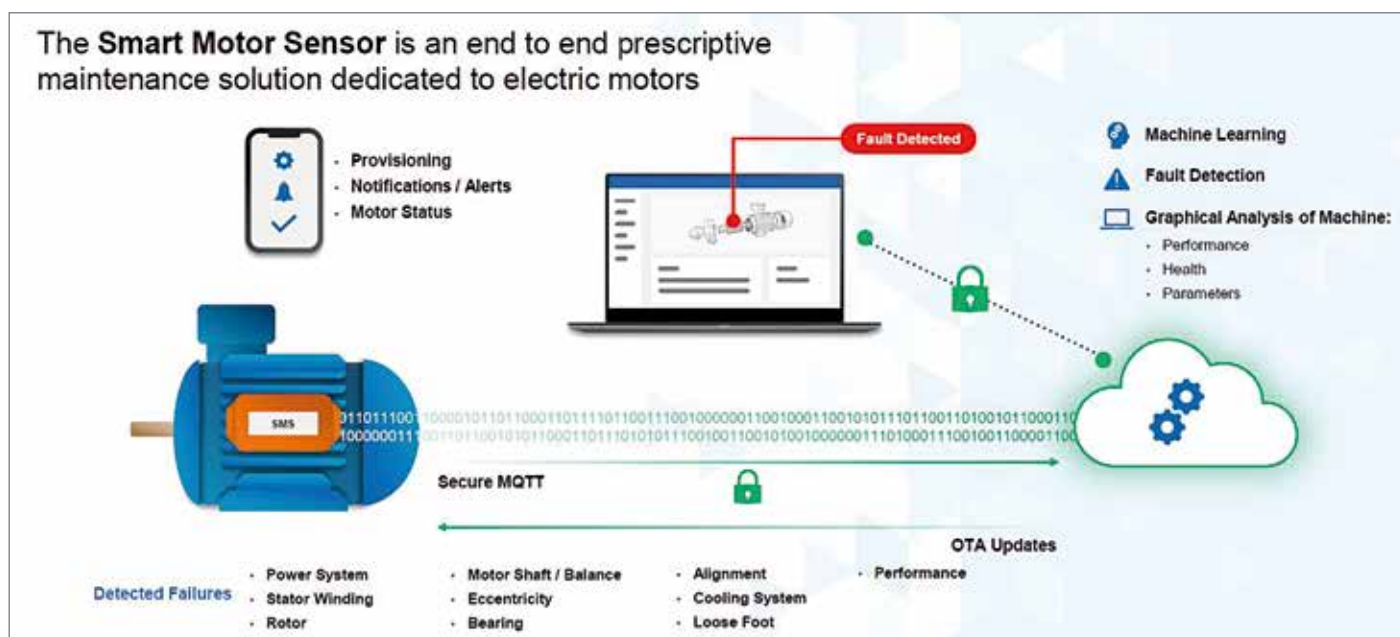
Retrofit

Bracke Aandrijfspecialist denkt constant mee met de klanten in diverse branches, zoals op het gebied van nieuwe besturingen voor motoren en pompen. „Het geeft ons een boost als we een industriële machine van de klant nog net iets nauwkeuriger kunnen laten functioneren. Of als wij bij kunnen dragen aan een tweede leven van een machine door er een nieuwe besturing op te realiseren; dit noemen wij retrofit.”

ATEX richtlijn

De EB-Groep is conform de ATEX richtlijn in het bezit van het internationale IECEx-03 certificaat. Haar ATEX gecertificeerde werkplaats waarborgt een explosie veilig gebruik, ook na reparatie, in risicovolle omgevingen zoals in de petrochemie.

www.eb-groep.nl



Innovatieve smart motor services van Bracke Aandrijfspecialist.

Veilige oplossing in Antwerpen via 'Certified Pick up'

De digitale, veilige en geïntegreerde oplossing genaamd 'Certified Pick up' vervangt binnenkort het huidige systeem van pincodes voor de vrijgave van containers in de haven van Antwerpen. Een gefaseerde aanpak zorgt er voor dat alle logistieke partners in de havenketen dit nieuw proces kunnen implementeren. In de eerste fase brengt het platform transparantie over de containerstatus en in een volgende fase schakelen de verschillende ketenpartners naar een nieuwe manier van afhandelen op basis van identiteit.

Veiliger

Om in de haven een container te kunnen ophalen op de terminal is een unieke pincode nodig. Het tijdsbestek vanaf het moment dat de pincode gekend is bij de rederij totdat de pincode wordt ingevoerd door de vrachtwagenchauffeur op de terminal is groot. De pincode wordt bovendien doorgegeven tussen verschillende partijen, wat het risico op misbruik verhoogt.

Vanaf 1 januari 2021

Om dit proces veiliger, transparanter en efficiënter te laten verlopen, treedt vanaf 1 januari

2021 een nieuw proces voor de vrijgave van containers, genaamd 'Certified Pick up' (CPU), in werking. CPU is een neutraal, centraal data-platform waar alle actoren die betrokken zijn bij het container importproces geconnecteerd zijn.

Europese GDP

Lifesciences en Healthcare producten vragen om een specifieke behandeling tijdens de distributie ervan, die is vastgelegd in de GDP (Good Distribution Practice) richtlijnen. Port of Antwerp heeft deze vertaald naar de maritieme sfeer en de Antwerpse haven is daarmee de eerste maritieme haven wereldwijd die, in de gehele logistieke keten, onder de norm van de Europese GDP regels kan opereren.

Lifesciences & Healthcare sector

België is een belangrijk knooppunt voor de Lifesciences & Healthcare sector en veel multinationals hebben hier hun vestiging. 1 op de 6 geneesmiddelen die vanuit Europa worden geëxporteerd, vertrekt vanuit België en de helft van deze geneesmiddelen wordt in België geproduceerd.

Vaccins

GDP is een systeem voor kwaliteitswaarborg, zodat de productkwaliteit van Lifesciences & Healthcare producten zoals medicijnen, bloedplasma, vaccins en medisch materiaal gehandhaafd blijft gedurende het distribu-

tieproces. En hoewel deze sector vooral geassocieerd wordt met luchtvracht, is er steeds meer vraag naar de verscheping per koelcontainer.

Temperatuurgevoelige producten

Met 63.000 m² aan magazijnen die voldoen aan de GDP-richtlijnen, 8000 plugs voor koelcontainers en een wereldwijde connectiviteit met meer dan 1000 bestemmingen, kan de haven van Antwerpen hier een belangrijke rol in spelen. Daarom heeft Port of Antwerp GDP-richtlijnen opgesteld voor de diepzeevracht en havenlogistiek van deze temperatuurgevoelige producten. Dit maakt de haven de eerste zeehaven ter wereld die onder de Europese GDP-regels kan opereren, in alle schakels van de logistieke keten, inclusief de containerterminals.

Logistieke uitdaging

„De distributie van miljarden vaccins vormt een ongekende logistieke uitdaging en zal de grenzen van de logistieke ketens verleggen. Als haven van Antwerpen werken we vandaag al samen met een aantal partners binnen het World Economic Forum om antwoorden te vinden op de vele vragen die deze enorme logistieke operatie oproept. Niet in het minst om ook de bevolking in minder ontwikkelde landen te bereiken en hun toegang tot het vaccin te verzekeren”, aldus Jacques Vandermeiren, CEO Port of Antwerp.

Voortrekkersrol

Havenscheper Annick De Ridder. „Deze GDP-richtlijnen maken van het transport via koelcontainer een volwaardig alternatief voor luchtvracht. Dankzij de strategische ligging van onze haven, de meer dan 1.000 vaste verbindingen, onze koelcontainer capaciteit en de expertise en knowhow binnen onze haven, kunnen wij deel uitmaken van de oplossing. We zijn trots om als eerste haven wereldwijd hier een voortrekkersrol in te spelen.”





The Blue Factor neemt alle zorgen met voorfinanciering uit handen Je factuur binnen 24 uur betaald!

Door: Henk van de Voorde

The Blue Factor uit Goes is gespecialiseerd in factoring van mkb en zzp ondernemers. Het biedt dé flexibele oplossing voor bedrijven die snel geld nodig hebben. Bijvoorbeeld in verband met betaling van vakantiegeld, loonbelasting of om de snelle groei van het bedrijf te faciliteren. Of het nu gaat om een enkele factuur of de hele debiteurenportefeuille: The Blue Factor zorgt ervoor dat het geld binnen 24 uur op de rekening staat. Met haar scherpe tarieven is financiering van groei of het opvangen van seizoenspieken geen enkel probleem meer. The Blue Factor richt zich op diverse sectoren met een bijzondere focus op de uitzend- en detacheringsbusiness en transportondernemingen. Het brede pallet sectoren bestaat onder andere uit transport & logistiek, haven & industrie, aannemerij, landbouw & fruitteelt.

„Wij ontzorgen op basis van puur maatwerk. Het is heel simpel: je stuurt een factuur naar jouw klant met The Blue Factor in de cc. Vervolgens kopen wij de factuur en betalen die meteen uit. Wij nemen het debiteurenbeheer over. Uiteraard met alle respect voor de klantenrelatie maar des-

noods met een herinnering, aanmaning of zwaardere maatregel. Daarnaast zijn alle vorderingen verzekerd tegen faillissement van de debiteur. Bovendien checken wij altijd in een offertetraject de debiteur”, aldus Arjan Moens, directeur-eigenaar van The Blue Factor.

Kredietwaardigheid

Het is een belangrijk signaal voor haar klanten als The Blue Factor een factuur niet accepteert omdat er getwijfeld wordt aan de kredietwaardigheid van de debiteur. „Daar mankeert dus iets aan. Het verschaft de ondernemer duidelijkheid als blijkt dat een klant niet zo goed van betalen is. Deze check van de kredietwaardigheid gaat dus



Arjan Moens, directeur-eigenaar van
The Blue Factor.

The Blue Factor is gevestigd aan de A58 in Goes.

Ondernemen is mooi, je bent zelfstandig, maakt eigen keuzes en doet mooie projecten voor je opdrachtgevers. Je bent dagelijks bezig met verbetering van je skills, netwerken, acquisitie doen en dan is er ook nog privé. Maar laten wij eerlijk zijn, aansluiting van het ene op het andere project is niet altijd optimaal. Vaste verplichtingen gaan ook gewoon door. Niets is dan zo vervelend lang te moeten wachten op betaling van je factuur. The Blue Factor kan je die zorg uit handen nemen. Door factoring van je facturen ontvang je betaling binnen 24 uur en wij zorgen voor inning bij je debiteur.

veel verder dan puur liquiditeitsverschaffing”, vervolgt Arjan.

FinTech

The Blue Factor is een echt FinTech bedrijf. „Met hele slimme ict kunnen we met weinig mensen veel doen. Behoeftte aan snel geld is een belangrijke keus om een beroep op ons te doen. Of onze klanten geld nodig hebben voor machines, onroerend goed of werven van nieuwe klanten maakt voor ons niks uit. Bedrijven kunnen bij ons beginnen of stoppen met factoring wanneer men wil.”

Voorfinanciering

Door directe betaling van facturen kan een ondernemer tijdig aan zijn verplichtingen voldoen en nieuwe kansen benutten. Snel groeien is met factoring geen probleem meer. The Blue Factor neemt alle zorgen van voorfinanciering uit handen.

www.thebluefactor.nl



RelyOn Nutec: offshore, maritieme sector en hoog-risico industrie Specialist in veiligheids- en overlevingstrainingen

Door: Henk van de Voorde

RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider in veiligheids- en overlevings-trainingen, emergency response en crisismanagement voor de traditionele offshore-, maritieme sector, offshore wind en hoog-risico industrie. De Vlaamse vestiging van RelyOn Nutec bevindt zich sinds 2014 midden in de Blue Energy Port van Oostende, een van de havens die voorop loopt in Europa bij de ontwikkeling van offshore windparken. In Oostende worden er veel scenario based trainingen gegeven. De vestiging in Amsterdam heeft een sterke focus op de offshore wind en de vestiging Rotterdam op de hoog-risico industrie en maritieme sector.

Toenemende veiligheidseisen en steeds meer uitbesteding aan professionele partners zorgen voor veel extra potentieel. De

offshore wind energiesector is voor diverse bedrijven een flinke groeimarkt vanwege de bouw van de vele windparken in Noordwest Europa.

Zwaardere turbines

„De evolutie gaat uitermate snel. De risico's zijn natuurlijk ook flink gewijzigd door steeds grotere en zwaardere turbines. Voor België en Nederland is de offshore wind relatief nieuw. De bouw van de diverse windparken in de Noordzee brengt alles in een stroomversnelling”, aldus Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec.

Strengere veiligheidsnormen

RelyOn Nutec verzorgt al meer dan 50 jaar high end trainingen op internationale basis, zowel onshore als offshore. Van het ondersteunen van mensen bij het ontwikkelen van hun professionele vaardigheden, tot en met het organiseren van crisismanagement voor multinationals. 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.

Nieuwe trainingstechnieken

„Technologische ontwikkelingen brengen onze industrie naar een hoger level. Nieuwe tools en benaderingen zoals 3D-digitale platforms, e-learning en blended training maken alles steeds realistischer en efficiënter. Wij hebben zelf geïnvesteerd, acquisities gedaan en zijn samenwerkingsverbanden aangegaan met technologiebedrijven om onze klanten te ondersteunen bij deze interessante nieuwe trainingstechnieken”, vervolgt Peter Van Cauwenberghe.

GWO Blended Learning

Sinds dit jaar biedt RelyOn Nutec de trainingen voor personeel dat werkzaam is in de windindustrie in een blended learning vorm aan. Dit houdt in dat deelnemers zowel e-learning als praktische training volgen. Met deze nieuwe manier van trainen voor de windindustrie ronden de deelnemers de online e-learning modules af voordat zij aan de praktijktraining op één van de oefencentra deelnemen.

Effectiever

„Hierdoor hebben alle deelnemers hetzelfde niveau van begrip met betrekking tot de specifieke onderwerpen en worden de praktijksessies effectiever en efficiënter. Daarbij reduceren wij de trainingstijd op de oefencentra; een volledige GWO Basic Safety Training gaat van 5 naar 3 dagen en de herhalingstraining van 4 naar 2,5 dag. Uiteraard is deze manier van trainen volledig in afstemming en met goedkeuring van GWO.”

In Seaport 1 van 2021 zal de managing director Central Europe nader in gaan op e-learning en digitale trajecten van RelyOn Nutec.

www.relyonnutec.com



NIEUWS

MEER GEDETAILLEERDE INFO OVER DEZE BERICHTEN VINDT U OP WWW.SPOORPRO.NL

op het spoor

**SPOOR
PRO** VAKBLAD VOOR
DE SPOORSECTOR

Ruim half miljoen euro boete geëist van Infrabel in zaak treinramp Buizingen

In België ging deze week, na twee keer te zijn uitgesteld vanwege corona, een nieuw proces van start over de treinramp in Buizingen in 2010. Spoorbeheerder Infrabel werd vorig jaar veroordeeld, maar gaat nu in beroep tegen het vonnis.

Bijdrage van een miljard voor doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn

Een nationale alliantie van zeven partijen wil ruim 1 miljard euro bijdragen om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Schiphol en Hoofddorp en de Ringlijn sluitend te maken. De twee nieuwe metrolijnen moeten zorgen voor meer treinen, meer woningen en meer werkgelegenheid.

Staatssecretaris: merendeel reizigers heeft baat bij schrappen intercity Amersfoort-Amsterdam CS

Het schrappen van de intercity tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal leidt niet tot minder treinreizigers uit de regio Amersfoort en betekent voor de meeste reizigers een kortere reistijd naar Amsterdam, aldus staatssecretaris Stientje van Veldhoven.

Ook ChristenUnie neemt de Lelylijn op in verkiezingsprogramma

Er zijn al jaren plannen voor de Lelylijn: een treinverbinding tussen de Randstad en Groningen, via Heerenveen en Drachten. De ChristenUnie roept op om te investeren in de toekomst van de Lelylijn.

NS presenteert eerste prototype vernieuwde dubbeldekker VIRM 2 en 3

De NS dubbeldekkers van het type VIRM 2 en 3 worden gemoderniseerd met als doel meer comfort en capaciteit. De 45 dubbeldekkers krijgen onder andere meubilair waar reizigers staand tegenaan kunnen leunen, zogeheten 'stits'.

ProRail test zeilend binnenrijden voor Railterminal Gelderland

In opdracht van de Provincie Gelderland heeft ProRail een simulatieproef uitgevoerd met het 'binnenzeilen' van treinen. Een goederentrein met een elektrische locomotief er voor, heeft met deze methode geen dieseltractie meer nodig om een terminal binnen te rijden.

Doortrekken Noord/Zuidlijn speelt veel ruimte vrij op het spoor

Verlenging en uitbreiding van de Amsterdamse metroverbinding tussen het noorden en zuiden van de stad gaat niet alleen voordelen bieden voor de regio zelf, maar ook voor de rest van het land en zelfs Europa. Dat zegt Thea de Vries van Vervoersregio Amsterdam. Zo komen er meer treinpaden vrij voor internationale treinen.

Meer dan 100 jaar oude spoorbrug in België afgebroken

De Belgische spoorbeheerder Infrabel heeft afgelopen weekend de spoorwegbrug in Erondegem in de gemeente Erpe-Mere afgebroken, zo'n 35 kilometer ten oosten van Brussel. De spoorbrug van meer dan 110 jaar oud heeft het einde van zijn levensduur bereikt.

Shipfit BV Scheepsreparaties

Uw reparatiekade voor de deur

Beneluxweg 4b
4538 AL Terneuzen
GSM (0031)622738598
info@shipfit.nl

Volg ons op de website ivm de
ontwikkelingen van het 360°
roersysteem:

www.shipfit.nl





Trimodal Europe BV

**Your neutral, independent and
trusted intermodal and
conventional rail partner**

Toegangsprocessen 60 tot 90% sneller

Wij bieden de oplossing voor het verifiëren van identiteiten van personen (authenticatie), een efficiënte en veilige controle op behaalde diploma's en/of certificaten (meer dan 160 opleidingen en certificeringen) en kunnen o.a. toegang en printer-voorzieningen aansturen.



Wij zijn sinds 2003 pionier op het gebied van veilige, slimme en privacyproof identiteits- en toegangsmanagement oplossingen. Onze oplossingen zijn zowel digitaal als fysiek inzetbaar en versnellen poortprocessen met gemiddeld 60%.

Onder de noemers CargoCard, PortKey en Digital Safety Passport beschikken vaklieden over een veilige identiteit voor hun werkomgeving.

De voordelen van ons systeem

- Niet telkens opnieuw inschrijven
- Geen risico door gebruik van persoonlijke en vertrouwelijke gegevens
- Overzichtelijk beeld van geldende opleidingen en certificeringen
- Geen passenbeheer
- ISO9001 en ISO27001 gecertificeerd



KOPPELINGEN SOFTWARE O.A.

- Gate operating systems
- Terminal operating systems
- Access management-systems



KOPPELINGEN MET OPLEIDINGEN O.A.

- CDR
- TCVT-RA
- Deltalinqs Examen Register
- SIR
- Helix



AANGESLOTEN BEDRIJVEN

7400



GEBRUIKERS

50.000



NATIONALITEITEN

33

Wilt u meer weten? Neem contact op met Richard, Jeroen of Frank via sales@secure-logistics.nl of bel met 010-463 77 77.