

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



30e JAARGANG
NUMMER 1 - 2021

 **30jaar**
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



Trimodal Europe BV

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

Versijnt 7 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2021
€ 49,- per jaar (excl. BTW 6%)
Losse nummers € 8,95 incl. BTW
Abonnement loopt van 1 jan. t/m 31 dec.
Opzeggen: via e-mail info@seaport-magazine.nl.

Uitgeverij

JVD Productions

Redactie

Jos van Dooren
Antoon Oosting
Henk van de Voorde

Advertentie-acquisitie

JVD
productions

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.grafagroepzuid.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

De eerste editie van Seaport Transport & Logistiek in het nieuwe jaar staat per traditie in het teken van de havens van Rotterdam en Moerdijk. Ondanks de lastige coronatijd blijft de continuïteit van de op- en overslag in de havens gewaarborgd. Directeur Ferdinand van den Oever van Havenbedrijf Moerdijk benadrukt in een interview dat ook tijdens de lock down 'de haven altijd doorgaat, zowel in de industrie als in de logistiek'. Daarnaast is er een verslag over het geavanceerde nautisch veiligheidsmanagementsysteem in Moerdijk.

In deze uitgave wordt ook uitgebreid ingezoomd op de European Vapour Recovery Association (EVRA). De zeehavens omarmen de innovatieve ontwikkelingen inzake (mobiel) ontgassen en emissie reductie. „Varend ontgassen in de open lucht dient te worden tegengegaan om onze habitat te beschermen”, aldus Ruud Cogels, voorzitter van de EVRA.

Ook bij Amer Shipping uit Raamsdonksveer, dat in juli 25 jaar bestaat, is duurzaamheid troef. Het is een van de toonaangevende bedrijven in West-Europa op het gebied van vervoer van bulkclading. Het internationale scheepvaartbedrijf en bevrachtungskantoor ondersteunt haar klanten bij het optimaliseren en vergroenen van de logistieke processen. Zie het interview met ondernemer Peter Buijks en logistiek manager Kai Winkelman.

Trimodal Europe uit Hoogvliet had in 2020 al een zilveren randje. De onafhankelijke spoorwegexpediteur handelt al ruim 25 jaar namens derden complete treinen af. De vooruitzichten voor 2021 zijn ondanks alles gunstig. Managing director Don van Riel licht toe dat de Brexit extra kansen biedt voor de modal shift.

RelyOn Nutec, mondiaal marktleider in veiligheidstrainingen en crisismanagement, profileert zich (versneld door de pandemie) meer en meer van traditionele trainingsorganisatie tot serviceprovider in de ruime zin des woords. Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe, legt uit dat technologische ontwikkelingen de veiligheidsindustrie naar een hoger level brengen.

Verder zijn er bijdragen over MariFlex uit Vlaardingen (specialist overslaan vloeibare ladingen in de scheepvaart), Heros Sluiskil (20 jaar erfopvolger van de oude cokesfabriek) en 'het interessante beursjaar 2021' (Verwer & Janssen Vermogensmanagement).

Inhoud nummer 1-2021

Corona of niet, de haven van Moerdijk gaat altijd door	2
Haven Rotterdam waarborgt continuïteit	5
EVRA: platform voor duurzaam ontgassen	6
Trimodal is cargadoor van het spoor	8
Column Van Traa Advocaten	9
Amer Shipping zet in op vergroening	10
RelyOn Nutec zet in op digitale trajecten in brede zin	14
Beurzen stralen vertrouwen uit	19
MariFlex: duurzaamheid in het DNA	20
Heros laat oude cokesfabriek voortleven	24
Veiligheid voorop in Moerdijk	26
Nieuwsberichten	28



Corona of niet, de haven van Moerdijk gaat altijd door

Door: Antoon A. Oosting

Voor vrijwel alle havens dus ook voor Port of Moerdijk was 2020 een turbulent jaar, met tegenstellingen waarin sommige ontwikkelingen ineens stil stonden en andere ook weer keihard doorgingen. Maar als directeur Ferdinand van den Oever van Havenbedrijf Moerdijk één ding is bijgebleven is dat 'de haven altijd doorgaat', zowel in de industrie als in de logistiek. "Het was bizar. Vooral tijdens de eerste lockdown was het doodstil op de uitgestorven snelweg als ik naar Moerdijk reed. Maar zodra je het haventerrein opreed, functioneerde alles doodnormaal, de industrie werkte, uit de schoorsteen kwam stoom, de trucks en treinen reden af en aan en de schepen bleven varen," vertelt Van den Oever.

Qua resultaten was 2020 voor Port of Moerdijk dan ook niet eens zo'n slecht jaar. Wat betreft de overslag daalde het aantal zeeschepen dat in Moerdijk aanlegde met 5,7 procent tot 1951 maar daar stond tegenover dat het aantal binnenvaartschepen met 5,2 procent groeide tot 11.544. De totale overslag kon daardoor afgelopen jaar nagenoeg gelijk blijven. Tegelijkertijd groeide het aantal overgeslagen containers met 17 procent tot 691.131 en steeg het aantal goederentreinen licht met 0,7 procent tot 2.920. Verder werd er 13 hectare grond opnieuw uitgegeven, kon Port of Moerdijk vijf nieuwe bedrijven verwelkomen waardoor de werkgelegenheid nagenoeg volledig op peil kon blijven met slechts 9.972 banen (-0,6%).

Het containervervoer via de shortsea blijft in de haven van Moerdijk sterk groeien.

Van den Oever: "Met die recordoverslag in containers zijn we zelfs de tweede containerhaven na Rotterdam." En met de lichte groei in het vervoer per spoor is Van den Oever erg blij: "We kregen zelfs een compliment van ProRail omdat we vorig jaar het enige gebied in Nederland waren waar het spoorvervoer groeide en waarmee wij het in de ogen van ProRail gewoon erg goed hebben gedaan." De in april vorig jaar gestarte verbinding tussen Moerdijk en Rail Terminal Chemelot Geleen vormt een flinke stimulans voor het vervoer per spoor van en naar Moerdijk. Dit alles moet uiteindelijk ook weer leiden tot een groei in werkgelegenheid. "Met alle onzekerheid als gevolg van corona en de Brexit hebben bedrijven het aantal tijdelijke contracten iets verminderd maar wat ik hoor is dat ondernemers eerder weer meer mensen nodig hebben," zegt Van den Oever.

Stormen en Brexit

Dat het uiteindelijk toch een heel redelijk jaar is geworden voor Port of Moerdijk daar

zag het aanvankelijk niet naar uit. De zeescheepvaart van en naar Moerdijk had veel last van het vele stormweer begin vorig jaar. Daarnaast had het vervoer op het Verenigd Koninkrijk veel last van de mogelijkheid dat de slepende onderhandelingen tussen het VK en de EU uiteindelijk zouden uitdraaien op een harde Brexit. Van den Oever: "De onzekerheid daarvan is natuurlijk lang boven de markt blijven hangen. Eind 2019 was er in het VK al veel gehamsterd waardoor het vervoer begin vorig jaar alleen maar kon achterblijven. En daar kwam aan het eind van dat eerste kwartaal corona overheen waardoor de export naar het VK alleen maar kon afnemen."

Dat dan uiteindelijk het effect van de Brexit op de overslag als geheel beperkt is gebleven is volgens de havenbedrijf-directeur vooral te danken aan de bedrijven die slagvaardig op zoek zijn gegaan naar andere afzetmarkten. "Shell-Moerdijk is daar bijvoorbeeld heel goed in geslaagd. De zeevaart heeft



Ferdinand van den Oever: "Het Logistiek Park Moerdijk kan een enorme boost voor de haven opleveren."

wel minder natte en droge bulk aan-en afgevoerd maar de vermindering daarin is dus gecompenseerd door een groei in containers en in de binnenvaart,” aldus Van den Oever. Tegelijkertijd blijven er altijd bedrijven last houden van de corona en Brexit in de handel in bouwstoffen of de belevering van de horeca en detailhandel maar die laatste zijn er op Moerdijk naar verhouding weinig.

Investerings gaan door

Financieel heeft Port of Moerdijk zelfs iets beter gepresteerd dan begroot. Inkomsten bleven nagenoeg gelijk terwijl er minder kosten hoefden te worden gemaakt. Tegelijkertijd zijn de investeringen in bijvoorbeeld het spoor op Moerdijk wel doorgegaan en gaan die ook dit jaar door. Spoorwegovergangen worden beveiligd en als onderdeel van een verkeersmonitoringssysteem is met ProRail is een pilot gestart om met camera's en sensoren alle in- en uitgaande treinen vast te leggen en te herkennen. Ook is op de in- en uitgangen van het haven- en industrieterrein een weeg- en tellussen netwerk aangebracht. Verder is er vorig jaar in het kader van het streven naar verduurzaming op het haven terrein een zonnepark aangelegd. Daarmee wordt het haven- en industrieterrein Moerdijk energieneutraal voor het eigen gebruik.

En anders dan gedacht, ziet Van den Oever voor de shortsea-verbindingen op het Verenigd Koninkrijk alleen maar kansen. Van den Oever: “In onze shortsea kennen we uitstekend onbemand vervoer dat minder last heeft van douanecontroles op bestuurd trucks. In een rapport van de Rabobank wordt erop gewezen dat Moerdijk wat dat betreft wel eens een winnaar zou kunnen zijn in het vervoer op het VK.” Port of Moerdijk heeft nu een stuk over zes operators van shortsea-verbindingen op naast de Engelse havens ook die in Spanje (Bilbao) en Scandinavië.

Kansen voor shortsea

Met de komst van Frigo Breda, die dit jaar een groot koelvrieshuis gaat bouwen in Moerdijk, verwacht Van den Oever een behoorlijke uitbreiding van de shortsea op met name Scandinavië. Ook het distributiecentrum van Lidl breidt uit en er is een nieuwe treinverbinding op Antwerpen gestart. A2B-online, de belangrijkste shortsea-operator op het VK onderzoekt de mogelijkheid om vanuit Moerdijk ook op Ierland te gaan varen. Het Noorse Northsea Container Line, dat nu Moerdijk met Noorse havens verbindt heeft vergelijkbare plannen. De havenbedrijf-directeur kan wat dat betreft alleen maar positief zijn over de kansen voor 2021 en de verwachting dat de containeroverslag in de haven van Moerdijk ook dit jaar verder gaat groeien.

Logistiek Park Moerdijk

Dat optimisme is natuurlijk niet in de laatste plaats mede ingegeven door het feit dat Port



Artist impression van het Logistiek Park Moerdijk.

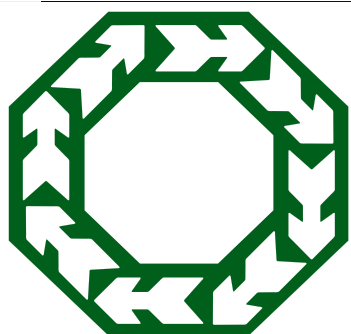
of Moerdijk vorig jaar september na jarenlang gesteggel eindelijk groen licht kreeg van de Raad van State voor de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk (LPM). Dit betreft een in totaal 200 hectare groot bedrijven-terrein in de oksel van de autosnelwegen A16 en A17 waar 142 uitgifbare hectare grond beschikbaar komt voor grootschalige distributiecentra. Het terrein is al opgespoten en Van den Oever verwacht binnenkort te kunnen beginnen met het bouwrijp maken van de eerste fase van 33 ha. “De belangstelling voor vestiging op het Logistiek Park Moerdijk is overweldigend maar wij willen vooral bedrijven aantrekken die met hun activiteiten ondersteunend zijn voor onze haven. De vraag is niet hoe snel we het terrein vol kunnen krijgen maar hoe snel we het terrein bouwrijp kunnen krijgen. Daar hoort ook de interne baan bij waardoor alle verkeer van en naar de haven hierover kan worden afgewikkeld en dit geen extra belasting voor het hoofd of het onderliggende wegennet oplevert,” aldus Van den Oever.

Een brede groenstrook rond het hele terrein moet zorgen voor een goede landschappelijke inpassing waardoor het zicht op de distributiecentra zoveel mogelijk wordt afgeschermd. Zowel aan de A16 en A17 komen twee grote, beveiligde truckparkeerplaatsen die ook als toegang/uitgang van het Logistiek Park Moerdijk dienen. De EU verleent subsidie om deze truckparkeerplaatsen ook te kunnen bewaken om zo de veiligheid van goederen en truckers te kunnen garanderen. Van den Oever verwacht nog in het eerste kwartaal de definitieve handtekeningen te kunnen zetten onder de contracten met de eerste bedrijven. “Wij verwachten hiervan een enorme boost voor de containeroverslag in de haven van Moerdijk,” aldus Van den Oever.

Ondertussen blijft Port of Moerdijk ook investeren in de digitalisering van de haven. Op korte termijn wordt het gehele bedrijven-terrein voorzien van glasvezel en zend- en ontvangstapparatuur voor 5G-verbindingen.



In het spoorgoederenvervoer was Moerdijk vorig jaar een van de weinige gebieden in Nederland met groei.



Overbeek

Container specialist

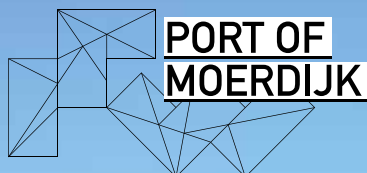
**Container Trucking
Container Depot
Container Sale & Rental**

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



PORTOFMOERDIJK.NL

**CON
NECT
ING
YOU**



Haven Rotterdam waarborgt continuïteit

Foto: Ries van Wendel de Joode

Mardi Gras bunkert LNG bij LNG London.

De haven van Rotterdam is van vitaal belang voor Nederland. Hier arriveren voedsel, medicijnen en uiteenlopende grondstoffen. De Rotterdamse haven moest ook open blijven toen Nederland een jaar geleden in de ban van Covid-19 raakte. Daarbij hebben veiligheid en gezondheid topprioriteit. De werkdruk voor de havenmeester en zijn team is door de coronamaatregelen wel aanzienlijk toegenomen. De continuïteit van het werk komt echter niet in het geding.

Voor de veiligheid en orde op het water worden steeds vaker drones ingezet. Zo schakelt het Havenbedrijf regelmatig het Droneteam Gezamenlijke Brandweer in voor inspecties bij ongevallen en mogelijke morsingen. Ook de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert inspecties uit met drones. Bijvoorbeeld om uitstoot te meten en illegale ontgassing te detecteren. Het Havenbedrijf zelf organiseerde de eerste pakketlevering door een drone aan zeeschip de Pioneering Spirit.

Vitale sector

„We hebben gelijk een aantal maatregelen genomen om de haven 24/7 operationeel te houden. Alle opleidingen zijn tijdelijk stopgezet, we gingen over op een minimumbezetting op de vaartuigen en de operationele posten en we werken met zoveel mogelijk dezelfde bemanning. We komen alleen bij

elkaar als het nodig is en we respecteren geldende maatregelen als de anderhalve meter afstand daar waar dat mogelijk is”, aldus havenmeester René de Vries, die met zijn divisie waakt voor een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer in de Rotterdamse haven.

Paraatheid

Sinds maart geldt voor de Veiligheidsregio Rotterdam GRIP 4. Dat is de hoogste mate van paraatheid. Dat komt alleen voor bij een ramp waar meerdere gemeenten bij betrokken zijn. De divisie Havenmeester is partner van de Veiligheidsregio. Er wordt intensief samengewerkt met de Veiligheidsdirectie, GGD en Gemeente Rotterdam en er is regelmatig contact tussen Havenbedrijf, havenbedrijfsleven en de dienstverleners om de stand van zaken te bespreken en eventuele benodigde acties vast te stellen.

Gezondheidsverklaring

Ook de Port Health Authority Rotterdam (PHAR), een samenwerkingsverband tussen kustwacht, GGD, Veiligheidsregio, Zeehavenpolitie en het Havenbedrijf, speelt een belangrijke rol in deze tijd. De ‘Maritime Declaration of Health’ (de gezondheidsverklaring die de schepen moeten invullen) was voorafgaand aan het uitbreken van Covid-19 slechts een formaliteit. Nu moeten schepen deze verplicht zorgvuldig invullen voordat ze in de haven arriveren. Dat heeft inmiddels geresulteerd in meer dan 25.000 e-mails met afgegeven verklaringen.

Humanitair

René de Vries vindt het een taak van de havenmeester om scheepsbemanning in nood te helpen. Daarom hielp de Rotterdamse haven schepen die elders door Covid-19 waren gestrand. Dankzij die

humanitaire aanpak, konden in Rotterdam 4.000 bemanningsleden van cruiseschepen worden gerepatriëerd. Het maakte Rotterdam extra geliefd onder zeelieden.

Bunkeren

Met het brandstof tanken door containerschip CMA CGM Jacques Saade en cruiseschip Mardi Gras werd LNG (vloeibaar aardgas) bunkeren in de haven in 2020 gemeengoed. De hoeveelheid LNG die werd gebunkerd, steeg met maar liefst 170 procent. Er zijn tegenwoordig zo’n tien LNG bunkerschepen actief in de regio Rotterdam. De haven is nog steeds verreweg de grootste bunkerhaven van Europa.

FERM

Havenmeester De Vries is port cyber resilience officer van de haven en daarmee het gezicht van FERM. Het is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdamgemeente Rotterdam, Zeehavenpolitie Rotterdam, Deltalinqs en de Veiligheidsregio Rotterdam. FERM is gericht op het online en offline verbinden van ondernemers en organisaties in de Rotterdamse haven met als doel de digitale veiligheid te waarborgen. Het heeft zich in haar vijfjarig bestaan tot hét cyberveiligheidscentrum van de Rotterdamse haven ontwikkeld.

Nieuwe loodswet

Per 1 januari 2021 werd de Scheepsverkeerswet gewijzigd en heeft Nederland een nieuwe Loodswet. Met het loodsplichtbesluit en de -regeling 2021 is een nieuw systeem van ontheffingen van kracht in de vorm van zogenoemde ‘Pilotage Exemption Certificates’ (PEC’s). Een PEC geeft de kapitein vrijstelling van de loodsplicht voor een bepaald schip op een bepaald loodsplichtig traject.



European Vapour Recovery Association (EVRA) Platform voor duurzaam ontgassen

De European Vapour Recovery Association (EVRA) is een gezamenlijk initiatief van Europese dienstverleners op het gebied van ontgassen en emissie reductie. Het dient als platform waar leden kennis delen, ontwikkelingen duiden en elkaar versterken. Er is in de afgelopen jaren veel te doen geweest over ontgassen van binnenvaarttankers in de open lucht. Probleem was dat het verbod op varende ontgassen nog niet werd gehandhaafd. Voor de invoering van een landelijk verbod is het van groot belang dat een infrastructuur wordt opgebouwd met innovatieve installaties die in staat zijn de dampvormige ladingresten te verwerken of te hergebruiken. De technieken om mobiel te ontgassen worden steeds verder geoptimaliseerd. Inmiddels zijn er diverse mobiele ontgassingsinstallaties. Ze zijn voor het overgrote deel in eigendom van bedrijven die zich hebben verenigd in de EVRA.

Het gebrek aan faciliteiten om op een rechtmatige manier te ontgassen is daarmee verleden tijd. Er zijn in 2020 een aantal proefnemingen geweest, waarbij de installaties van een vijftal bedrijven onder auspiciën van de overheid in de praktijk zijn getoetst. De rapportage zal binnenkort aan de bedrijven worden bekend gemaakt. De innovaties op het gebied van mobiele ontgassingsinstal-

laties komen de chemieclusters in bijvoorbeeld de Rotterdamse haven en de haven van Antwerpen ten goede.

Schonere lucht

Al varende een schip ontgassen langs binnenvaartroutes is slecht voor de luchtkwaliteit, voor de gezondheid van omwonenden en voor mensen die met deze stoffen werken.



Bij een proefneming van mobiel ontgassen aan de Seinekade in Rotterdam was ook minister Cora van Nieuwenhuizen aanwezig.

De opzet van het testen is schonere lucht langs de waterwegen dankzij de innovatieve technieken van mobiele ontgassingsinstallaties.

Proefnemingen

„Zeehavens waar veiligheid, innovatie en duurzaamheid de prioriteit hebben, omarmen de nieuwe ontwikkelingen inzake ontgassen. Varend ontgassen in de open lucht dient te worden tegengegaan om onze habitat te beschermen”, aldus EVRA voorzitter Ruud Cogels. Dit Europese platform is in 2018 opgericht onder de bezielen leiding van Eddy Robles (oud-voorzitter), Ruud Cogels en Marc Freriks.

Zevenmanshaven

Na de pioniersfase is inmiddels een nieuw bestuur aangetreden onder leiding van Ruud Cogels en is vervolgens ook de website van de brancheorganisatie vernieuwd. In 2020 zijn er met medewerking van de EVRA op 4 locaties praktijktesten met mobiele ontgassingsinstallaties gedaan. MariFlex zelf heeft een uitstekende ontgassingslocatie in



de Zevenmanshaven in Vlaardingen, waar het al een tiental schepen heeft ontgast sinds 2014. Verder zijn er testen gedaan in de Kaloothaven in Vlissingen, op de Groene Kade in Amsterdam en de Seinekade in Rotterdam Botlek.

Probleem

Ongecontroleerde emissies naar de atmosfeer vormen een groeiend probleem in stedelijke en industriële gebieden. Producenten en dienstverleners op het gebied van damp- en geurverwerking hebben zich daarom verbonden in de EVRA.

Positioneren

Naast een platform om kennis te delen is het ook een instrument om de branche te positioneren bij overheden en bedrijfsleven en om te adviseren bij regelgeving en normering. In combinatie met de duurzame aspecten behartigt de EVRA de (bedrijfs) economische belangen van haar leden.

Concrete activiteiten

De EVRA zorgt voor kennisdeling op het gebied van technologie en de ontwikkelingen in de markt. In concreto is dat onder andere: kennisdelen binnen het expertisecentrum 'Vapour recovery en dampverwer-



king' evenals de ontwikkeling van een kennisplatform voor ondernemers in deze industrie.

Lobby

Ook is er een professionele lobby richting overheid en bedrijfsleven (deelnemen aan overleg fora, beïnvloeden en reageren op nieuwe ontwikkelingen); professionele communicatie richting de samenleving, markt, nationale en internationale instellingen; ontwikkelen van marktbrede kwaliteits- en veiligheidsstandaarden voor installaties en dienstverlening; ontwikkeling en organisatie opleiding VRU-analist en VRU-operator.

Taskforce varend ontgassen

De EVRA is ondertussen een aanspreekpunt voor ondernemers en de taskforce varend ontgassen, inzake de proefnemingen met de mobiele ontgassingsinstallaties. Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat heeft een taskforce opgericht om de invoering van het landelijk verbod op varend ontgassen en de alternatieven in juiste banen te leiden. De EVRA is in deze

taskforce vertegenwoordigd en brengt haar kennis in met betrekking tot de techniek en de uitvoering van ontgassen.

Steun overheid

Essentieel is een infrastructuur met innovatieve installaties, die in staat is de dampvormige ladingresten te verwerken of te hergebruiken. „Er moet de komende jaren sterk geïnvesteerd worden om door te innoveren en de infrastructuur verder op te bouwen. Dit zal niet kunnen zonder steun van de overheid bij het ontwikkelen van locaties en het overbruggen van de nog niet rendabele startfase. Verder is het belangrijk dat de eisen van de overheid aan de dampverwerkingsbedrijven duidelijk vastliggen. Waar nodig kunnen dan na de testfase nog aanpassingen worden gedaan aan de installaties die daarna verder gecertificeerd worden”, verklaart Cogels.

Groener

De EVRA heeft hoge doelstellingen om onnodige emissies in de atmosfeer te voorkomen. De leden worden ondersteund om het beste in hen naar voren te halen. Het platform nodigt alle bedrijven, organisaties en overheden uit die zich bezig houden met ontgassen, om samen met de EVRA de wereld wat groener te maken. Alleen door samen te werken kunnen de uitdagingen worden aangegaan waarmee de industrie te maken heeft.

Aanmelden

Bedrijven actief op het gebied van ontwikkeling, productie en dienstverlening van emissie controle of damp- en geurbehandeling kunnen zich aanmelden als lid van de European Vapour Recovery Association (EVRA) via www.evra.onl



Ruud Cogels is voorzitter van de European Vapour Recovery Association (EVRA).



Trimodal is cargadoor van het spoor

Door: Henk van de Voorde

Foto: Port Pictures

Trimodal Europe BV, uitgegroeid tot 'cargadoor van het spoor', zet sterk in op de modal shift. Het bedrijf uit Hoogvliet, gespecialiseerd in het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen en het intermodale spoorvervoer, is al 25 jaar een begrip. De onafhankelijke spoorwegexpediteur handelt namens derden complete treinen af als agent.

„Het zijn natuurlijk bijzondere tijden, maar onze roeping blijft onveranderd. Wij blijven ons sterk maken voor het milieuvriendelijke vervoer per spoor of over het water. Minder uitstoot van CO₂ en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet”, aldus managing director Don van Riel.

Brexit

De vooruitzichten in 2021 zijn gunstig voor Trimodal. Zo is het bedrijf in de uitdaging van de Brexit gestapt omdat er van begeleid vervoer massaal is overgestapt naar onbegeleid vervoer van trailers/containers. Aansluitend kunnen de onbegeleide units met spoor vervoerd worden naar het achterland.

Totaaloplossing

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.”

Andere modaliteiten

Het bedrijf onder de rook van Rotterdam biedt haar 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, wordt elke modaliteit bekeken die het beste past bij de wensen van de klant.

Spoorterminal

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 Italië of Oostenrijk moeten worden vervoerd.”

Conventioneel

Trimodal Europe is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Via ketelwagons wordt bijvoorbeeld het vervoer per spoor verzorgd 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.

Beladingsgraad

De klant wil zoveel mogelijk meenemen tegen zo laag mogelijke kosten. „Een goede beladingsgraad is dan ook van groot belang”, vervolgt Don van Riel. „Wij zorgen ervoor dat ook die laatste container meegaat. Lege containers blijven in principe in het land van bestemming. 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”, aldus de ondernemer van Trimodal die bestuurder is in een breed spectrum van nationale en Europese verenigingen, vooral spoorweg gerelateerd.

Betonbouw

Zijn bedrijf is altijd op zoek naar de meest efficiënte en innovatieve oplossingen. Sinds enkele jaren is Trimodal ook te vinden in de wereld van de betonbouw. Onder regie van het bedrijf uit Hoogvliet worden diverse bouwmaterialen van de weg overgeslagen naar het spoor en het water.

www.trimodal-europe.com



Foto: Dirk Jan Gjeltema

Managing director Don van Riel van Trimodal Europe.

Wiko: specialist in isolatie en steigerbouw

Wiko is het jaar 2021 goed begonnen met een meerjarig onderhoudscontract voor het uitvoeren van isolatie- en steigerbouwwerkzaamheden bij een terminal in de Europoort. Het familiebedrijf is specialist bij uitstek in thermische en akoestische isolatie en steigerbouw.

Het industriële cluster in de haven van Rotterdam geldt vandaag de dag als belangrijkste werkterrein voor Wiko. Naast de hoofdvestiging in Rotterdam heeft de onderneming, waar 150 mensen werken, ook locaties in Amsterdam en Antwerpen. Inmiddels is ook een mooi isolatie- en steigerbouw onderhoudscontract getekend met een opdrachtgever in Amsterdam.

Rotterdamse mentaliteit

Sinds begin dit jaar is Whitney Helbers de nieuwe salesmanager. „Ik woon in Middelburg, maar mijn ouders komen uit Schiedam en Dordrecht. De Rotterdamse mentaliteit ligt mij wel. Lekker direct en ik hou van aanpakken. Als salesmanager hou ik me bezig met het onderhouden van bestaande relaties en het werven van nieuwe klanten”, licht Whitney toe.



Whitney Helbers, nieuwe salesmanager bij Wiko.

Groeimarkt

Wiko is sterk aanwezig in de industriële sectoren zoals (petro) chemie, energie, food, jachtbouw, scheepsbouw, offshore en op- en overslag. „Ik denk dat ook havengebied North Sea Port een interessante groeimarkt is voor ons, bijvoorbeeld met het isoleren en in de steigers zetten van opslagtanks”, vervolgt de nieuwe salesmanager, die ook haar Zeeuwse roots niet verloochent. De haven van Vlissingen wordt wel eens onderschat, maar er is veel bedrijvigheid in de (petro)chemie, maritieme sector en offshore & decommissioning”, aldus Whitney Helbers.

www.wijzijnwiko.nl



COLUMN

Zorgen over het schip van een ander

Kosten maken om een schip van een andere eigenaar te onderhouden is voor niemand aantrekkelijk. Er zijn echter veel situaties denkbaar waarin een partij de macht uitoefent over een schip, zonder dat er afspraken zijn gemaakt over de mate van zorg die hij over het schip dient uit te oefenen. Dan kan gedacht worden aan een onder een ontbonden koopovereenkomst geleverd schip, een crediteur die een retentierecht uitoefent of een simpele bruikleenovereenkomst. In alle gevallen doet de houder van het schip er goed aan stil te staan bij de zorgplicht die op hem rust.

In dit soort zaken wordt de zorgplicht van de houder van het schip gebaseerd op art. 6:27 BW. Dat artikel biedt weinig praktische handvatten, omdat het niet meer bepaalt dan dat moet worden zorggedragen 'op de wijze waarop een zorgvuldig schuldenaar dit in de gegeven omstandigheden zou doen'.

In een zaak voor de Rechtbank Rotterdam ging het om de vraag of de houder van een schip had voldaan aan zijn zorgplicht. De houder had het schip onder zich gekregen op grond van een koopovereenkomst, die daarna werd ontbonden. Het schip werd ondanks de ontbinding niet teruggenomen door de verkoper/eigenaar. De houder, een particulier, zat daardoor enkele jaren met het schip opgescheept.

De houder van het schip had gedurende een periode van vier jaar geen enkel onderhoud aan het schip gepleegd. Deze had daartoe aangevoerd dat de eigenaar het schip met gebreken aan hem had geleverd, had ontkend de verkoper van het schip te zijn en ten slotte had geweigerd het schip terug te nemen. Daarnaast werd namens de houder aangevoerd dat deze geen professionele partij was, zodat van hem geen deskundige, professionele zorg kon worden verlangd.

De rechtbank oordeelde op basis van deze omstandigheden dat van de houder slechts kon worden verwacht dat hij eenvoudig uit te voeren werkzaamheden ter voorkoming van (verder) achteruitgaan van het schip zou uitvoeren. Het plegen van uitgebreid onderhoud kon niet worden verlangd.

Uit de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam blijkt goed hoe alle omstandigheden worden meegewogen om de zorgplicht van de houder vast te stellen. Voor partijen die beslag leggen op een schip of daarop een retentierecht uitoefenen is het goed om zich te realiseren dat uit de zorgplicht die hieruit voortvloeit, een onderhoudsplicht kan ontstaan.

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

VAN TRAA

” International trade,
transport & insurance

vantraa.nl

Internationaal scheepvaartbedrijf uit Raamsdonksveer Amer Shipping zet in op vergroening



Amer Shipping is een van de toonaangevende bedrijven in West-Europa op het gebied van vervoer van bulkloading. Het internationale scheepvaartbedrijf en bevrachtingskantoor ondersteunt haar klanten bij het optimaliseren en verduurzamen van de logistieke processen. De onderneming uit Raamsdonksveer, waar 150 mensen werkzaam zijn, is goed zijn voor 7,5 miljoen ton transport per jaar. De diverse vloot bestaat uit 22 eigen schepen en 35 relatieschepen, met een grote eigen inbreng van de aangesloten schippers. In overleg met hen worden projecten al dan niet aangenomen. „Wij zijn vervoerder én tegelijk ketenregisseur met als doel om de klanten van A tot Z te ontzorgen in hun logistieke behoeften”, aldus Kai Winkelman, die eind vorig jaar is toegetreden tot het team van Amer Shipping als commercial supply chain manager.



„Kai is een bekend gezicht in de havenregio Rotterdam. Hij heeft in de afgelopen 22 jaar diverse (management) functies bekleed in de zee- en binnenvaart, zowel in op- als overslag. Vandaar zijn uitgebreide netwerk in de haven van Rotterdam. Met Kai in het bevrachtings-team wordt de horizon van Amer Shipping verder verruimd. Naast de binnenvaart wordt ook steeds meer koers gezet richting totaal supply chain verzorging”, aldus managing director Peter Buijks van Amer Shipping.

Toegevoegde waarde

„Voor een klant komt bijvoorbeeld een bepaalde lading in Rotterdam aan per zeeschip. Wij bieden een totaalpakket aan zoals het lossen van het schip, documentafhandeling, opslag, toegevoegde waarde activiteiten (bijvoorbeeld zeven of breken) en het natransport per binnenvaartschip naar het achterland. Onze gevarieerde vloot creëert grote flexibiliteit om een supply chain aan te bieden aan de klant, ongeacht de vaarroute”, legt Kai Winkelman uit.

Overzee

Ondanks de Brexit is het werkgebied van Amer Shipping in de afgelopen jaren ook

uitgestrekt naar het Verenigd Koninkrijk. „Wij voorzien onze klanten in hun behoeften met een grote diversiteit aan ladingstromen. De mensen kennen ons van de binnenvaart. Daar zijn we van oudsher sterk in, maar we doen veel meer. Dat willen we graag meer gaan uitdragen. Tot ons klantenbestand behoren ook grote industriële bedrijven. Het is interessant voor die klanten om ook overzee producten te halen. Bijvoorbeeld lading uit Engeland, Schotland en Noorwegen. Als ketenregisseur regelen we dat allemaal”, vervolgt de nieuwe logistiek manager.

Circulariteit

„De hele markt is zoekende en je ziet de goederenstromen veranderen. Daar willen we graag op inspelen. Vroeger komt niet terug, dus zal een scheepvaartbedrijf zich aan moeten passen aan de veranderende markt. Zo worden circulariteit en reststoffen steeds belangrijker. De aarde is behoorlijk uitgeput door continu gebruik van primaire grondstoffen zoals zand en grind. Vandaar dat de inzet van secundaire bouw- en grondstoffen van groot belang is. Ook





bij onze klanten wordt die bewustwording van verduurzaming steeds groter. Daarbij hebben wij ook een adviserende rol", aldus Peter Buijks.



Supply chain manager Kai Winkelmann.

Schippersfamilie

Amer Shipping vervoert onder andere zand, grind, kolen, reststoffen, bouwmaterialen, constructies en containers. „Het is de kunst om de juiste mensen te zoeken bij de juiste ladingstroom. Sommige schippers willen een vaste afvaart en anderen juist niet," gaat Peter verder, die samen met zijn broer Jan eigenaar is van Amer Shipping. Ze zijn afkomstig uit een echte schippersfamilie.

Holding

Amer Shipping is een betrouwbare partner op basis van een no-nonsense aanpak. Met een gevarieerde vloot wordt altijd maatwerk geleverd onder het motto 'big enough to do and small enough to care'. Naast Amer Shipping behoren tot de holding van de familie Buijks ook een tankrederij met zes schepen en een bedrijf in handel en nieuwbouw van schepen.

Bouw en industrie

Amer Shipping is met haar moderne vloot, met 500 tot en met 4.250 tons schepen, sterk in het transport van grondstoffen voor

de bouw en de industrie, zowel bulk als projectlading. Het vaargebied is van Delfzijl tot en met de Belgisch-Franse grens en van de zeehavens tot en met Zwitserland. Binnen de vloot beschikt Amer Shipping over schepen met en zonder luiken. De meeste schepen zijn voorzien van zandgoten en tevens varen er enkele beunschepen.

Diversiteit

Het scheepvaartbedrijf staat bekend om haar betrouwbaarheid en flexibiliteit. „Wij bieden veel diversiteit, met een mix van ladingstromen, vaarwegen en bestemmingen. Met onze kleinere schepen kunnen we ook de binnenwateren tot in de haarvaten bedienen. De Rotterdamse mentaliteit is gebaseerd op 'gaat niet, bestaat niet'. Dat spreekt mij zeer aan", aldus Kai, die geboren en getogen is onder de rook van Rotterdam.

Partners

Amer Shipping speelt in op de specifieke wensen van de klant. Maatwerk is de kracht van het scheepvaartbedrijf, dat in juli 25 jaar bestaat. Klanten zijn partners. Deze filosofie is leidend in de organisatie. „Partnerships zorgen voor gelijkwaardigheid van partijen. Ze versterken de logistieke keten. We zijn flink gegroeid, maar zijn en blijven een familiebedrijf. De lijnen blijven kort", voegt Peter toe.

Totaalpakket

Amer Shipping is bijvoorbeeld partnerships aangegaan waarbij nieuwbouwschepen op maat gebouwd zijn. Traject specifiek zijn kruiphoogte, lengte en draagvermogen ontwikkeld waarbij het maximale rendement voor alle stakeholders behaald is. Projecten worden met container-, droge- en natte lading schepen gerealiseerd. Amer Shipping verzorgt daarbij een totaalpakket.

Logistieke mogelijkheden

Crewing, technische dienst ondersteuning, onderhoudscontracten, certificering en begeleiding van een scheepswerf zijn allemaal onderdeel van dit totaalpakket. „Amer Shipping voorziet in maatwerk, zowel met de bestaande vloot als met de nieuwbouwschepen. Wij bieden diverse logistieke mogelijkheden waarbij volledige supply chains kunnen worden opgezet", opgezet", aldus Kai Winkelmann.

Innovatie

Voor Amer Shipping zijn duurzaamheid en innovatie speerpunten van beleid. Ontwikkeling van de romp is een van de basiselementen bij een nieuwbouwschip. Er wordt altijd gekeken of de laatste technieken toepasbaar zijn op nieuwbouw.

Vervolg op pagina 13



■ LIFTAL

LIFTAL and Compagnie MECO present you

Dynamic Test Device for motor-driven hoists & winches



LIFTAL VLISSINGEN-OOST
Groenlandweg 4,
4455 SN Vlissingen-Oost (NL)
T +31(0)118 - 488 450
E info@lital.com
U www.lital.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



bouw. Bijvoorbeeld een stroomlijn van het onderwaterschip met zo min mogelijk weerstand.

Gepast motorvermogen

Voorstuwing wordt nauwkeurig afgestemd op de inzet van het schip. Vaarroutes zijn een belangrijke factor bij het bepalen van het motorvermogen. Gepast motorvermogen heeft een aanzienlijke bijdrage in het beheersen van CO₂ uitstoot en exploitatiekosten. De motoren zijn voorzien van een nabehandeling systeem (scrubber / Adblue).

Schroefasgeneratoren

De nieuwste droge lading en tanker nieuwbouwschepen zijn uitgerust met schroefasgeneratoren. De energie die de schroefas tijdens de vaart levert gaat hiermee niet verloren. De schroefasgenerator zet de omwenteling van de as naar stroom om. Deze energie wordt gebruikt voor de algemene stroomvoorziening aan boord (stuurhut, woning, etc.).



Peter Buijks, managing director Amer Shipping.



Energie

Tevens wordt energie naar het 48 accu's metende accupakket geleid. Dit accupakket geeft energie voor minimaal 12 uur aan de woningvoorziening en spudpalen af. Deze oplossing maakt een aggregaat (65kw) grotendeels overbodig en heeft een besparing van 10 liter gasolie per uur. Motorrestwarmte wordt gebruikt voor het verwarmen van de woning, via warm water door de vloerverwarming.

Minder CO₂-uitstoot

De goederendistributie over het water is per ton en per kilometer de goedkoopste transportwijze. Tegelijk is deze transportmodaliteit duurzamer dan het wegvervoer. Minder CO₂-uitstoot is een van de kernwaarden 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.

Continuïteit

De continuïteit van het transport staat altijd voorop. De hoogte van het tonnage van

de schepen is afhankelijk van de weersomstandigheden, golfslag en getijden. Het tonnage wordt nauwkeurig berekend aan de hand van de actuele waterdata van Rijkswaterstaat.

Alternatieve brandstoffen

De binnenvaart is bij uitstek geschikt voor de distributie van goederenstromen naar het Europese achterland. Deze milieuvriendelijke vorm van vervoer, vormt een perfecte schakel tussen deepsea, shortsea en het achterland. De wereld kan echter niet op fossiele brandstoffen blijven draaien. Alternatieve brandstoffen zijn dan ook hot.

CO₂-neutraal

„Wij zetten sterk in op vergroening. CO₂ emissie geschiedt één keer, daarna is alles CO₂-neutraal. Elektrisch varen heeft als voordeel dat het veilig is en energieneutraal, maar nadelig zijn de oplaadbeperking en de hoeveelheid accu's die ruimte kosten. Het voordeel van LNG is dat een snelle overstap mogelijk is, maar het nadeel is dat er nog steeds uitstoot van CO₂ en NO_x is. Wij kijken daarom verder”, zegt Peter Buijks.

Waterstof

Amer Shipping heeft voor de toekomst het vizier op waterstof via een synthetische oliedragers. „De firma Voyex heeft een methode in ontwikkeling die volgens ons goed inzetbaar is met minimale aanpassingen van bestaande binnenvaart-, bunkerschepen en bunkerstation. De toepassing is bijna gelijk aan de huidige fossiele brandstoffen infrastructuur.”

Verantwoording

„Wij geloven dat de binnenvaart grote sprongen kan maken in verduurzaming en CO₂ reductie. Daarin nemen wij als Amer Shipping in combinatie met onze scheepswerf Ruijtenberg Shipyard onze verantwoordelijkheid. We zijn een commitment met Voyex aangegaan om het waterstofproject een kans van slagen te geven”, besluit de managing director van Amer Shipping.



De nieuwste schepen zijn uitgerust met schroefasgeneratoren.



RelyOn Nutec zet in op digitale trajecten in brede zin

Dé specialist in veiligheidstrainingen

Door de mondiale strijd tegen het coronavirus zijn gezondheid en veiligheid nog meer onder een vergrootglas komen te liggen. Ook de veiligheidseisen in het bedrijfsleven worden steeds verder aangescherpt. RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider in veiligheids- en overlevingstrainingen, emergency response en crisismanagement voor de traditionele offshore-, maritieme sector, offshore wind en hoog-risico industrie. Hoewel praktijktrainingen vanwege de coronamaatregelen nu veel lastiger uitvoerbaar zijn, blijft de kwaliteit van RelyOn Nutec onder alle omstandigheden gewaarborgd. De virtuele wereld werkt daarbij in toenemende mate ondersteunend.

„Wij zetten hard in op digitale trajecten in de breedste zin van het woord. Zowel volledig digitale e-learning als blended training, waarin theoretische e-learning gecombineerd wordt met praktijkoefeningen. We zijn creatief in

het benutten van de trainingstijd. Hierdoor kunnen we langere trainingdagen maken, wat resulteert in minder dagen op het oefencentrum. Daarnaast hebben wij te maken met beperkte capaciteit op onze oefencentra omdat wij in verband met het coronavirus met kleinere groepen trainen. Door meer theorie online te kunnen doen kunnen wij het aantal personen op de oefencentra tevens reduceren”, aldus Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec. Het bedrijf streeft voor de toekomst een flinke groei na.

360° dienstverlener

RelyOn Nutec zet, versneld door de coronacrisis, in op veel meer dan enkel de trainingsactiviteiten. Van ‘traditionele trainingsprovider’ profileert het bedrijf zich meer en meer als serviceprovider waar de traditionele trainingen onderdeel van de dienstverlening zijn. De nieuwe website maakt het heel duidelijk.

Fast rescue boat training.

Verbreden

Naast ‘trainingen’ biedt het bedrijf een zeer breed scala van diensten aan binnen de thema’s e-learning, managed services, software toepassingen, consultancy, en simulatie gebaseerde trainingen. Deze nieuwe diensten verbreden ook de doelgroepen. Naast de traditionele offshore markten en de maritieme sector, komen onder andere ook bouw- en nutssectoren in het vizier.

3D-digitale platforms

Technologische ontwikkelingen brengen de veiligheidsindustrie naar een hoger level. Nieuwe tools en benaderingen zoals 3D-digitale platforms, e-learning en blended training maken alles steeds realistischer en efficiënter. RelyOn Nutec heeft flink geïnvesteerd, acquisities gedaan en is samenwerkingsverbanden aangegaan met technologiebedrijven om haar klanten te ondersteunen bij de moderne trainingstechnieken.



GWO Blended training.



Scenario based training.



Tank firefighting.

Blended learning

RelyOn Nutec biedt trainingen in toenemende mate in een blended learning vorm aan. Dit houdt in dat deelnemers zowel e-learning als praktische training volgen. Met deze nieuwe manier van trainen ronden de deelnemers de online e-learning modules af voordat zij aan de praktijktraining op één van de oefencentra deelnemen. Hierdoor hebben alle deelnemers hetzelfde niveau van begrip met betrekking tot de specifieke onderwerpen en worden de sessies effectiever en efficiënter.

GWO

„Sinds medio 2020 bieden wij de GWO trainingen, voor personeel werkzaam in de windindustrie, in een blended learning pakket aan. Onze deelnemers reageren hier zeer positief op. Zij kunnen in hun eigen tijd en tempo de theorie tot zich nemen en kunnen op het oefencentrum direct praktisch aan de slag gaan.“

Software oplossingen

Naast een uitbreiding op het gebied van e-learning, ondersteunt RelyOn Nutec haar klanten met diverse software oplossingen. Met Competence & Training Management Systemen kan zij haar klanten al het werk rondom compliancy en competentie uit handen nemen.

Competentie

Naast 'compliancy' 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. Onze software oplossingen bieden hierbij goede ondersteuning. Dit geeft de klant de mogelijkheid zich te

concentreren op de core business“, legt Van Cauwenberghe uit.

Continuïteit

„Alles wat met praktische vaardigheden te maken heeft is moeilijker uit te voeren onder de huidige omstandigheden. Toch blijven wij ons sterk maken voor vaardigheidstrainingen die zo dicht mogelijk komen bij de dagdagelijkse leefwereld. Dat blijft de rode draad in onze aanpak. De zorg om de continuïteit inzake bedrijfskritische activiteiten van klanten en partners staat voorop.“

Versneld

De wereldwijde pandemie heeft digitale trajecten versneld. Een goede zaak volgens Van Cauwenberghe. „We zaten al op die digitale trein en waren er dus tijdig klaar voor. Anderzijds moet er wel gewaakt worden voor de juiste balans. We hebben door het coronatijdperk allerlei noodmaatregelen moeten nemen om de gezondheid van onze klanten en medewerkers te borgen. Normaal gesproken bestaan de trainingen bij ons voor 20 procent uit theorie en 80 procent uit praktijk. Dat evenwicht is nu soms moeilijk te borgen. Het gevaar om af te glijden naar een 'certificeringsfabriek' is niet denkbeeldig. Daar willen we absoluut niet aan toegeven omdat veilig werken de topprioriteit is. Het blijft dan ook noodzakelijk praktische vaardigheden aan te leren en te blijven oefenen.“

Tewerkstelling

Onder de huidige omstandigheden kan aanwerving en tewerkstelling binnen diverse sectoren een probleem worden, vervolgt de managing director Central Europe. In de huidige omstandigheden zijn initiële basistrainingen de eerste waar in gesnoeid wordt om voldoende doorloop te garanderen voor het op niveau houden van bestaande competenties. Daardoor kan de instroom van startende werknemers in gevaar komen

Kwaliteit

„Met in achtname van alle veiligheidsmaatregelen verzorgen we de trainingen voor onze klanten. Dus is ondersteuning met alle digitale middelen van groot belang. Wij zorgen er voor dat de mensen 100 procent competent zijn, alvorens ze gaan werken in sectoren als de offshore wind en hoog-risico-industrie. De huidige crisis heeft geen invloed op de kwaliteit van onze trainingen.“

COVID-19 safe zone

„Om de fysieke trainingen tijdens de pandemie op een veilige en verantwoorde manier door te kunnen laten gaan, hebben wij diverse maatregelen genomen. Iedereen draagt een mondkapje in de gebouwen en tijdens trainingen waarbij het moeilijker is 1,5 meter afstand van elkaar te houden. Er zijn diverse



Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec.

Vervolg op pagina 17

FACILITY DORDRECHT



FACILITY ANTWERP



OPENING
Q2-2021

EXPERTS IN TANK STORAGE IN THE ARA REGION

More than 60 years of tank storage experience

- Focus on dedication and specialty products
- Skilled, responsive and reliable partner
- Stainless steel and mild steel tanks
- Optional features like cooling, heating, mixing and nitrogen blanketing



STANDIC.COM

SHIP TO SHIP TRANSFERS



PUMPS & POWERPACKS



VAPOUR RECOVERY



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



SALVAGE SUPPORT



NITROGEN (N2) GENERATOR



TUG HIRE AND DIVE SUPPORT



BARGING SERVICES



MariFlex Group, al 40 jaar uw solide partner in Liquid Cargo Handling

MariFlex is sinds 1981 uw ideale partner in dienstverlening in Off-loading, Liquid Cargo Handling en Ship to Ship Transfer Services. Onze eigen Shallow Water Tug & Crane (SWTC) Kevin C is 24 uur per dag inzetbaar in de Rotterdamse haven.

Oók MariFlex: het ontwerpen, bouwen, verkopen, verhuren en leveren van Inertgas systemen, Vapor Recovery Units, Powerpacks, Pompen, Slangen en Fire Fighting equipment. **Meer info? Contact: ops@mariflex.net**



Overal inzetbaar! 24/7 bereikbaar!

Calamiteit bel direct:

010-434 44 45



Ship to Ship Transfers | Liquid Cargo Handling | Vapour Recovery Services
Salvage Support | Barge Inerting/gas freeing | Debunkering | Barging Services
Fire Fighting Equipment | Pumps and Powerpacks | Equipment sale, rental or repair
Cargo Loss Control

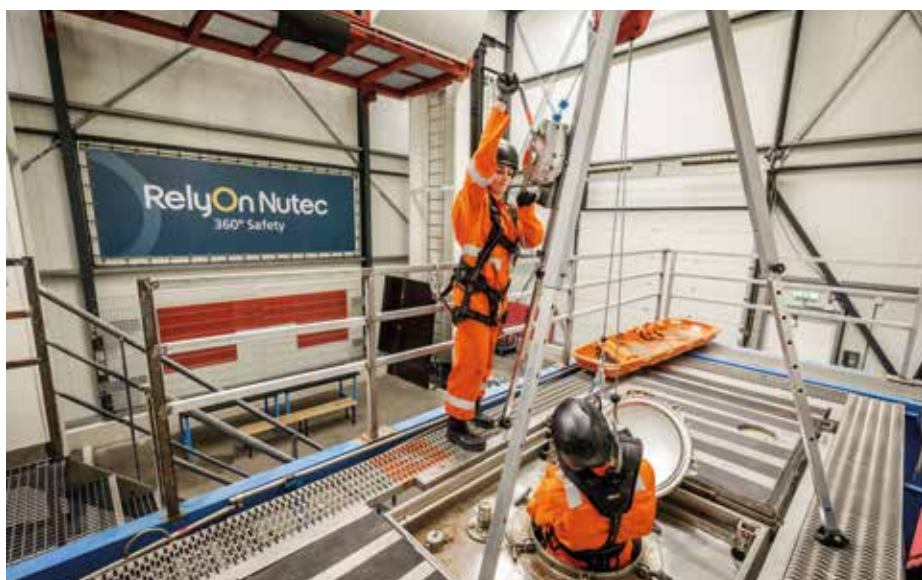
The Green Alternative

MariFlex Group

Maassluisdijk 101,
3133 KA Vlaardingen.
Haven nr.: 738 Holland
Telefoon 010-434 44 45
info@mariflex.net
www.mariflex.net



MariFlex

**Confined space training.****Training Management.**

punten om de handen te desinfecteren en trainingsmaterialen worden na gebruik grondig ontsmet. Om te bepalen of onze maatregelen toereikend zijn, hebben wij deze laten auditeren door Vincotte. Recent hebben zij onze oefencentra en de genomen maatregelen geaccrediteerd als 'COVID safe zone.'

High end trainingen

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. Vanuit het hoofdkantoor in Kopenhagen en 33 locaties verspreid over de hele wereld worden jaarlijks duizenden bedrijven bediend, van individuele werknemers tot de grootste internationale organisaties in de risicovolle sectoren. In Centraal Europa heeft het oefencentra in Rotterdam, Amsterdam, Oostende en Bremerhaven.

Blue Energy Port

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. Het oefencentrum heeft geavanceerde trainingsfaciliteiten voor de windindustrie en biedt mogelijkheden voor basis veiligheids-trainingen tot geavanceerde en technische trainingen.

Veilige Rotterdamse haven

Het oefencentrum op de Maasvlakte in de Rotterdamse haven is ruim 35 jaar geleden opgericht om bij te dragen aan een veilige haven. Enerzijds aan de maritieme en offshore sector en anderzijds aan de (petro)chemische industrie. Op het ruim 6 hectare tellende oefencentrum zijn tal van trainingsobjecten waar onder andere op overleven op zee scenario's en werken en redden op hoogte getraind kan worden, maar ook het bestrijden van kleine en grote branden. Dankzij de gunstige ligging en open verbinding met zee kunnen hier ook diverse trainingen met reddingsboten worden uitgevoerd. Het oefencentrum is gespecialiseerd in scenario based training, waarbij deelnemers met hun eigen team en op hun eigen procedures kunnen trainen om zo nog beter voorbereid en op elkaar ingespeeld te zijn in het geval van incidenten en calamiteiten.

Fire Academy

„Onze Fire Academy heeft wereldwijde bekendheid om haar uitgebreide brandbestrijdingsmogelijkheden. Dit is een van de weinige plekken in de wereld waar gestookt mag worden met hout en kookpuntbenzine en geblust mag worden met diverse typen blusmiddelen, zoals CO₂, schuim en poeder. Doordat onze industriële oefenplants met leidingbruggen aan elkaar verbonden zijn kunnen onze klanten uit de (petro)chemische industrie uitgebreide scenario's beoefenen, die dicht bij de realiteit liggen. Onze hout-

gestookte binnenbrandobjecten maken het mogelijk voor publieke brandweren om te oefenen onder voor hen realistische omstandigheden met echte hitte en echte rook.”

Industriële oefenplants

„Doordat onze industriële oefenplants met leidingbruggen aan elkaar verbonden zijn, kunnen onze klanten uit de (petro)chemische industrie uitgebreide scenario's beoefenen, die dicht bij de realiteit liggen. Onze houtgestookte binnenbrandobjecten maken het mogelijk voor publieke brandweren om te oefenen onder voor hen realistische omstandigheden met echte hitte en echte rook.”

LNG oefenfaciliteit

Met de toename van alternatieve brandstoffen voor onder andere de maritieme sector, maar ook het vervoer en opslag hiervan op zee en over de weg is er een toenemende behoefte en noodzaak aan veiligheidstrainingen op dit gebied. Op het oefencentrum van RelyOn Nutec op de Rotterdamse Maasvlakte wordt momenteel een LNG oefenfaciliteit gebouwd.

Waterstof

Voor onze verhuizing in 2018 hadden wij deze faciliteit ook op onze oude locatie. De verhuizing heeft ervoor gezorgd dat wij het object zo aan hebben kunnen passen dat er niet alleen op grote LNG plasbranden getraind kan worden, maar ook op lekkages en afdichtingen. In maart 2021 nemen wij deze faciliteit in gebruik en komen de eerste deelnemers bij ons trainen. Daarnaast zijn wij in een testfase met de ontwikkeling van een simulator om het gedrag van waterstof te kunnen zien in diverse toepassingen”, besluit Peter Van Cauwenberghe.

www.relyonnutec.com

**Boat landing Belgium.**

Feyter Forklift Services opent locatie bij Rotterdam

Per 1 januari 2021 heeft Feyter Forklift Services een nieuwe bedrijfsvestiging geopend in Nieuw-Lekkerland, onder de rook van Rotterdam. Het is de derde vestiging van de intern transport specialist in Nederland, naast Terneuzen en het havengebied Vlissingen-Oost. Feyter Forklift Services blijft zich steeds verder ontwikkelen als allround logistiek partner voor bedrijven in de sector haven & industrie.

Feyter Forklift Services bestaat uit meerdere bedrijven in de Benelux, Duitsland en Spanje. In Terneuzen zijn de kennis en middelen gecentraliseerd voor alle Light Handling Equipment. Hier worden alle activiteiten aangestuurd met betrekking tot heftrucks tot 10 ton, verreikers, magazijntrucks, hoogwerkers, enzovoorts. De vestiging in Vlissingen-Oost is gericht op Heavy Handling Equipment, met specialisatie op gebied van reachstackers, heftrucks boven de 10 ton en terminal tractors. Met de nieuwe locatie in Nieuw-

Lekkerland kan het bedrijf zijn klanten rond Rotterdam, Amsterdam en Utrecht nog efficiënter bedienen.

Allrounder

Feyter Forklift Services is een echte all-rounder op het gebied van interne logistiek en material handling. De onderneming voorziet in alle interne transportmiddelen, van

handpallettruck tot reachstacker. Feyter is officieel dealer van gerenommeerde merken, zoals Manitou, Kalmar, UniCarriers (voorheen Nissan Forklift) en CAT. Naast de technische knowhow van al deze producten is Feyter gespecialiseerd in maatwerk voor verhuur, lease en servicecontracten.

www.feyter.com





De KUNST van "GROEN" inzamelen, scheiden én verwerken!

Van Scheepsafval naar grondstof voor een nieuw product.....

Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een nieuwe groene mijlpaal bereikt. Het varen en inzamelen met dit zelf ontworpen inzamelingschip 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




VAN TRAA

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



Beurzen stralen vertrouwen uit

Door: Henk van de Voorde

Verwer & Janssen Vermogensmanagement is voor steeds meer beleggers een geschikte partner in hun zoektocht naar rendement. „2021 belooft een interessant beursjaar te worden. Wereldwijd geven het steunpakket van de centrale overheden en de vaccinatie tegen corona vertrouwen voor de toekomst”, aldus Evert Verwer. De algemeen directeur van de degelijke vermogensbeheerder verwijst naar het feit dat de rente extreem laag is en voor vermogende klanten van de bank zelfs negatief. Bovendien rijzen de huizenprijzen de pan uit. Vandaar dat steeds meer mensen ervoor kiezen om een deel van hun vermogen te beleggen. Naast maatwerk, vanaf 100.000 euro, kan men via VenJ-online.nl al beleggen vanaf 5.000 euro (kinderen vanaf 2.000 euro).

De eigenaren van Verwer & Janssen Vermogensmanagement, vlnr mr. Johan van Sprundel, algemeen directeur Evert Verwer en ing. drs. Walter Janssen RBA.

Bij de Brabants-Zeeuwse vermogensbeheerder, met hoofdvestiging in Roosendaal en bijkantoor in Hulst, is laagdrempeligheid troef. „Bij ons geen stropdassen en marmer, maar toegankelijkheid en een persoonlijke benadering. Onze kernwaarden zijn rust en gemak. Als goed huisvader passen we op de centen van onze klanten, zodat zij beter kunnen slapen”, legt Walter Janssen uit.

Overnames

Verwer & Janssen is sinds de start in 2003 uitgegroeid tot dé specialist in Zuidwest-Nederland in maatwerkportefeuilles met beheersbare risico's en optimale winstpotentie. De overnames sinds begin 2018 van VIP Vermogensbeheer (Breda), HENS Vermogensbeheer (Rotterdam) en Invest Consult (Prinsenbeek) zijn naadloos verlopen.

4 verschillende vormen

Hierdoor is er nu sprake van 4 verschillende vormen van vermogensbeheer, al naar gelang de persoonlijke wensen. Naast maatwerk en VenJ-online kan men nu ook terecht voor een duidelijk offensieve aanpak via 'geconcentreerd aandelen beleggen' of het vermogen laten beheren in met name Europese waarde-aandelen via 'klassiek aandelen beleggen'.

Ervaring

Verwer & Janssen beschikt over een team van 12 deskundige medewerkers met gemiddeld 35 jaar ervaring in de wereld van vermogensbeheer en advies. „Doordat banken overschakelden op confectie werd de persoonlijke benadering steeds minder. Voor een groot deel van de vermogende beleggers zijn maatwerk, optimale bereikbaarheid en persoonlijke aandacht juist essentieel. Dat wordt door ons team geboden. Elke dag opnieuw”, zegt Johan van Sprundel.

Kansrijke thema's

Ondanks de goede cijfers in het afgelopen decennium blijft Verwer & Janssen realistisch. „Als wereldwijd de beurzen dalen zoals begin 2020 heeft dit uiteraard ook zijn weerslag op onze portefeuilles. We beleggen echter niet in de waan van de dag, maar verdelen het vermogen over verschillende producten met (voorwaardelijke) garanties. Daarnaast spelen we met eersteklas beleggingsfondsen in op actuele kansrijke thema's zoals robotisering, automatisering, duurzaamheid, FinTech, veiligheid en gezondheid”, vervolgt Verwer.

Vertrouwen

„Na een extreem goed beursjaar in 2019 was 2020 bijzonder vanwege het coronavirus. De aandelenbeurzen zijn na de forse daling in maart zeer goed hersteld en dit zien we ook terug in alle portefeuilles van onze klanten. Ondanks de politieke spanningen in de VS en de uitdaging van de Brexit is de verwachting dat het vertrouwen in de economie verder zal toenemen. Zeker met het oog op de wereldwijde vaccinatie tegen corona die in volle gang is. Dat perspectief is essentieel”, benadrukt Evert Verwer.

www.vermogensmanagers.nl
www.venj-online.nl

In het licht van de extreem lage rente, kiezen steeds meer mensen er voor om te beleggen. De gedegen aanpak van Verwer & Janssen Vermogensmanagement heeft in het afgelopen decennium geresulteerd in een gestage jaarlijkse groei van klantenbestand en beheerd vermogen. Dit wordt belegd bij de depotbanken Binck Bank, ABN AMRO en Insinger Gilissen.

Foto's: Foto Atelier CPD



Walter Janssen: „Als goed huisvader passen we op de centen van onze klanten.”



Veilig en duurzaam ontgassen van tankschepen MariFlex: duurzaamheid in het DNA

Bij MariFlex uit Vlaardingen zitten veiligheid, duurzaamheid en circulariteit in het DNA. Het bedrijf van Ruud Cogels is specialist op het gebied van overslaan van vloeibare ladingen in de scheepvaart. Met veelal eigen fabricaat pompen en aggregaten assisteert het Zuid-Hollandse bedrijf tankschepen met het lossen van hun lading. De Zevenmanshaven (bij MariFlex aan de Maassluisdijk) is inmiddels een officiële testlocatie voor het ontgassen van binnenvaarttankers. Met de Mobile Vapour Recovery Unit (MVRU-1100) speelt het bedrijf in op het landelijke verbod op varende ontgassen.

De MVRU-1100 biedt een prima oplossing voor het terugdringen van de uitstoot van schadelijke gassen en dampen uit tanklichters. Het is een goed alternatief voor het milieuvriendelijke varende ontgassen in de open lucht.

Reststoffen

MariFlex heeft haar mobiele ontgassingsinstallatie in de afgelopen jaren verder doorontwikkeld. De duurzame machine kan de damp van de restlading uit tanklichters weer condenseren voor hergebruik. „We spreken bij het ontgassen niet van afval maar van reststoffen”, benadrukt ondernemer Cogels.

Testregime

Het Vlaardingse bedrijf heeft jaren gewerkt aan de ontwikkeling van een verantwoorde techniek om tankschepen te ontgassen. Voor de overheid is essentieel dat de ontgassingsinstallaties eerst aan een testregime worden onderworpen. Onder supervisie van een

MariFlex is specialist in het overslaan van vloeibare ladingen in de scheepvaart.

landelijke taskforce zijn er ondertussen een aantal proefnemingen uitgevoerd, zoals in de Zevenmanshaven in Vlaardingen. Daar is bij MariFlex bijvoorbeeld de tanker ‘Guadeloupe’ ontgast.

Pionieren

MariFlex is al een decennium aan het pionieren met de mobiele cryogene ontgassingsinstallatie. De oorspronkelijke VRU die wordt gebruikt om de dampen om te zetten in vloeibare vorm is afkomstig uit Texas. Maar eenmaal in Nederland is de installatie compleet omgebouwd om aan de geldende emissie-eisen te voldoen. In 2012 en 2013 werd er voor het eerst mee getest, maar uit die proeven kwam naar voren dat de machine verder geoptimaliseerd moest worden. In 2018 is MariFlex vervolgens gestart met nieuwe proefnemingen met verbeterde versie.

Snel en eenvoudig

Met de MVRU-1100 kan MariFlex tanks en schepen snel en eenvoudig ontgassen, inert

maken en alle resterende dampen van de lading opvangen. Het maakt een eind aan de stank en de ongewenste emissies die vrijkomen bij het ontgassen van schepen.

Duurzame kringloop

De MVRU zuigt alle dampen uit het schip en stuurt die naar een koeling waar ze met behulp van stikstof weer vloeibaar worden gemaakt en opgevangen. Vervolgens kunnen ze als reststoffen weer ingezet worden in de duurzame kringloop. Bijvoorbeeld als duurzame brandstof voor auto's of als verwarming voor woningen en bedrijven.

Overal mobiel inzetbaar

De MVRU heeft een footprint kleiner dan een 20 voet container en weegt amper 4 ton. Daardoor is de installatie overal mobiel inzetbaar. De machine kan toegepast worden bij het overpompen van lading tussen zeeschepen en binnenvaartschepen, voor het leegpompen van schepen en tanks bij reparatie en onderhoud op een scheepswerf, bij inspecties



Ondernemer Ruud Cogels van MariFlex. De MVRU-1100 is een goed alternatief voor het varende ontgassen in de open lucht.

van schepen en bij het leegmaken van opslagtanks en terminals in havens.

Inert

Vanwege explosiegevaar zijn zeeschepen met gevaarlijke en brandbare stoffen inert. Voor binnenvaartschepen geldt die verplichting niet. Bij het overpompen van inerte zeeschepen naar niet-inerte binnenvaartschepen zouden zuurstof en restdampen van het ontvangende schip weer teruggepompt kunnen worden in het zeeschip. Dat zorgt voor gevaarlijke situaties. De meeste zeeschepen accepteren niet-inerte binnenvaartschepen dan ook niet meer, omdat anders de kwaliteit niet gewaarborgd kan worden.

Open lucht

Omdat het inertiseren van een schip 6 tot 8 uur duurt, kiezen veel schippers voor een makkelijkere oplossing: ontgassen in de open lucht. Dat zorgt echter voor veel ongewenste emissies van gevaarlijke gassen en stankoverlast.

Ontgassingsinstallaties

„Er zijn allerlei verboden van de overheid voor het ontgassen van tankschepen, maar er waren geen installaties die het mogelijk maakten om legaal af te gassen. Gezien het feit dat de overheid geen mankracht had om te handhaven ging het ontgassen in de open lucht gewoon door. Dat is echter nu verleden tijd. Behalve de bekende locatie van ATM in Moerdijk zijn er zeker 10 bedrijven met mobiele ontgassingsinstallaties”, legt Ruud Cogels uit, die tevens voorzitter is van de European Vapour Recovery Association (EVRA).

Prima alternatief

MariFlex is een van de bedrijven in Nederland waar officiële testen mogen worden gedaan voor de taskforce varend ontgassen. „De mobiele ontgassingsinstallaties zijn een prima alternatief voor varend ontgassen”, vervolgt Cogels.

ILT

De proefnemingen hebben plaats gevonden onder supervisie van de landelijke taskforce varend ontgassen en de diverse overheidsdiensten zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de DCMR Milieudienst Rijnmond en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. „Na goedkeuring van alle proeven kunnen we verder met onze dienstverlening op het gebied van ontgassen. Daarbij werken we nauw samen met de binnenvaart. We hebben flink geïnvesteerd en langzaam maar zeker stappen gemaakt.”

Benzeen

Varend ontgassen langs binnenvaartroutes is slecht voor de luchtkwaliteit, voor de gezondheid van omwonenden en voor mensen die met deze stoffen werken.

Sinds 2015 hebben de provincies Zeeland, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Utrecht, Noord-



Holland, Gelderland en Flevoland al een verbod op het ontgassen van benzeen en benzeen houdende stoffen ingevoerd.

Landelijk verbod

De industrie heeft de afgelopen jaren al een flinke terugdringing van de emissie bewerkstelligd door 'dedicated en compatibel varen'. Het totaal vermijden van ontgassen is echter niet mogelijk. Het tegengaan van ontgassen in de open lucht wordt gefaseerd uitgebreid tot een landelijk verbod, met als doel om nul procent uitstoot van schadelijke gassen te bewerkstelligen.

Testen

In Vlissingen is medio 2020 gestart met het testen van een dampverwerkingsinstallatie. Doel is om binnenvaarttankers met een nieuw ontwikkelde installatie veilig en gecontroleerd restdampen te laten verwerken. Tijdens het testen wordt steeds gemeten hoe de apparatuur functioneert.



Evaluatie

Er is inmiddels getest met verschillende typen installaties in de havens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen. De metingen van de resultaten van de ontgassing worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau zodat vastgesteld kan worden welke installaties kunnen voldoen aan de strengste eisen of waar nog verbeteringen noodzakelijk zijn.

Taskforce varend ontgassen

De locatie Kalloothaven in Vlissingen is beschikbaar gesteld door North Sea Port, als onderdeel van het streven naar een meer duurzame haven. De resultaten van de proefnemingen worden geëvalueerd in de taskforce varend ontgassen. De werkgroep zal in samenwerking met de EVRA vervolgens minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat adviseren over de verdere opbouw van de infrastructuur.

Vervolg op pagina 23



Logistiek specialist in de binnenvaart

Wij verzorgen internationale bevrachtingen, transport, overname van transport en speciale bevrachtingen.

Kortom, Amer Shipping is uw partner voor lading.

Meer informatie kijk op
www.amershipping.nl



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

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
INDUSTRIEL AFVALWATER

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE



Vertegenwoordigd in
de grotere havens:

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



Martens
CLEANING

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



Ontgassing van de tanker Guadeloupe in de Zeemanshaven in Vlaardingen.

Europees verbod

De landelijke taskforce, onder voorzitterschap van Zeeuws gedeputeerde Dick van der Velde, is in 2018 opgericht om de invoering van het Europees verbod op varende ontgassen soepel te laten verlopen. De verwachting is dat dit verbod binnen afzienbare tijd wordt ingevoerd.

Innovatieve installaties

Aan de taskforce wordt deelgenomen door vertegenwoordigers van de rijksoverheid, provincies, havens, verladers, vervoerders, opslagbedrijven en dampverwerkers. Voor de invoering van het landelijk verbod is het van belang dat een infrastructuur wordt opgebouwd met innovatieve installaties die in staat zijn de dampvormige ladingresten te verwerken of te hergebruiken.

MariFlex

MariFlex biedt een totaalpakket aan diensten aan. Daarbij heeft veiligheid de hoogste prioriteit. „We kunnen de totale coördinatie op ons nemen bij ship to ship transfers. Van het

inert maken en ontgassen van schepen tot het laden en lossen van het zeeschip zelf en het aanbieden van apparatuur. Zo boeken we grote tijdswinst voor onze klanten”, aldus Ruud Cogels.

Afmeren

Het is een van de toonaangevende bedrijven op het gebied van diensten en producten voor het laden en lossen van vloeistoffen. MariFlex is medio 2013 verhuisd van de Koningin Wilhelminahaven in Vlaardingen naar een nieuwe locatie enkele kilometers verder aan de Maassluisdijk. Daar heeft het bedrijf de beschikking over een bedrijfsterrein met eigen kade en een 70 meter lange steiger, waar binnenvaartschepen tot 135 meter lengte kunnen aanmeren.

Pompen

In de hal van 1250 vierkante meter is ruimte voor de opslag van onderdelen en producten zoals pompen, powerpacks, slangen en andere materiaal. Tevens is er een productiewerkplaats waar MariFlex equipment zoals powerpacks,

brandblus-units en hydraulische pompen produceert.

Engeland

Het Vlaardingse bedrijf is gespecialiseerd in het overslaan van ladingen van schip naar schip. Vloeibare lading van een zeeschip moet bijvoorbeeld worden overgeslagen naar een binnenvaartschip, voor de verdere distributie naar het achterland; of van een groot zeeschip naar een kleinere coaster voor vervoer naar bijvoorbeeld Engeland of Schotland.

Fenders

MariFlex is regisseur tussen partijen. „Wij leveren de Premium Quality fenders zodat er genoeg afstand blijft tussen de boten en er geen schade kan optreden. We zorgen voor alle benodigde materialen en begeleiden de operaties. We leveren ook de ladingslangen zodat (onder supervisie van MariFlex) het ene schip aan het andere wordt gekoppeld en de lading wordt overgepompt”, gaat ondernemer Cogels verder.

Calamiteitenbestrijding

Naast de reguliere activiteiten is MariFlex een betrouwbare partner bij calamiteitenbestrijding. In opdracht van bergingsbedrijven worden de specialismen van MariFlex tijdens het bergen van schepen ingezet. Zo worden uitpompen van vloeibare lading en gassen tot een goed einde gebracht. „Vanuit de Zevenmanshaven zit je zo tussen ‘de Paddenstoelen’ (Hoek van Holland) en dus ben je dan snel op de Noordzee.”

Vestigingen

Alle activiteiten van MariFlex hebben hun oorsprong in de haven van Rotterdam, maar worden sinds jaar en dag overal ter wereld uitgevoerd. Naast bakermat Vlaardingen, waar hoofdkantoor en werkplaats zijn gevestigd, beschikt MariFlex ook over vestigingen in Houston en Kaapstad. Er werken een veertigtal mensen in vaste dienst, waarvan de meeste aan de slag zijn bij operationele werkzaamheden.

www.mariflex.net



Ondernemer Ruud Cogels (links) en Allard Bijl (workshop manager) van MariFlex.



Heros laat oude cokesfabriek voortleven

Door: Henk van de Voorde

Op 1 augustus 1999 sloot de Association Coopérative Zélandaise de Carbonisation (ACZC) na 88 jaar haar deuren in Sluiskil. Door de beëindiging van de activiteiten van de oude cokesfabriek kwam een einde aan een tijdperk, maar het betekende tegelijk het begin van nieuwe bedrijvigheid. Heros verhuisde namelijk van Roosendaal naar het ruime bedrijfsterrein in Sluiskil. Inmiddels is Heros twee decennia in de voormalige cokesfabriek gevestigd. Het heeft zich in die periode ontwikkeld tot toonaangevend in Europa op het gebied van opwerking van AEC-bodemas.



Officiële overdracht in 2000 van de voormalige cokesfabriek door directeur Johan Martin (midden) van ACZC aan Clemens Heeren (links) en Gerrit Sluimer, de toenmalige directie van Heros Sluiskil.

Het is nog maar enkele jaren geleden dat zichtbepalende silo's en grote Figee kranen zijn gesloopt op het terrein van Heros in Sluiskil. De silo's werden in lang vervlogen tijden gebruikt om cokeskolen in te lossen.

De oudste was meer dan honderd jaar oud. Vanuit de schepen werden de kolen opgeslagen in de silo's en van daaruit gingen ze naar de ovens om er cokes van te maken. De cokes werden gebruikt als brandstof voor de hoogovens. Door de vrijkomende enorme hitte kan er dan ijzererts worden gesmolten.

IJzererts

De oude cokesfabriek was eind jaren 90 toe aan vernieuwing van de ovens. Daarmee was een miljoeneninvestering gemoeid, terwijl kwaliteitscokes vanuit China in opkomst was. Daardoor kampte de fabriek in Sluiskil met overcapaciteit. Uiteindelijk werd besloten om te stoppen met de productie van cokes in Sluiskil.

Spandoeken

„De sluiting van de oude cokesfabriek was een hele toestand met acties en span-

doeken tot gevolg. De impact voor de economie en werkgelegenheid was dan ook groot. Van de ene op de andere dag verloren 282 mensen hun baan. Het was ook groot landelijk nieuws. Zo kan ik me herinneren dat de VPRO er op televisie uitgebreid aandacht aan schonk. Het was mooi dat een aantal mensen van de oude Cokesfabriek meteen aan de slag kon bij Heros”, blikt huidig directeur Arie de Bode van Heros terug op die periode, die de verhuizing van de specialist in opwerking van bodemas van Roosendaal naar Sluiskil inluidde.

Groei

In de beginjaren werd de oude cokesfabriek vrijwel geheel gesloopt en groeide de berg bodemas zienderogen. „Op een gegeven moment hadden we 1 miljoen ton bodemas op voorraad, maar in 2012

Archieffoto van de oude kade.



was die berg weer geslonken tot nage-noeg nihil", vervolgt De Bode. Het was het jaar dat het bedrijf verkocht werd aan het Duitse Remex GmbH. Sindsdien is Heros flink gegroeid en is er fors geïnvesteerd in nieuwe installaties.

Logistiek

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 opgedeeld in twee grote vakken: één voor bodemas en één voor nieuwe producten. Voorheen was het één groot onverhard geheel met veel tractorbewegingen. Er wordt nu veel efficiënter gewerkt. Een vol schip met 3.000 ton ruwe bodemas wordt op een enkele ochtend gelost aan de kade van Heros.



Directeur Arie de Bode van Heros Sluiskil.

Buren

Jaarlijks wordt er 500.000 ton onbewerkte bodemas per schip aangevoerd. Door de vernieuwde kade zijn er minder logistieke bewegingen en is er ook minder geluids-overlast. Daarmee wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van het dorp Sluiskil aan de overzijde van het kanaal. Bovendien is er ook een groot zichtscherf gerealiseerd waarop door de buren aan de overkant te lezen is: 'working for the future'. Dat is voor de inwoners van Sluiskil prettiger dan aan te kijken tegen een berg bodemas en stofwolken.

Green Deal

In de innovatieve Centrale Bodemas Opwerkings Installatie (CBOI) wordt de door de schepen aangeleverde bodemas hoogwaardig opgewerkt tot duurzame secundaire grondstoffen voor met name de GWW en betonwarenindustrie. De bodemas van diverse verbrandingsovens uit Nederland, België en Frankrijk wordt in de CBOI hoogwaardig opgewerkt, con-

Foto: Adriaan van de Wege



De kade anno 2021 van AEC-bodemas specialist Heros Sluiskil.

form de Green Deal Verduurzaming nuttige toepassing AEC-bodemas.

Duurzame oplossing

Op het Ecopark Terneuzen is sinds 2017 ook Tank Terminal Sluiskil (TTS) operationeel, actief op de nationale en internationale afvalwatermarkt. Hiermee is een duurzame oplossing gevonden voor de tanks van de voormalige biomassa-centrale Lijnco Green Energy. Sinds 2018 is op het Eco Park Terneuzen ook Neste gevestigd, dat de voormalige biodieselfabriek van Rosendaal Energy heeft overgenomen. Hier vindt voorbehandeling van

hernieuwbare grondstoffen uit oliën en vetten plaats voor de productie van renewable diesel in de fabriek van Neste in Rotterdam.

Uitbreiding terrein

Heros is voornemens om een aanpalend gebied van 8 hectare aan te kopen, vanwege de snelle ontwikkelingen in de circulaire wereld, waarvoor het bedrijf uit Sluiskil grondstoffen produceert. Dat betekent dat het bedrijfsterrein van Heros wordt uitgebreid van 35 hectare in de beginjaren tot ruim 50 hectare na aankoop van dit aangrenzende terrein.



Met de inmiddels gesloopte havenkranen werden cokeskolven gelost.



Geborgd middels het nautisch veiligheidsmanagementsysteem Veiligheid voorop in Moerdijk

Nederland Waterland. Nederland en water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zeeën, meren, rivieren en kanalen tekenen onze landkaart en zijn belangrijk voor onze economie, infrastructuur en vrijetijdsbesteding. Op deze wateren gebeuren echter ook incidenten met slachtoffers, materiële schade of milieuschade tot gevolg. Zo hebben in 2018 op de binnenwateren (inclusief havens) 1349 scheepsongevallen plaatsgevonden met in totaal 53 gewonden en twee dodelijke slachtoffers. Een groot incident met milieuschade tot gevolg was de olie lekkage van het schip 'Bow Jubail', na aanvaring met een steiger in de haven van Rotterdam in juni 2018.



Haven Moerdijk Coördinatie Centrum.

Het is een illusie om te denken dat incidenten, op de uitgestrekte Nederlandse wateren, uit te bannen zijn. Zo is in en nabij de Nederlandse (zee)havens sprake van veel bedrijvigheid en scheepsverkeer: van beroepsvaart tot recreatievaart. Nautische incidenten liggen op de loer en dat zal altijd zo blijven. Het is dan ook zaak om de kansen of de 'dreigingen' op nautische incidenten in kaart te brengen. Op die manier worden immers maritieme risico's zichtbaar én beheersbaar en kan beleid gevoerd worden om ongevallen en ongewenste verstoringen van de maritieme processen in de havens tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Een instrument dat daarbij gebruikt kan worden is het nautisch veiligheidsmanagementsysteem.

Haven- en industrieterrein Moerdijk

Te midden van de Vlaams-Nederlandse Delta vindt men het haven- en industrieterrein Moerdijk. De haven van Moerdijk vormt de vierde zeehaven van nationaal belang, na de havens van Rotterdam, Amsterdam en North Sea Port. De titel 'van nationaal belang' danken deze havens aan het feit dat zij allen een grote maritieme impact, alsook grote industriële complexen hebben. De haven van Moerdijk is de tweede containerhaven van Nederland en de zeehaven die het verst inland gelegen is. Het Havenbedrijf Moerdijk N.V. is de (nautische) beheerder en exploitant van dit terrein.

Intrinsieke motivatie

'In 2030 is het haven- en industrieterrein Moerdijk het veiligste in zijn soort in de Vlaams-Nederlandse Delta' (Veiligheidsvisie 2030). Zo luidt de korte, maar krachtige veiligheidsambitie van het Havenbedrijf Moerdijk. Om deze intrinsieke ambitie te realiseren, wordt onder andere gewerkt aan een inherent veilige infrastructuur van de

Zeevaart in Centrale Insteekhaven haven Moerdijk.

vaarweg in het beheersgebied. Risico's worden daarbij zoveel mogelijk geëlimineerd en gereduceerd. Hierbij gaan de veiligheid en vlotheid van de afhandeling van het scheepvaartverkeer hand in hand. De havenmeester (in dienst van het Havenbedrijf Moerdijk) vervult hierbij een controlerende en dirigerende functie en is daarmee de regisseur van veilige processen op het water.

Excentrieke factor

In het later uiteengezette 'Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021' wordt als één van de topprioriteiten voor de Nederlandse zeehavens benoemd: het ontwikkelen van adequate nautische veiligheidsmanagementsystemen, die meer op risico's gebaseerd zijn. Nog niet alle zeehavens hebben namelijk een dergelijk, op risico's berustend, systeem. Op het moment dat de vijf zeehavens van nationaal belang nautische veiligheidsmanagementsystemen implementeren, kunnen zij gezamenlijk het nautisch veiligheidsbeheer binnen de havens naar een hoger niveau tillen. Dit zal eveneens bijdragen aan de goede concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Het implementeren van een nautisch veiligheidsmanagementsysteem sluit daarmee feilloos aan bij de intrinsieke drijfveer van het Havenbedrijf Moerdijk.

Nautisch

De essentie van een nautisch veiligheidsmanagementsysteem is het verkrijgen van betere beheersing en controle van nautische processen. Dat betekent: dreigingen kennen, risico's wegen en maatregelen treffen om de continuïteit en veiligheid van de haven te borgen. Een belangrijk onderdeel daarbij is de nautische risicoanalyse. Deze risicoanalyse wordt breed uitgevoerd, door betrokkenheid van diverse stakeholders. Te denken valt aan loodsen, roeiers, slepers,

kapiteins, maar ook publieke partners als de gemeente, veiligheidsregio en de politie.

Impact

Gezamenlijk wordt bepaald welke risico's binnen de Moerdijkse haven relevantie hebben voor de bedrijfsvoering en op welke wijze deze kunnen worden beheerst of teruggebracht naar een aanvaardbaar niveau. Daarbij is het belangrijk dat er kennis is van de dreigingen met de grootste impact, zodat hiervoor de best passende maatregelen gevonden kunnen worden. Zo is naar aanleiding van een in het verleden uitgevoerde nautische risicoanalyse besloten om trappen te plaatsen over de basaltblokken langs de kade, om roeiers op een veilige manier toegang te geven tot de daar aanwezige walborders.

Cyclisch

Het unieke karakter van het nautisch veiligheidsmanagementsysteem van Moerdijk ligt onder meer in de cyclische aard ervan. Deze cyclus begint en eindigt bij de mandaatgever van de havenmeester: het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Moerdijk. Zij stelt doelstellingen voor toepassing van bevoegdheden uit de havenverordening vast en de havenmeester verantwoordt zich daar over.

Pragmatisch

Het Havenbedrijf Moerdijk is een relatief kleine regieorganisatie. Daarom is ervoor gekozen het systeem pragmatisch in te richten binnen reeds bestaande processen en structuren van het bedrijf: dit voorkomt dat het een 'papieren tijger' wordt. Tevens ligt in zowel de totstandkoming als de uitvoering van het nautisch veiligheidsmanagementsysteem de nadruk op samenwerken. Voor het vormgeven van het systeem is bijvoorbeeld nauw contact geweest met Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam. En ook bij verschillende onderdelen uit het veiligheidsmanagementsysteem wordt actief de samenwerking met andere stakeholders gezocht, zoals is beschreven bij de nautische risicoanalyse.

Incidenten

Incidenten en voorvallen in het beheersgebied van het Havenbedrijf Moerdijk worden geregistreerd en ingeschat op basis van een classificatiemodel. In dat model wordt een onderscheid gemaakt in verschillende incidenttypes, zoals een aanvaring tussen schepen onderling of een aanvaring tussen een schip en een object.

Doel

De afgelopen jaren zijn nautische incidenten in de haven van Moerdijk, zowel in aantal als in omvang, beperkt gebleven. Desalniettemin kan gesteld worden dat een nautisch veiligheidsmanagementsysteem



Basaltblokken vermoeilijken werkzaamheden roeiers.

van aanzienlijk belang is. Het heeft immers als ultiem doel de nautische veiligheid in de havens te verbeteren. Zoals gesteld zijn incidenten op het water niet uit te bannen. Wel is het zaak om maritieme risico's zichtbaar en beheersbaar te maken en beleid te voeren om ongevallen en ongewenste verstoringen van de maritieme processen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Veilige haven

Een nautisch veilige haven is van groot belang voor het functioneren van het havencomplex en het zorgdragen hiervoor kan worden gezien als één van de kerntaken van de havenmeester. Een veilige haven leidt bovendien tot een hogere mate van continuïteit en daarmee voorspelbaarheid van het haven logistieke proces. Een solide en soepel nautisch veiligheidsmanagementsysteem is hierbij behulpzaam.

Implementeren

Met het implementeren van een nautisch veiligheidsmanagementsysteem in de Nederlandse zeehavens van nationaal belang, ontstaat een uniform systeem en werkwijze waarmee die zeehavens omgaan met onder meer registratie en analyse van nautische incidenten. Hierdoor kunnen zij daadwerkelijk het nautisch veiligheidsbeheer binnen de havens naar een hoger niveau tillen. Risico-informatie kan immers gemakkelijker onderling uitgewisseld worden en incidenten in de ene haven, kunnen als leermoment gelden in de andere havens. Op die manier hoeft leer-geld maar één keer betaald te worden.

Dit artikel is tot stand gekomen door Niels Sekeris (Kappetijn Safety Specialists) en Mylaine van Wijnen (Havenbedrijf Moerdijk)

www.kappetijn.eu; www.portofmoerdijk.nl



Luchtfoto haven- en industrieterrein Moerdijk.

Foto: Paul Martens

Nieuwsberichten

Nieuwe treinverbinding Moerdijk-Antwerpen Xpress



Spoorvrachtoperator Lineas start met een nieuwe treinverbinding voor intermodale ladingen tussen Port of Moerdijk en Antwerpen. Met deze goedereentrein, die drie keer per week rijdt, wordt de frequentie van vrachtovervoer tussen Rotterdam en Antwerpen verhoogd tot wekelijks acht rondritten. Een positieve ontwikkeling voor de shortsea positie van Moerdijk en het verduurzamen van de haven.

Met de nieuwe Xpress-verbinding kunnen vervoerders en verladers intermodale volumes drie keer per week vervoeren tussen Port of Moerdijk en de centrale hub van Lineas in Antwerpen. De lijn heeft een totale transportcapaciteit van 270 TEU per week. Vanaf de hub in Antwerpen kunnen ladingen per spoor door heel Europa worden vervoerd via het toonaangevende Green Xpress Network van Lineas. ■

Overslagcijfers Noordzeekanaalgebied

In de Amsterdamse haven is in 2020 voor het eerst sinds lange tijd sprake van een daling in de overslag. Was er in 2019 nog sprake van een recordoverslag van 86,9 miljoen ton, in 2020 komt de teller voor de Amsterdamse haven uit op 74,3 miljoen ton, een daling van 14 procent. Niet enkel de coronacrisis leidde tot deze overslagdaling, maar vooral ook de energietransitie zorgde in 2020 voor een belangrijke afname van de overslag in kolen. De andere havens in het Noordzeekanaalgebied ondervonden voornamelijk de gevolgen van de coronacrisis. De totale

overslag in 2020 voor de Noordzeekanaalhavens (Beverwijk, IJmuiden, Zaanstad en Amsterdam) kwam uit op circa 91 miljoen ton tegenover 105 miljoen ton in 2019.

In IJmuiden daalde de overslag met vier procent naar 16 miljoen ton. Beverwijk zag ook de overslag dalen, van 648.000 ton naar rond de 472.000 ton. Zaanstad kende een lichte stijging naar 194.000 ton tegenover 180.000 ton in 2019. Dit blijkt uit de voorlopige overslagcijfers die onlangs bekend zijn gemaakt. ■

Transport Compleet verplaatst naar september 2021

De komende editie van Transport Compleet, die gepland stond op 15, 16 en 17 juni 2021 in Evenementenhal Gorinchem, wordt verplaatst naar 28, 29 en 30 september 2021. Beursorganisator Easyfairs heeft dit in samenspraak met haar exposanten en partners besloten. De meest recente ontwikkelingen, zoals de covid-19 varianten, de lockdown en een

nog steeds geldend verbod op evenementen, maken het doorgaan van beurzen op korte termijn onmogelijk en op middellange termijn hoogst onzeker. "Daarom is gezamenlijk besloten om de beurs uit te stellen tot na de zomer", laat de organisatie weten. Voor meer informatie:

www.transportcompleet-gorinchem.nl. ■

Primeur met slimme sensoren op windmolens Moerdijk

De nieuwe windmolens op het haven- en industrieterrein Moerdijk leveren niet alleen groene stroom, maar ook data. De ontvanger die op een 180 meter hoge windmolen is geplaatst, meet onder meer de luchtkwaliteit, CO₂-uitstoot en monitort het terrein. Met deze data krijgt het Havenbedrijf Moerdijk meer inzicht in het functioneren van eigendommen op het terrein en kan het op slimme wijze sturing geven aan de beveiliging en het beheer en onderhoud. Een primeur: het is voor het eerst in Nederland en wereldwijd dat een ontvanger op een windmolen wordt geplaatst. Yorick Stoutjesdijk, adviseur Assetmanagement bij het havenbedrijf, licht toe: "We passen sensoren al langer toe voor bijvoorbeeld de beveiliging van poorten en gebouwen, het uitlezen van slagbomen en het monitoren van beschadigingen. In 2021 wordt een meetnetwerk gerealiseerd waarmee we data kunnen inwinnen over klimaatthema's zoals wateroverlast, droogte, hitte en waterveiligheid. Een actuele behoefte in deze tijd van toenemende klimaatstress." ■

Burkhard Eling nieuwe CEO van Dachser

Sinds 1 januari is Burkhard Eling (49) CEO en woordvoerder van de raad van bestuur bij logistiek dienstverlener Dachser. Hij staat aan het hoofd van de business unit Corporate Strategy, Human Resources & Marketing, wat ook Corporate Key Account Management en Corporate Governance & Compliance omvat. Burkhard Eling volgt Bernhard Simon op, die medio 2021 het voorzitterschap van de raad van commissarissen van het familiebedrijf zal overnemen. ■



Overslag op de palen populair in Rotterdamse haven

Havenbedrijf Rotterdam gaat een nieuwe palen-set plaatsen en twee bestaande palensets uitbreiden langs de Landtong Rozenburg in het Calandkanaal. Regelmatig zijn daar alle plaatsen bezet. Uitbreiding is dus noodzakelijk om nieuwe ladingstromen aan te kunnen blijven trekken. Sinds 2014 is de overslag op palen en boeien in de Rotterdamse haven gestegen van 16 miljoen naar 20 miljoen ton in 2019.

De aanleg past in het beleid van het Havenbedrijf om bestaand havengebied te moderniseren en

doelmatiger te gebruiken. Bovendien wil het de leidende positie binnen het segment ruwe olie/olieproducten en LNG behouden en versterken.

De ligplaatsen vormen een aantrekkelijke toevoeging op de overslagmogelijkheden bij de terminals en zijn een veilig alternatief voor STS op open zee. Nergens in Noordwest-Europa zijn zoveel mogelijkheden voor STS als in Rotterdam. Schepen van elk formaat kunnen 24/7 terecht bij de boeien en palen die eenvoudig online te reserveren zijn. ■



Calandkanaal langs de Landtong Rozenburg.

Foto: Aeroview

HOUD UW **VEILIGHEIDS** **COMPETENTIES** UP TO DATE, NU MEER DAN OOIT



Door de aanhoudende restricties van de COVID-19 pandemie, is er een vergroot risico op het vervagen van veiligheidskritische competenties. Zeker voor werknemers die mogelijk lange periodes niet aan het werk zijn geweest vanwege quarantaine of uitgestelde wisselingen van de crew. Doordat dispensatieregelingen ten einde lopen en de geldigheid van certificaten hierdoor verloopt, is het noodzakelijk tijdig een herhalingstraining te boeken.

Wacht niet te lang en voorkom dat de geldigheid van uw certificaat verloopt. Kijk op onze website voor beschikbaarheid of neem contact met ons op. Wij zoeken graag met u een passende oplossing!

RelyOn Nutec
360° Safety

België
T. +32 59 29 59 10
E. bookings@be.relyonnutec.com

Nederland
T. +31 181 376 600
E. booking@nl.relyonnutec.com

Duitsland
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)77 700 1300 • sales.nl@gerlach-customs.com
+32 (0)3 7000 500 • sales.be@gerlach-customs.com
www.gerlach-customs.com