

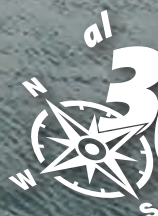
4

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



30e JAARGANG
NUMMER 4 - 2021

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

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

Verschijnt 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

Seaport nr. 4 staat in het teken van de thema's Noordzeekanaalgebied en duurzaamheid. Niet geheel toevallig want het Noordzeekanaalgebied zet sterk in op de energietransitie. Zie de artikelen over de havens van IJmuiden, Den Helder en Amsterdam.

Momenteel ontwikkelt Vattenfall het enorme windpark Hollandse Kust Zuid. Onlangs was in IJmuiden de officiële oplevering van de steiger die Vattenfall gebruikt voor het vervoer van personen en klein materieel tijdens de bouw, operatie en het onderhoud van dit windpark. De steiger ligt direct naast Vattenfall's nieuwe onderhoudshub in aanbouw en beschikt over drie aanlegplaatsen voor de crew transfer vessels die van en naar het windpark varen.

In de Kooyhaven in Den Helder wordt momenteel een groen waterstof vulstation ontwikkeld voor de scheepvaart. De levering van groene waterstof als brandstof voor de scheepvaart is een mooie stap in de verduurzaming van de haven van Den Helder. Naar verwachting zal het vulstation volgend jaar gereed zijn.

Wat afval is voor de een, is grondstof voor de ander. Om de druk op primaire grondstoffen te verminderen, worden duurzaamheid en circulariteit steeds belangrijker. Bij Innovarec, dat staat voor innovatieve recycling, is duurzaamheid in het DNA verweven. Het Zeeuwse bedrijf verwerkt afval tot hoogwaardige grondstoffen, bouwmaterialen en alternatieve brandstoffen. Seaport kreeg een rondleiding bij Innovarec in Westdorpe.

In deze uitgave is er ook een reportage over Amer Shipping uit Raamsdonksveer, dat deze zomer precies 25 jaar bestaat. Het internationale scheepvaartbedrijf en bevrachtingskantoor ondersteunt haar klanten bij het optimaliseren en verduurzamen van de logistieke processen.

Verder wordt ook nader ingezoomd op Timmerman Industrial Repairs. Naast de maritieme sector bedient dit bedrijf vanuit Middelburg ook klanten uit de zware industrie zoals onder andere Tata Steel uit IJmuiden, dat in Middelburg succesvol aanklopte met de vraag of een van de twee enorme slakkenpanwagens kon worden gerepareerd. Tevens is er onder andere ook aandacht voor Heros Sluiskil, dat blijft investeren in de circulaire toekomst.

Inhoud nummer 4-2021

Goed nabuurschap in IJmuiden.....	2
Column Van Traa Advocaten	9
Den Helder zet in op waterstof	10
Energietransitie Port of Amsterdam in stroomversnelling.....	12
Innovarec verwerkt afval tot nieuwe grondstoffen	16
Amer Shipping al 25 jaar een begrip.....	18
Heros blijft investeren in de circulaire toekomst	21
Timmerman Industrial Repairs: voor als het snel, innovatief of onverwacht moet.....	22
Haven van Harlingen: hét duurzame hart van Noord-Nederland	24



Haven aan monding Noordzeekanaalgebied bruist van energie Goed nabuurschap in IJmuiden

Door: Henk van de Voorde

Human capital, 200 ton staal, 22 palen met een lengte van 28 meter, 350 kuub beton, 50.000 kilo wapeningsstaal en 300 mantelbuizen. Dat was er allemaal nodig om een state of the art steiger in record-tijd te bouwen in de IJmondhaven. Op donderdag 10 juni 2021 was de officiële oplevering van de steiger die Vattenfall gebruikt voor het vervoer van personen en klein materieel tijdens de bouw, operatie en het onderhoud van windpark Hollandse Kust Zuid, dat zich ongeveer 20 kilometer buiten de haven van IJmuiden bevindt. De steiger ligt direct naast Vattenfall's nieuwe onderhoudshub in aanbouw en beschikt over drie aanlegplaatsen voor de Crew Transfer Vessels die van en naar het windpark varen.

De drie aanlegplaatsen zijn elk uitgerust met een kraan, die ook voor trainingsdoel-einden kunnen worden gebruikt. De steiger is in opdracht van Zeehaven IJmuiden N.V. ontwikkeld en gebouwd door aannemer De Boer & De Groot Civiele Werken. Vattenfall is op 1 juli gestart met de installatie van de eerste funderingen voor windpark Hollandse Kust Zuid. Tijdens de bouwfase, die naar verwachting twee jaar zal duren, zal Vattenfall opereren vanuit een tijdelijke kantoorlocatie in IJmuiden. Vanuit deze tijdelijke locatie zullen tijdens de bouwfase

De nieuwe aanlegsteiger aan de IJmondhaven voor bouw en onderhoud van offshore windpark Hollandse Kust Zuid.

allerlei werkzaamheden worden uitgevoerd en wordt toezicht gehouden op de bouw.

Windcat Workboats

Het Vattenfall team zal geregeld de zee op gaan om bij de bouwactiviteiten aanwezig te zijn, en daarbij gebruik maken van de nieuwe steiger. Het transport van personeel en materieel wordt verzorgd door Windcat Workboats uit IJmuiden. De eerste Vattenfall medewerkers hebben inmiddels al hun intrek genomen op de nieuwe locatie.

Efficiënte operatie

Windpark Hollandse Kust Zuid zal in het voorjaar van 2023 volledig in gebruik zijn genomen. Vanaf die tijd zal de Operations & Maintenance (O&M) organisatie van Vattenfall het beheer van het windpark

overnemen. Vanuit de haven van IJmuiden wordt er vervolgens zorggedragen voor een efficiënte operatie en geplande- en ongeplande onderhoudswerkzaamheden.

Onderhoudshub

De O&M organisatie maakt daarbij gebruik van een nieuwe onderhoudshub die momenteel wordt ontwikkeld in opdracht van MSCY Vastgoed B.V., een deelneming van Zeehaven IJmuiden N.V., en wordt gebouwd door aannemer Friso Bouwgroep. De bouw van de nieuwe onderhoudshub vordert gestaag en zal naar verwachting begin 2022 zijn afgerond.

Technici

Wanneer het windpark volledig operationeel is zullen hier zo'n 25 vaste medewer-



Vlir wethouder Jeroen Verwoort, Eric Hiensch (Vattenfall) en Peter van de Meerakker (Zeehaven IJmuiden NV).

kers aan de slag gaan. Afhankelijk van het seizoen kan het aantal onderhoudstechnici oplopen tot ongeveer 60 mensen. De komst van Vattenfall is dus niet alleen goed voor de economie, maar brengt ook veel werkgelegenheid met zich mee.

Schoolvoorbeeld

De nieuwe ontwikkelingen zijn typerend voor het goede nabuurschap in IJmuiden. „De nieuwe steiger is een schoolvoorbeeld van hoe bedrijven in IJmuiden met elkaar samenwerken. De beperkte infrastructuur wordt in goede harmonie met elkaar gedeeld en optimaal aangewend. Waar mogelijk helpen de verschillende bedrijven elkaar”, aldus Peter van de Meerakker, algemeen directeur van Zeehaven IJmuiden NV.

Hoogwaardige oplossing

Wellicht is met de IJmuidense steiger een nieuwe standaard geïntroduceerd. „We hebben tenminste deze hoogwaardige oplossing nog nergens anders in Europa gezien. Het zorgt voor een optimalisatie van het gebruik van de haven en houdt de kaderruimte beschikbaar voor het aan- en afmeren van grote zeegaande installatieschepen zoals de MPI Resolution. Schepen die hier onlangs zijn aangeland voor ‘wind op zee’ en andere klussen.”

Feestje

De voorman van de haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied keek met genoegen terug op de eerste fysieke netwerkbijeenkomst sinds lange tijd, ter ere van de plechtige opening van de nieuwe steiger. „Onder zonovergoten omstandigheden en met een stralende glimlach konden mensen elkaar weer persoonlijk ontmoeten. Als er een reden voor een feestje is, moet je natuurlijk niet nalaten het te organiseren, uiteraard wel met de nodige veiligheidsmaatregelen”, vervolgt Van de Meerakker.

Lange termijn

Zeehaven IJmuiden is door Vattenfall gekozen vanwege haar gunstige ligging ten opzichte van Hollandse Kust Zuid en andere toekomstige windparken. Het concern onderhoudt ook haar bestaande windpark NoordZeeWind vanuit deze haven en heeft ruime ervaring in deze regio. De lange termijn visie van de haven rondom wind op zee, de flexibiliteit in ontwikkeling en de aanwezige infrastructuur en toeleveranciers in de omgeving hebben een belangrijke rol gespeeld bij deze keuze.

Hollandse Kust Zuid

„De tijdige oplevering en ingebruikname van de nieuwe steiger en tijdelijke kantoorlocatie vormen mooie eerste resultaten van een langdurige en intensieve samenwerking tussen Vattenfall en Zeehaven IJmuiden N.V. Wij zullen voor het beheer en onderhoud



Netwerken tijdens de officiële opening van de nieuwe steiger aan de Volendamkade.

van Hollandse Kust Zuid decennialang in IJmuiden actief blijven en kijken dan ook uit naar onze verdere samenwerking in de toekomst”, verklaart Erik Hiensch, Vattenfall’s Director of O&M Offshore.

Hoofdstad offshore wind

Wethouder Jeroen Verwoort van economische zaken legde uit dat Velsen uitgroeit tot hoofdstad van de offshore wind. Goed voor de werkgelegenheid en het naburige onderwijs. „Doordat Vattenfall hier een onderhoudsbasis bouwt zal er een toenemende vraag komen naar goed opgeleide technici. Die mensen worden door scholen in de regio opgeleid.” Na de toespraken van Peter van de Meerakker, Erik Hiensch en wethouder Verwoort namen ze gedrieën met één

druk op de knop de nieuwe aanlegsteiger in de IJmondhaven officieel in gebruik.

Veelzijdige hub

De ontwikkelingen binnen het cluster Energy (olie- en gaswinning en offshore wind) leiden tot veel toenemende bedrijvigheid in Zeehaven IJmuiden. Met olie- en gaswinning op de Noordzee en de sectoren visserij en leisure is IJmuiden al jarenlang een veelzijdige hub. In het afgelopen decennium is de haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied tevens uitgegroeid tot specialist voor offshore windenergie op de Noordzee. De haven van IJmuiden heeft veel kennis en ervaring op het gebied van

Vervolg op pagina 5





ONTMANTELN VAN OLIE- EN GASPLATFORMEN




**Al 75 jaar vertrouwd
met complexe,
industriële sloopwerken**

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

HOONDEERT
SERVICES & DECOMMISSIONING

HOOFDKANTOOR
Spanjeweg 4
4455 TW
Nieuwdorp

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

VERANTWOORD OMGAAN MET **SCHEEPSAFVAL** EN **INDUSTRIEEL AFVALWATER**

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE



Vertegenwoordigd in
de grotere havens:

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



CM Martens
CLEANING

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



TIMMERMAN **100**
INDUSTRIAL REPAIRS Jaar 1919 2019

+31 (0)118 611 351
info@timmerman-ir.nl

24/7 SERVICE - SHIP REPAIRS - INDUSTRIAL REPAIRS CONSTRUCTION - MACHINING - WELDING - SERVICE




WWW.TIMMERMAN-IR.NL

**De nieuwe Viskade.**

hernieuwbare energie. Ook is er in IJmuiden in de traditionele offshore nog veel werk, met name op het gebied van onderhoud, reparaties, modificaties en decommissio-ning.

AYOP

Vanuit het samenwerkingsverband Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP) is er met alle betrokken bedrijven en overheden een koers uitgestippeld voor de komende jaren. Doelstelling van de Nederlandse overheid is om het geïnstalleerd vermogen van windenergie in de komende jaren drastisch te verhogen.

Vattenfall

De 140 windmolens voor Hollandse Kust Zuid, die tussen Katwijk en Bloemendaal in

zee worden geïnstalleerd door Vattenfall, dienen in 2023 volledig operationeel te zijn. Het windpark dat in 4 fases wordt aangelegd, zal uitgroeien tot het grootste offshore windpark wereldwijd. Voor het eerst zullen turbines met een capaciteit van 11 MW op zee komen te staan. Deze Siemens turbines zijn gezamenlijk goed voor de jaarlijkse stroomproductie van ruim twee miljoen Nederlandse huishoudens.

Track record

IJmuiden heeft in het afgelopen decennium al een prima track record opgebouwd in de offshore wind. „We staan er goed op met offshore wind. Vanuit onze haven wordt al jaren het onderhoud verricht voor de windmolens van het Prinses Amaliapark voor de

kust van IJmuiden, van Luchterduinen voor de kust van Zandvoort en voor het offshore windpark Egmond aan Zee (NoordZeeWind). De bouw van de windparken Hollandse Kust Zuid en Hollandse Kust Noord zullen ongetwijfeld voor een ongeken- de spin off aan nieuwe bedrijvigheid zorgen voor IJmuiden”, onderstreept Van de Meerakker.

Nieuwe Viskade

Vlakbij het karakteristieke gebouw van Zeehaven IJmuiden NV vond eind maart de oplevering van de Viskade plaats. De steiger aan de Visserhaven en de openbare ruimte aan de Halkade waren al enige tijd aan vervanging toe. De openbare ruimte van de Halkade tussen de Dokweg en de Kruitenstraat is flink opgeknapt. De metamorfose blijkt een groot succes te zijn, waar ook veel recreanten de vruchten van plukken.

Gunstige ligging

Mede vanwege de gunstige ligging (voor het sluizencomplex) en de betrekkelijk korte afstand tot de belangrijkste (nog te bouwen) windmolenparken zijn de afgelopen vijftien jaar grote projecten deels vanaf de IJmondhaven gerealiseerd.

Staat van dienst

IJmuiden heeft met haar geboden voorzieningen en kennis een prima staat van dienst opgebouwd op het gebied van offshore, food en leisure. „In combinatie met de gunstige geografische ligging van de haven en gespecialiseerde (kapitaalkrachtige) bedrij-

**De Viskade voor de transformatie.**

Vervolg op pagina 6



Artist Impression van de nieuwe Energiehaven.

ven ligt voor IJmuiden een stevige economische groei in het vooruitzicht.”

CrossWind

Consortium CrossWind, een joint venture van Shell en Eneco, zal binnenkort starten met het subsidievrije windpark op zee Hollandse Kust Noord. Het windpark zal bijdragen om de doelstellingen van het Nederlandse Klimaatakkoord en de Europese Green Deal te behalen. Dit windpark heeft een geïnstalleerd vermogen van in totaal 759 MW en levert ten minste 3,3 TWh per jaar. Dit is genoeg om meer dan 1 miljoen huishoudens van groene stroom te voorzien. Het windpark komt op 18,5 kilometer van de Nederlandse kust bij Egmond aan Zee te staan.

Nieuwe technologieën

Offshore windprojecten produceren niet continu elektriciteit. Het balanceren van deze dalen en pieken en het integreren van deze elektriciteit in het nationale ener-

giesysteem vereist nieuwe technologieën. Daarom zal het offshore windpark in de toekomst grootschalig gebruik maken van technologieën die zorgen voor accu-opslag voor de korte termijn, turbines die optimaal zijn afgestemd op elkaar om de onderlinge negatieve 'windschaduw'-effecten te beperken, 'groene waterstof' gemaakt door elektrolyse als een andere opslagtechniek en de combinatie van deze individuele maatregelen om een continue stroomvoorziening te garanderen, ongeacht de windsituatie.

Samenwerken

Samenwerken is cruciaal voor de transitie naar een schoner energiesysteem. Daarom wil CrossWind nauw samenwerken met universiteiten en wetenschappelijke instituten om technologische innovaties verder te ontwikkelen. De lessen die geleerd worden bij de ontwikkeling van dit windpark zullen met een breder publiek - in de academische wereld en daarbuiten - gedeeld worden.



De Averijhaven zal worden getransformeerd tot Energiehaven.

Energiehaven

Het baggerdepot in de voormalige Averijhaven nabij IJmuiden wordt ontwikkeld tot Energiehaven. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Tata Steel, Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam hebben het convenant hiervoor ondertekend. De nieuw te ontwikkelen haven is cruciaal bij de bouw van windparken op de Noordzee.

Offshore bedrijven

De grootschalige bouw en het onderhoud van de duurzame windmolenparken op de Noordzee vraagt om meer havencapaciteit. Doordat de Averijhaven wordt ontwikkeld tot een moderne Energiehaven krijgen offshore bedrijven hier straks alle ruimte.

IJmuiden Ver

De komende jaren worden steeds meer windparken gebouwd op de Noordzee en de Energiehaven is een belangrijke uitvalsbasis voor de aanleg en het onderhoud daarvan. Zo biedt de nieuwe Energiehaven de mogelijkheid om de bouw van Hollandse Kust West en het enorme windpark IJmuiden Ver voor de Hollandse kust te ondersteunen. Ook speelt de Energiehaven een belangrijke rol in de gewenste ruimte-intensivering en het versterken van de haveninfrastructuur in de regio.

Voor de sluizen

De Energiehaven, met een oppervlakte van 15 hectare, is gelokaliseerd aan de zeezijde van het Noordzeekanaal, vlak vóór de sluizen van IJmuiden. Het nieuwe bedrijventerrein biedt grote kansen om in te spelen op de energietransitie en op belangrijke regionale en nationale klimaatdoelen.

Bedrijventerrein

Tata Steel ondersteunt dit voor de regio Noordzeekanaal belangrijke en toekomstgerichte initiatief en heeft hiervoor een bedrijventerrein van vijf hectare beschikbaar gesteld. Bovendien geeft Tata Steel toegang over land via het terrein in Velsen-Noord richting de Energiehaven. Hiermee is het vervoer van personeel en de bereikbaarheid van hulpdiensten geregeld.

Exploitatie

Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam voeren namens de overige convenantpartners de exploitatie van de Energiehaven. De exploitatie sluit aan bij de strategische doelstellingen van beide havenbedrijven om regionaal een actieve rol te spelen in de nationaal ingezette energietransitie.

Trawlerkade

Het onderhoudscluster in IJmuiden biedt alle kansen op het binnen halen van nieuwe, toekomstbestendige offshore wind bedrijvigheid. Vandaar dat Zeehaven IJmuiden



ook al eerder had geïnvesteerd in state-of-the-art nieuwe steigers voor de windcats, die de onderhoudsmensen dagelijks naar de windmolens brengen. Aan de Trawlerkade zijn vier jaar geleden twee drijvende steigers met een totale lengte van 46 meter gerealiseerd. Ze bieden ligplaatsfaciliteiten aan zes windcats van Windcat Workboats en twee reddingsboten van de KNRM.

2030

In 2030 zal er een veelvoud van het vermogen van de bestaande parken zijn gerealiseerd, goed voor 40 procent van de Nederlandse energievoorziening. In 2050 mag de Nederlandse energievoorziening zelfs helemaal geen CO₂ meer uitstoten. Daar spelen havens en bedrijven langs het Noordzeekanaalgebied op in. Met vestigingen van Breman Offshore, Deutsche Windtechnik BV, Eneco, MHI Vestas Offshore, C-Ventus Offshore Windfarm Services, Vattenfall, Windcat Workboats en Wind BV heeft zich in IJmuiden in de loop der jaren een mooi offshore windcluster ontwikkeld en het is duidelijk dat nieuwe bedrijvigheid zich verder aandient.

Contouren

De contouren van de bouw van de duurzame onderhoudshub zijn al aardig zichtbaar. Het voorziet in een kantoor om 40 medewerkers te huisvesten, een magazijn voor de reserve onderdelen, een werkplaats en alle ruimte voor het aan- en afmeren van de onderhoudsboten, die worden gebruikt om de technici van en naar het windpark te varen.

Jaarverslag 2020

Onlangs is het jaarverslag 2020 van Zeehaven IJmuiden verschenen. De pandemie had uiteraard zijn weerslag op de economische sectoren in de haven van

IJmuiden. Dat is (versterkt door de Brexit) het meest tastbaar in het foodcluster van verse en diepgevroren visserij. Het in alle opzichten bijzondere jaar 2020, laat zien dat de haveninfrastructuur vitaal is voor het functioneren van de samenleving. De marktclusters food en energy dragen bij aan de voedsel- en energievoorziening en aan de logistieke dienstverlening om de samenleving open te houden. Alleen het leisure cluster was zwaar getroffen, waarbij de cruisevaart zelfs volledig was stilgevallen. De ferryverbinding op Newcastle ondervond grote beperkingen, met name bij het passagiersvervoer.

Diversificatie

Met dank aan de diversificatie zijn andere sectoren gegroeid en hebben diverse inci-

dentele activiteiten geleid tot extra scheepvaartbewegingen en intensief gebruik van kades. Er zijn bijvoorbeeld diverse offshore-projecten uitgevoerd vanuit IJmuiden. Zo was de assemblage van een 800 ton wegen-de boormal door Breman Offshore voor uiteindelijke plaatsing op de Aeolus van Van Oord een opvallend project, in het kader van de bouw van een offshore windpark voor de Franse kust.

TMA

De barge activiteiten vanuit IJmuiden en de containerterminal zijn in 2020 overgenomen door TMA. Deze ontwikkeling verzekert een betrouwbare en robuuste dienstverlening aan reders voor afhandeling van containers naar de deepseaterminals in Rotterdam en Antwerpen.





**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

Uw boodschap moet overkomen!

Dat begrijpen wij als geen ander

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



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Da's goed gezien!

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

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Innovarec

RECYCLING

INNOVATIEVE RECYCLING

voor particulieren en bedrijven

Inzamelen reststromen

Recyclen reststromen

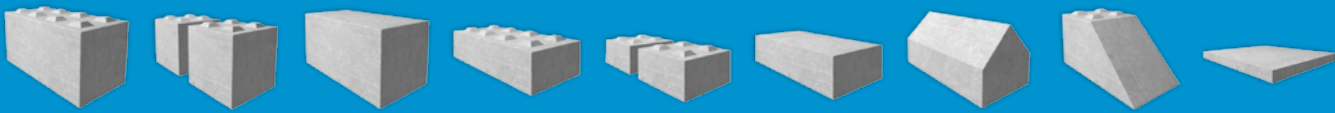
Breken, zeven en sorteren

Betoncentrale en betonwaren

Grondreiniging, groundbank en composteren

Containerservice





ALGEMENE INFORMATIE & FACTURATIE administratie@innovarec.nl of 0115-478240 | ADVISERING, OFFERTES & INNOVATIEVE BETONBLOKKEN info@innovarec.nl of 0115-478243 | CONTAINER- & TRANSPORTOPDRACHTEN planning@innovarec.nl of 0115-478242 | WWW.INNOVAREC.NL

Strategische heroriëntatie

Nu de coronapandemie op zijn retour lijkt, nemen veel bedrijven de schade op en richten zich op hun 'herstart', waarbij ook nieuwe vragen over de strategische oriëntatie zich opwerpen. Het onlangs verschenen boek 'Strategie in het echt, verandermanagement in middelgrote organisaties' richt zich heel specifiek op dit thema.

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



Verbeteringsprocessen

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

www.jpdw.nl

Groei voor Haven Antwerpen

In de eerste zes maanden van dit jaar werd 120 miljoen ton overgeslagen in de haven van Antwerpen, een stijging van 5 procent tegenover 2020 en status quo tegenover 2019. Ondanks de impact van de coronacrisis, konden alle goederenstromen groei optekenen. Ook de overslag met het Verenigd Koninkrijk en Ierland laat positieve cijfers zien. De uitgebreide shortseaverbindingen als antwoord op de Brexit missen daarmee hun effect niet. Met een jaarlijkse goederenstroom van circa 15 miljoen ton, is het Verenigd Koninkrijk de derde maritieme handelspartner voor de haven van Antwerpen.

Koolstofarmere haven

Het Antwerp@C consortium zet belangrijke stappen vooruit in de transitie naar een duurzame, koolstofarmere haven. Het project, een initiatief van Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, TotalEnergies, Fluxys en het Havenbedrijf Antwerpen, heeft het potentieel om de CO₂-uitstoot in de haven van Antwerpen tegen 2030 met de helft te verminderen door CO₂ af te vangen en te gebruiken of permanent op te slaan.



COLUMN

Brexit, hoe nu verder met de tenuitvoerlegging van vonnissen?

Op 24 december 2020 bereikten de onderhandelaars van de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk een akkoord, de 'Trade and Cooperation Agreement' over de post-Brexit situatie. Nadat het stof enigszins is neergedwarreld is het zoeken hoe de verhoudingen tussen Nederland (en de andere EU-lidstaten) en het Verenigd Koninkrijk nu in elkaar steken.

Binnen de Europese Unie geldt het beginsel van wederzijdse erkenning van gerechtelijke beslissingen in burgerlijke zaken. Uitgangspunt is dat vonnissen die in de ene EU-lidstaat zijn gewezen, in de andere lidstaten moeten worden erkend. Slechts zeer bijzondere omstandigheden staan aan erkenning in de weg.

Tot 1 februari 2020 was het Verenigd Koninkrijk als EU-lidstaat aan dat beginsel gebonden. Daarna was er een overgangperiode waardoor vonnissen nog steeds erkend moesten worden. Die overgangperiode eindigde op 1 januari 2021. Tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk zijn geen verdere afspraken meer gemaakt over de justitiële samenwerking. Op dat vlak is dus sprake van een 'harde Brexit'.

Doordat er geen afspraken zijn gemaakt over de erkenning en tenuitvoerlegging van gerechtelijke beslissingen is er veel onzekerheid. Zo is het de vraag of een civiel/burgerlijk vonnis van een rechter uit het Verenigd Koninkrijk, waarin bijvoorbeeld iemand tot betaling van facturen wordt veroordeeld, ten uitvoer te leggen is in Nederland? En natuurlijk vice versa, kan een Nederlands vonnis in het Verenigd Koninkrijk worden geëxecuteerd? Daarvoor is vereist dat zo'n vonnis wordt erkend. Voor enkele situaties kan voor de erkenning worden teruggevallen op andere internationale regelingen, zoals bijvoorbeeld het Haags Forumkeuze Verdrag 2005 of het CMR-Verdrag (voor wegvervoer). Indien de situatie niet onder de reikwijdte van een dergelijke regeling valt, kan het zijn dat de enige oplossing om een vonnis van een rechter uit het Verenigd Koninkrijk in Nederland ten uitvoer te leggen is: het voeren van een 'nieuwe' procedure voor de Nederlandse rechter.

Duidelijk is dat de Brexit op juridisch vlak voor uitdagingen zorgt. Wil dit veranderen dan zouden de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk de samenwerking weer moeten opzoeken, en de vooruitzichten zijn wat dat betreft niet heel rooskleurig. Met Brexit is aan het 'vrij verkeer' van vonnissen een einde gekomen. Van geval tot geval moet bekeken worden hoe hiermee om te gaan. Het is dan ook verstandig om tijdig advies in te winnen in disputen waarbij het Verenigd Koninkrijk en één of meerdere EU-lidstaten in beeld zijn.

Hebt u vragen? Neem dan contact op met Hans Flameling van Van Traa Advocaten (flameling@vantraa.nl).

VAN TRAA

” International trade,
transport & insurance

vantraa.nl



Den Helder zet in op waterstof

Het bedrijfsleven in Den Helder is van oudsher sterk ingericht op olie- en gaswinning en scheeps-onderhoud. Daarnaast heeft Den Helder een sterke focus op het segment van de duurzame energie.

In het kader van de energietransitie en haar eigen duurzaamheidsambities zet Port of Den Helder sterk in op de waterstofeconomie. In Den Helder wordt momenteel in de Kooyhaven een groen waterstof vulstation ontwikkeld voor de scheepvaart en vervoer over de weg. De levering van groene waterstof als brandstof voor de scheepvaart is een mooie stap in de verduurzaming van de haven van Den Helder. Naar verwachting zal het vulstation volgend jaar gereed zijn. Om het gebruik van groene waterstof in de haven van Den Helder mogelijk te maken heeft Port of Den Helder, samen met scheepsbouwers, ENGIE en Total, een consortium opgericht. Doelstelling is het stimuleren van groene waterstof als maritieme brandstof op en rond de Waddenzee en natuurlijk de Noordzee.

De gehele keten, van lokale productie van groene elektriciteit tot aan elektrolyse en van waterstoftankstation tot waterstofschip, wordt gedragen door het consortium. Deze keten-aanpak is de kracht van het consortium en lost het 'kip-ei' dilemma van de transitie naar groene waterstof in Den Helder op. Voor het project 'Groene waterstof in de haven van Den Helder' wordt innovatieve maritieme waterstoftechnologie toegepast.

Zonnepark

Het gebruik van groene waterstof in de maritieme sector en de ontwikkeling van

waterstofinfrastructuur in de omgeving van Den Helder wordt zodoende ontwikkeld. Daartoe wordt een lokaal zonnepark gerealiseerd, een elektrolyser, een buisleiding van de elektrolyser naar de binnenhaven Kooyhaven en een openbare waterstof tankvoorziening, de ontwikkeling van een waterstof-elektrisch aangedreven vaartuig en het gebruik van het vaartuig door een poule van maritieme dienstverleners en kennisinstellingen. Het station is ook beschikbaar voor het wegvervoer.

Infrastructuur

Een groot deel van ons aardgas is nog steeds afkomstig van offshore platforms op de

Noordzee. Dit gas speelt dus nog een grote rol in de energievoorziening. In Den Helder komt via een pijpleidingennetwerk het grootste deel van het op de Noordzee gewonnen aardgas binnen. Den Helder onderzoekt momenteel wat de bestaande (gas)infrastructuur kan betekenen voor de energietransitie, bijvoorbeeld op het gebied van waterstof of CO₂ opslag. Naar de toekomst toe blijft Den Helder de traditionele olie- en gaswinning accommoderen met haar logistieke supply chain. Daarnaast zal het met haar infrastructuur ook een rol kunnen spelen voor groene waterstof, dat in de toekomst op de Noordzee gewonnen zal worden. Maar ook voor blauwe waterstof.



Jacoba Bolderheij, directeur van Port of Den Helder.

Blauwe waterstoffabriek

De strategisch gelegen haven van Den Helder kan een belangrijke rol spelen in de systeemintegratie van wind en gas. Voor de windparken verder op zee wordt groene waterstof gezien als de toekomstige energiedrager. Voor de productie, opslag en distributie van dit waterstof van zee bestaan concrete plannen om mede gebruik te maken van de bestaande gasinfrastructuur. Met de komst van een blauwe waterstoffabriek in Den Helder wordt op deze ontwikkeling vooruitgelopen, zodat infrastructuur op land gereed is op het moment dat de aanlanding van groene waterstof van zee een feit wordt. Met de productie van de blauwe waterstof in Den Helder neemt men ook 14 procent van de jaarlijkse industriële opgave voor 2030 aan CO₂ reductie voor haar rekening. De komst van de fabriek wordt steeds concreter. Daarbij wordt gemikt op 2027. „We hebben de feasibility fase positief afgerond en gaan nu de fase in van de business analyse. Die verwachten we eind dit jaar te hebben afgerond.”

‘Back bone’

Het bestaande leidingennetwerk is vanuit Den Helder via het Gasunie netwerk direct verbonden met zowel de Metropoolregio Amsterdam en de industrie in het Noordzeekanaalgebied als ook met het noorden van Nederland. Den Helder kan zo uitgroeien tot centrale draaischijf voor de waterstofeconomie, wanneer ook aansluiting gevonden wordt met de backbone die Gasunie voorziet voor het transport van waterstof.

H2Gateway

H2Gateway is erop gericht vanuit Noord-Holland een forse impuls te geven aan de nationale ambitie om een CO₂-vrije economie te realiseren. De kern is de gecentraliseerde productie van blauwe waterstof. Een consortium van acht partijen heeft een verkennende analyse gemaakt van de mogelijkheden voor blauwe waterstof in Nederland. De industriële clusters in Nederland zijn grotendeels afhankelijk van fossiele bronnen zoals aardgas. Dat geldt ook voor de bestaande waterstofindustrie. De hiermee gepaard gaande CO₂-emissie moet in hoog tempo worden gereduceerd.

Noodzakelijke stap

Blauwe waterstof wordt gewonnen uit aardgas. Het verschil met grijze waterstof is dat het CO₂ dat bij de productie vrijkomt wordt afgevangen en opgeslagen, bijvoorbeeld in lege gasvelden op zee; die direct verbonden zijn met Den Helder via het bestaande pijpleidingennet. Blauwe waterstof is CO₂-arm en leidt tot ongeveer een tiende van de uitstoot van grijze waterstof. Groene waterstof wordt gemaakt met energie uit duurzame elektriciteitsbronnen zoals zonne- en windenergie. „We zijn nog niet in staat op grote schaal groene waterstof te produceren, omdat er nog niet



genoeg groene stroom is. Blauwe waterstof is een noodzakelijke stap om ooit naar groene waterstof over te schakelen”, benadrukt de directeur van Port of Den Helder.

De bestaande offshore service hub van Den Helder is een belangrijke troef. Zowel voor het Nederlandse deel van de Noordzee als voor de ambities die de andere landen rond de Noordzee hebben voor de ontwikkeling van windparken offshore. Den Helder bundelt graag de krachten met andere havens. Met AYOP wordt bijvoorbeeld samengewerkt met Engelse havens in de Southern North Sea Energy Alliance. Daarnaast is er, geïnitieerd door Den Helder Airport, ook het samenwerkingsverband North Sea Heliports Alliance (NSHA).

Offshore wind

„Het bedrijfsleven in Den Helder is van oudsher ingericht op olie- en gaswinning en scheepsonderhoud. Dat willen we graag verder uitbouwen met de offshore wind energiemarkt. Nederland heeft internationaal de beste papieren voor de offshore wind. De kracht van Den Helder ligt in onderhoud, service, logistiek én kennis. Bovendien vertrekken in toenemende mate wind op zee gerelateerde vluchten vanaf Den Helder Airport. Het is een volledig voor de offshore uitgeruste helihaven”, vervolgt Jacoba Bolderheij.



Toekomst

Den Helder is van origine een offshore haven vanwege de olie- en gaswinning op de Noordzee, maar er liggen ondertussen steeds meer schepen die werken aan windparken op zee. Voor de kust van Den Helder zullen in de toekomst windparken zoals Noord-Holland West en IJmuiden Ver gaan verrijzen. Den Helder is ideaal gelegen om operatie en onderhoud aan die windparken te verzorgen.

Waterstof voor walstroom

Samen met Port of Harlingen en Groningen Seaports onderzoekt Port of Den Helder ook de mogelijkheden van ‘Waterstof voor Walstroom’. Het doel van het project Waterstof voor Walstroom is het ontwerpen, testen en realiseren van een mobiele brandstofcel-aggregaat die bij Groningen Seaports, Port of Den Helder en Port of Harlingen ingezet wordt om aangevoerde schepen te voorzien van walstroom.

Proefopstelling

De projectpartners willen in de eerste fase van het project kennis verzamelen met behulp van een flexibele H₂-proefopstelling voor hoogvermogenswalstroom, waarna in de tweede fase (op basis van de verzamelde kennis) een prototype voor het beoogde mobiele H₂-walstroomaggregaat zal worden ontwikkeld en getest.

www.portofdenhelder.eu



Port of Amsterdam:

Energietransitie in stroomversnelling

De energietransitie heeft zich in de haven van Amsterdam sneller ontwikkeld dan verwacht, maar de jaarcijfers van 2020 zijn uiteraard door COVID-19 negatief beïnvloed. Door de halvering van de kolenoverslag en een lagere overslag van en vraag naar andere fossiele producten is de energietransitie in een stroomversnelling gekomen. De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. Het Noordzeekanaalgebied sloeg in 2020 ruim 105 miljoen ton goederen over waarvan circa 86 miljoen ton in de haven van Amsterdam. In de havenregio werken in totaal ruim 68.000 mensen bij bedrijven in de haven en bij havengerelateerde bedrijven. Daarvan werken zo'n 31.000 mensen in Amsterdam.

„De pandemie heeft de energietransitie versneld, maar heeft het jaar ook getekend. We moesten onze werkwijze radicaal omgooien en zagen toe hoe de zee- en riviercruise stil kwamen te liggen. Toch zijn we ook trots omdat we hebben gezien dat de haven in het moeilijke jaar 2020 is blijven doordraaien. Het is duidelijker dan ooit geworden welke vitale functie de haven heeft voor stad en regio. Het uiteindelijke verlies is beperkt gebleven doordat de contractopbrengsten op niveau zijn gebleven”, aldus Koen Overtoom, CEO Port of Amsterdam.

Er zijn steeds meer partijen die de krachten bundelen om alternatieven te ontwikkelen in verband met de productie van duurzame brandstoffen in de Amsterdamse haven. Een voorbeeld daarvan is het in 2020 opgestarte onderzoek waarin samen met onder andere Schiphol en SkyNRG de mogelijkheden worden onderzocht om synthetische kerosine te produceren en te transporteren naar de luchthaven.

Convenant

Daarnaast ondertekende Port of Amsterdam in april 2020 een convenant om het baggerdepot in de voormalige Averijhaven nabij IJmuiden te ontwikkelen tot Energiehaven. De Averijhaven zal worden getransformeerd tot een haven voor met name de offshore windenergie.

Nieuw strategisch plan

De gemeente Amsterdam heeft onlangs het nieuwe Strategisch Plan 2021-2025 van Port of Amsterdam goedgekeurd. In dit plan zijn de strategische keuzes voor de komende

vier jaar vastgelegd. Doelstelling is een toonaangevende Europese zeehaven die voorop loopt in de transitie naar een duurzame samenleving. Gemeente, Port of Amsterdam en de havenbedrijven werken met elkaar samen om de haven, de stad en de regio klimaatneutraal en circulair te krijgen.

Verduurzaming versnellen

„Als Europese zeehaven nemen we het voortouw in de energietransitie en de realisatie van de circulaire economie in de stad en de regio. We gaan ons inspannen om klanten, ladingen en activiteiten duurzamer te laten groeien. Verder maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger, transparanter en ontwikkelen we een energie- en grondstoffeninfrastructuur om de verduurzaming van de industrie te versnellen”, legt de CEO van Port of Amsterdam uit.

Ambitie

„Het mooie van de strategie is dat we deze samen met klanten en andere stakeholders hebben ontwikkeld. Er zit ambitie in



en we nemen onze verantwoordelijkheid als duurzame, economische motor voor de regio. Na ons kolenbesluit van 2017, waarbij we aangaven na 2030 geen kolen meer in de haven te willen overslaan, gaan we met dit strategisch plan nog een stap verder door concrete doelen te stellen voor alternatieve brandstoffen en non-fossiele omzet.”

Steun gemeente

Zo wordt actief aangestuurd op een duurzaam havencomplex met steeds minder CO₂-uitstoot. „Tegelijkertijd blijven we hiermee in Europa een sterke speler die ons verbindt met de wereld en een economische factor van belang is. Wij zijn blij met de steun van de gemeente Amsterdam voor deze nieuwe strategie en werken graag samen met onze klanten om de haven te verduurzamen en te verbeteren”,

Nieuwe vestigingen

Port of Amsterdam laat klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien. Dit gebeurt door nieuwe duurzame vestigingen aan te trekken. Maar ook door producenten van duurzame energie te koppelen aan bestaande klanten in de haven, of door ervoor te zorgen dat de reststroom van de één, de grondstof wordt van de ander. Doelstellingen die het havenbedrijf hierbij heeft gesteld zijn onder meer het aantrekken van meer circulaire procesindustrie en het groeien in non-fossiele omzet.

Concurrentiekracht

Het scheepvaartproces wordt vlotter, veiliger en transparanter. Om goederenstromen optimaal te verwerken, moet er informatie worden uitgewisseld tussen havenautoriteiten, rederijen, schepen, agenten, terminals en nautische dienstverleners. Concreet is het doel dat minimaal 95 procent van de scheepvaart op tijd aankomt en vertrekt. Door ook samen te werken met andere

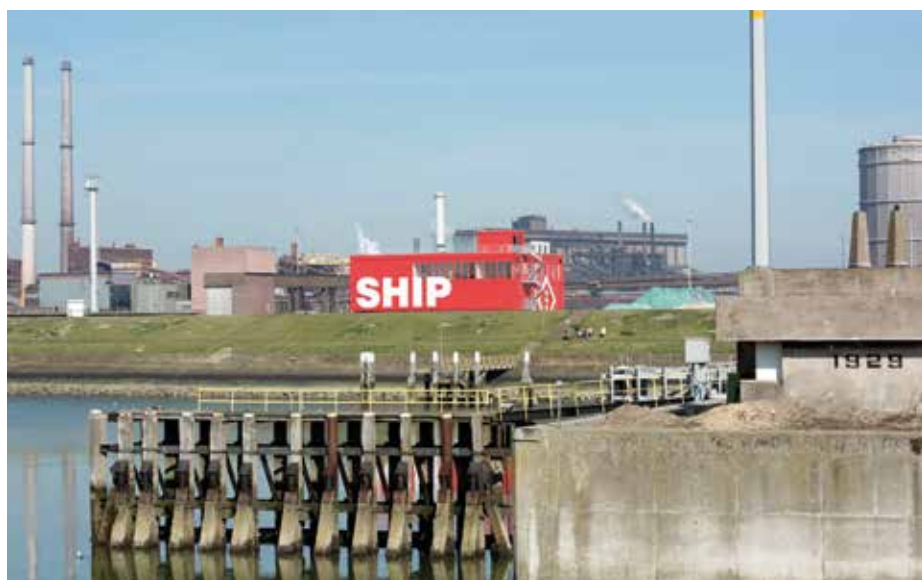


Foto: Provincie Noord-Holland

Nederlandse havens, innoveert het havenbedrijf sneller en versterkt daarmee de concurrentiekracht.

Nieuwe zeelsluis

Port of Amsterdam ontwikkelt een toekomstbestendig havencomplex. De infrastructuur is het fundament van de haven. Deze ontwikkelt het havenbedrijf onder meer met de nieuwe zeelsluis en sterkere achterlandverbindingen via water, weg en spoor. Er is een behoefte aan duurzame infrastructuur, zoals walstroom, waterstof-tankstations en bunkerfaciliteiten voor nieuwe brandstoffen.

Duurzame verwerking

Ook is er een energie-infrastructuur nodig voor de duurzame verwerking van rest- en grondstoffen. Port of Amsterdam maakt werk van de beschikbaarheid van (groene) waterstof, stoom, CO₂ en de verzwing van het elektriciteitsnetwerk. Dit alles vraagt om het creëren van voldoende fysieke-, milieu- en (externe) veiligheidsruimte.

SHIP

De interactieve tentoonstelling SHIP in Velsen-Noord over de bouw van de grootste zeelsluis ter wereld en wonen en werken in en rond het Noordzeekanaalgebied is zeer de moeite waard. Het geeft bezoekers een goed beeld van de bouw van Zeelsluis IJmuiden in al zijn facetten en vele havenactiviteiten op en rond het Noordzeekanaal.

Selectieve onttrekking

Een nieuw onderdeel van de tentoonstelling is het verhaal over selectieve onttrekking. Een maatregel om verdere verzilting van het Noordzeekanaal tegen te gaan. Het zorgt ervoor dat een deel van het zoute zeewater dat meekomt met elke schutting van de nieuwe zeelsluis, weer terug naar zee wordt afgevoerd. Dit voorkomt dat het water in het Noordzeekanaal te zout wordt en landbouw, natuur en de drinkwatervoorziening daar nadelige gevolgen van ondervinden

Riviercruise

Sinds eind juni zijn nieuwe versoepelingen ingegaan voor riviercruiseschepen in de Amsterdamse haven. De riviercruise valt onder de regels van de horeca. „Dat betekent dus niet per se 100 passagiers per schip. Stel dat je twee restaurants aan boord hebt waar voldoende afstand mogelijk is. Dan mag je 200 passagiers meenemen. We zijn heel blij om weer meer schepen te mogen ontvangen”, aldus Monic van der Heyden, Commercieel Manager Cruise. Verder blijven de basisregels gelden, bijvoorbeeld op het gebied van afstand en hygiëne.

Samskip

In reactie op de groeiende vraag naar de recentelijk gelanceerde, wekelijkse containerdienst tussen Dublin en Amsterdam, introduceert Samskip een groter en sneller schip en voegt het een call toe met de



Vervolg op pagina 14



Foto: TMA Logistics.

Port of Waterford. Deze uitbreiding komt slechts vijf maanden na de start van een Amsterdam-service, onafhankelijk van Samskip's Rotterdam-Ierland verbindingen.

TMA Terminal

„We hebben een sterke vraag gezien naar de directe route die verbonden is met Port of Amsterdam's netwerk van rail-, weg- en binnenvaartconnecties naar grote EU-markten. Zoals verwacht zijn klanten gedreven om de post-Brexit uitdagingen van distributie met en via het Verenigd Koninkrijk te vermijden”, aldus Thijs Goumans, Head of Ireland Trade, Samskip. Afvaarten op maandagnacht vanaf

de TMA Terminal Amsterdam en aankomsten in Dublin op woensdag complementeren de bestaande Rotterdam-Ierland short sea diensten. Voor Ierse exporteurs is de terugkeer naar Amsterdam in het weekend een groot aantrekkingspunt gebleken.

Upgrade

„De Samskip railconnecties tussen TMA en Duisburg verbinden Ierse importeurs en exporteurs met markten verder naar het oosten. Het toevoegen van Waterford brengt nieuwe mogelijkheden voor Ierse exports naar Noord-Nederland, Duitsland, Polen en verder.” De upgrade van deze ser-

vice bestaat ook uit de introductie van het containership Edith, met een capaciteit van 750TEU. Haar grotere snelheid maakt een call in Waterford mogelijk na het bezoek in Dublin, zonder het schema te onderbreken. Samskip's Rotterdam-Ierland diensten worden separaat bediend door een tweetaal 800TEU schepen.

Short sea hub

„Wij zijn zeer blij met deze uitbreiding van Samskip's Ierland dienst,” zei Alma Prins-Droog, Hoofd Cargo & Off Shore, Port of Amsterdam. „Sinds de start afgelopen januari hebben TMA Logistics en Samskip onvermoeibaar gewerkt aan het succes van deze dienst. Deze ontwikkeling onderstreept de positie van de haven van Amsterdam als een short sea hub, waarbij verladers efficiënte en betrouwbare verbindingen worden geboden tussen Ierland en het Europese achterland. Wij zullen actief met onze partners blijven werken om voor blijvend succes te zorgen. De Ierse containermarkt laat sterke groei zien en de toevoeging van Waterford biedt vele nieuwe mogelijkheden.”

Ierland

„Elke week worden de beschikbare slots op het schip voor deze route sneller afgenomen, wat laat zien dat de Amsterdam-Ierland verbinding een antwoord was op reeds bestaande vraag”, aldus Michael van Toledo, General Manager, TMA Logistics. TMA's congestievrije terminal biedt een platform voor groei in FMCG volumes (consumentengoederen) naar Ierland en voor Ierse farmaceutische en zuivelexporten via Amsterdam.

Foto: TMA Logistics.



TMA Logistics Terminal Amsterdam.



„Samskip's raildiensten bieden verbindingen via Duisburg verder naar het Oosten waaronder het Zuiden van Polen. Via het crossdocken van lading in Amsterdam worden trailers afkomstig uit zuidelijke landen in Europa overgeladen in containers om vervolgens via short sea de eindbestemming te vinden. Een groter schip en een extra haven die import- en exportverkeer in balans brengt, zijn logische uitbreidingen. Wij zijn erg trots op het partnership dat TMA de afgelopen drie jaar heeft ontwikkeld met Samskip", onderstreept Van Toledo.

Groeimogelijkheden

Port of Waterford Chief Executive Frank Ronan legt uit dat deze laatste ontwikkeling gestoeld is op de sterke relatie tussen transporteur en haven, na een decennium van calls door Samskip's Ierland-Rotterdam diensten op de Belview Container Terminal. „De toevoeging van een short sea verbinding met Amsterdam door één van onze grootste partners laat zien dat er groeimogelijkheden zijn in beide richtingen voor directe verbindingen tussen Ierland en andere EU-markten."

Nieuwe railverbinding

Hij wees erop dat het nieuws van de additieve call samenvalt met een aankondiging van Iarnród Éireann en XPO Logistics met betrekking tot plannen om een nieuwe, gegroepeerde spoorwegdienst door Ierland te lanceren. Deze nieuwe railverbinding rijdt twee keer per week en verbindt Ballina in Co Mayo en Port of Waterford. De verbinding biedt de mogelijkheid om 5.000 vrachtwagenbewegingen per jaar te verleggen naar het spoor, in lijn met de koolstofvrij-plannen van de Ierse overheid.

„Als de voornaamste gegroepeerde faciliteit in het zuidoosten van Ierland heeft Waterford de capaciteit om meer frequente,

directe Lo-Lo diensten richting continentaal Europa te verwerken, zowel gedreven door lokale exports als door over het spoor getransporteerde containers vanuit het hele land", aldus Frank Ronan.

Walstroom

Om de haven duurzamer maken onderzoekt Port of Amsterdam samen met klanten en partners naar diverse mogelijkheden. Onlangs vond de eerste test plaats met walstroom voor zeeschepen. Rederij Wilson meerde aan met schip Wilson Goole bij de Waterland Terminal van VCK Logistics. Via de batterij van SKOON ontving het schip stroom.

Test met batterij

De test met de batterij is een verdere stap richting het verduurzamen van de zeevaart. De batterij kan overal in Amsterdam groene energie leveren en is dan gevuld met lokale windenergie van het Windpark Ruigoord of met energie uit biomassa van AEB. Hiermee is het in staat om voor 630 kWh aan stroom te leveren. Dit komt neer op tenminste twaalf uur aan energie voor walstroom. Of twee maanden voor een tweepersoonshuishouden.

SEP

De test laat zien dat het mogelijk is om grote schepen met regelmaat van energie te voorzien met een batterij. Op locaties met een kleine netaansluiting kan er voor langere periodes tot 550 kW aan piekvermogen geleverd worden. Dit is recentelijk ook gedaan in samenwerking met het Shared Energy Platform (SEP). Dat is een initiatief van Port of Amsterdam om het beschikbare vermogen in het elektriciteitsnet te vergroten.

Aanpassingen

Een zeeschip kan niet zomaar worden aangesloten op walstroom. Hiervoor zijn bepaalde aanpassingen nodig aan de schepen. Wilson Eurocarriers vaart wekelijks naar Amsterdam en heeft al voor 80 van de 126 schepen aanpassingen gedaan.

Optimaal

„Wij vinden het belangrijk dat we de mogelijkheden voor walstroom optimaal gaan benutten. Hopelijk wordt dit straks de standaard in alle havens. Wij geloven erin dat de verduurzaming van havens snel zal gaan en dragen graag ons steentje bij. We zijn erg blij dat we deze pilot in Amsterdam hebben kunnen doen", aldus Robert Bravenboer, Directeur bij Wilson Agency.

Neo Orbis

Port of Amsterdam heeft onlangs de naam van het nog te bouwen waterstofvaartuig onthuld. Het schip gaat de Neo Orbis heten, een combinatie van Grieks (Neo) en Latijn (Orbis) dat de Nieuwe Wereld betekent. De Nieuwe Wereld symboliseert waar waterstof voor staat. De o's in het beeldmerk stellen de atomen voor die samen het waterstofmolecuul vormen.

De Schippers

De keuze voor de naam en het logo is genomen in samenspraak met de schippers die met het vaartuig gaan varen. Het schip moet eind 2022 in de vaart komen. De ombouw is onderdeel van H2Ships, een project van Interreg North West Europe.





Innovarec verwerkt afval tot nieuwe grondstoffen

Duurzaamheid in optima forma

Innovarec

RECYCLING

Wat afval is voor de een, is grondstof voor de ander. Om de druk op primaire grondstoffen te verminderen, worden duurzaamheid en circulariteit steeds belangrijker. Hergebruik en recycling van materialen en grondstoffen zijn essentieel om moeder aarde te ontzien. Bij Innovarec, dat staat voor innovatieve recycling, is duurzaamheid in het DNA verweven. Het bedrijf beschikt over Zeeuws-Vlaamse vestigingen aan de Axelse Vlakte (Westdorpe) en in de Koegorspolder (Terneuzen). Voor het inzamelen en transporteren van alle afvalstromen heeft Innovarec diverse (rol)containers beschikbaar.

Innovarec is onderdeel van Sagro, een cluster van bedrijven dat met al haar kennis, ervaring en certificeringen bij uitstek geschikt is voor op- en overslag, grondverzet, transport, sanering, sloopwerkzaamheden, offshore decommissioning, milieud advies én recycling. Naast bedrijven in aannemerij, transport en decommissioning beschikt Sagro (met hoofdkantoor in 's Heerenhoek) dan ook over een milieud adviesbureau (SMA) en een recyclingbedrijf (Innovarec).

Efficiënt

Innovarec - waar inmiddels een complete digitalisering is gerealiseerd - verwerkt afval tot hoogwaardige grondstoffen, bouwmaterialen, producten en alternatieve brandstoffen. De integrale aanpak behelst het managen van afvalstromen; duurzaam verantwoord en kostenefficiënt. Met een ruime klantenkring wordt zowel de zakelijke als de particuliere markt bediend. Bedrijfsafval, (beton) puin, bouw- en sloopaafval, hout, papier en andere afvalstromen worden efficiënt ingezameld. Deze verschillende afvalsoorten worden milieuverantwoord behandeld op de eigen verwerkingslocaties in Zeeland. „We maken afvalstromen klaar voor de eindverwerking en passen de materialen ook zelf zoveel mogelijk toe, bijvoorbeeld als menggranulaat voor infrastructurele projecten”, aldus Chantal Hamelink, accountmanager bij Innovarec.

Bouw- en sloopaafval

Bouw- en sloopaafval wordt gesorteerd in waardevolle stromen zoals hout, metaal,

plastic, non-ferro's en puin. Via zeven en breken wordt puin opgewaardeerd tot hoogwaardige grondstof voor de wegenbouw of nieuwbouwprojecten.

Kringloop

Om uitputting van primaire grondstoffen zoveel mogelijk te voorkomen neemt Innovarec beton- en metselpuin op in haar betonkringloop. Door toevoeging van zuiver betongranulaat en regenwater ontstaat het mengsel wat Innovarec gebruikt voor haar betonwaren.

Betoncentrale

Een rondleiding over het uitgestrekte bedrijfsterrein in Westdorpe voert onder andere naar de betoncentrale. „In onze betoncentrale produceren wij betonwaren, in de vorm van betonblokken, -platen en -wanden. De betonblokken worden geproduceerd conform BRL 5070 en onder CE-markering geleverd. Het beton- en metselpuin wordt gebroken in onze locatie in Terneuzen en vervolgens komt het naar



Foto: Adriaan van de Wege

Betoncentrale.

Westdorpe. We voegen een aantal producten toe om betonelementen te maken. Zo wordt zand toegevoegd dat rechtstreeks uit onze reinigingsinstallatie komt, die hierachter ligt. We leveren betonwaren door heel Nederland en België."

Zand en slib

Door de ruime vergunning voor de reinigingsinstallatie is het mogelijk om zowel vervuilde baggerspecie als sorteerzand uit bouw- en sloopafval, zeefzand, riolen, kolken, gemalen, slib, veegvuil, zand van rioolzuiveringsinstallaties en ballast te accepteren. De schone zandfractie wordt via een ontwateringsunit afgevoerd naar een afgescheiden tussenopslag om na certificering weer te worden hergebruikt. Voor buurman Mammoet aan de Axelse Vlake heeft Innovarec onlangs nog een flinke hoeveelheid gereinigd zand geleverd om kranen met ballast te testen.



Bankje, gemaakt van afval

Havengebied

Chantal, die inmiddels 20 jaar bij Innovarec werkzaam is, legt uit dat in toenemende mate betonplaten worden vervaardigd voor de aanleg van bedrijfsterreinen en parkeerplaatsen. „Inmiddels worden ook betonnen bankjes met bovenop gerecycled hout en zelfs vogelhuisjes gemaakt van wat voorheen afval was. We zijn begonnen met legoblokken voor met name agrarische opslag van mest, compost, zand en dergelijke. Later zijn ook diverse bedrijven in het havengebied onze blokken (CE gecertificeerd) gaan gebruiken voor op- en overslag."

Groenafval

Op het terrein van Innovarec in Terneuzen staat een erkende composteerinrichting. Hier wordt groenafval uit de regio ingezameld en verwerkt tot Keurcompost. Dankzij de strenge richtlijnen en productie-eisen kunnen ook invasieve exoten verwerkt worden tot Keurcompost. Dit compost is gegarandeerd vrij van onkruidzaden, pathogenen en bodemvreemde bestanddelen.

Hout

Hout wordt onderverdeeld in verschillende kwaliteiten. Hoe beter de houtkwaliteit, hoe



Chantal Hamelink: „We maken zelf betonelementen voor diverse toepassingen."

hoogwaardiger de terug te winnen grondstof. „Goed balkhout, geschikt voor direct hergebruik, verkopen wij via onze bouwmarkt of webshop www.soutlet.nl. Het meer hoogwaardige hout wordt toegepast als secundaire grondstof in de houtvezelindustrie en spaanplaatindustrie. Hout met laagwaardige kwaliteit wordt ingezet als bio-brandstof voor het opwekken van duurzame energie in biomassa centrales", legt Chantal Hamelink uit.

Infra

Bij bouw- en infraprojecten vindt een frequente aan- en afvoer van grondstromen plaats. Innovarec richt zich op de inname, de tijdelijke opslag, bewerking en afzet van deze potentieel herbruikbare grond. Een complex proces waarbij uiteenlopende factoren op

elkaar afgestemd dienen te worden. Innovarec neemt dit proces graag uit handen. Het duurzame bedrijf ontzorgt van levering tot verwerking. Met haar expertise en uitgebreide netwerk worden passende oplossingen geboden, gericht op het efficiënter realiseren van een project. Daarnaast voorziet Innovarec ook in keuring, transport en verkoop.

Uitbreiding terrein

Het terrein van Innovarec in Westdorpe is onlangs uitgebreid met 2,6 hectare om voor te sorteren op de snelle ontwikkelingen in de circulaire wereld. Zo is er bijvoorbeeld ruimte voor een nieuwe sorteerlijn. Ook wordt een speciaal bassin gerealiseerd voor de opvang van regenwater.

www.sagro.nl; www.innovarec.nl



Het terrein in Westdorpe is uitgebreid met het oog op de circulaire toekomst.



Amer Shipping al 25 jaar een begrip

Door: Henk van de Voorde



Amer Shipping bestaat deze zomer precies 25 jaar. Het familiebedrijf van de gebroeders Jan en Peter Buijks is een van de toonaangevende spelers in West-Europa op het gebied van vervoer van bulkloading. Het internationale scheepvaartbedrijf en bevrachtungskantoor ondersteunt haar klanten bij het optimaliseren en verduurzamen van de logistieke processen. Amer Shipping is vervoerder én tegelijk ketenregisseur met als doel om de klanten van A tot Z te ontzorgen in hun logistieke behoeften. Het scheepvaartbedrijf biedt veel diversiteit, met een mix van ladingstromen, vaarwegen en bestemmingen. De horizon van Amer Shipping wordt verder verruimd richting total supply chain verzorging.

„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 voor de klanten, ongeacht de vaarroute”, aldus Kai Winkelman, commercial supply chain manager bij Amer Shipping.

Diverse vloot

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. Met haar kleinere schepen kunnen ook de binnenwateren tot in de haarvaten bediend worden.

Overzee

Ondanks de Brexit is het werkgebied van Amer Shipping in de afgelopen jaren uitgestrekt naar onder andere 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. Als ketenregisseur regelen we dat allemaal”, vervolgt de 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.”

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’. Tot de holding Buijks Maritiem behoort naast Amer Shipping ook een tankrederij met zes tankschepen. Buijks Maritiem is tevens medeandeelhouder in Ruijtenberg Shipyard. Deze combinatie versterkt de handelstak in aan- en verkoop van bestaande en nieuwbouw schepen, waarbij turn-key opleveringen mogelijk zijn.

Vaargebied

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 sche-



De nieuwste schepen in de vloot zijn uitgerust met schroefasgeneratoren.

pen met en zonder luiken. De meeste schepen zijn voorzien van zandgoten en tevens varen er enkele beunschepen.

Ladingstromen

Amer Shipping vervoert onder andere zand, grind, mineralen, 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.

Totaalpakket

Amer Shipping is 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.

kosten. 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.).

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



Het accupakket geeft energie voor minimaal 12 uur aan de woningvoorziening en spudpalen.



Amer Shipping, internationaal scheepvaartkantoor en bevrachtungskantoor.

Logistieke mogelijkheden

Crewing, technische dienst ondersteuning, onderhoudscontracten, certificering en begeleiding van een scheepswerf zijn allemaal onderdeel van het 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”, aldus Kai Winkelman.

Innovatie

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

verwarmen van de woning, via warm water door de vloerverwarming.

Nabehandelingssysteem

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.

Waterstof

Het scheepvaartbedrijf uit Raamsdonksveer zet sterk in op vergroening en heeft voor de toekomst het vizier op waterstof via een synthetische vloeistofdrager. Amer Shipping en scheepswerf Ruijtenberg Shipyard onderzoeken de haalbaarheid aan de hand van de techniek van de firma Voyex, dat een methode ontwikkelt op basis van waterstof met minimale aanpassingen van bestaande binnenvaart-, bunkerschepen en bunkerstation. De toepassing is bijna gelijk aan de huidige fossiele brandstoffen infrastructuur.





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

De KUNST van "GROEN" inzamelen, scheiden én verwerken!
Van Scheepsafval naar grondstof voor een nieuw product.....

Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een nieuwe groene mijlpaal bereikt. Het varen en inzamelen met dit zelf ontworpen inzamelschip gebeurt volledig elektrisch. Bek & Verburg heeft vestigingen in Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam, IJmuiden, Den Helder en Eemshaven.



Bek & Verburg

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



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



Van A tot Zee: geïntegreerde water- en afvalmanagement systemen, voor scheepvaart en offshore.

Met **innoverende en duurzame oplossingen** zorgt Qua-vac voor significante reductie van uw milieu impact.



- speciaal ontworpen voor Marine, Yacht & Offshore
- duurzaam, efficiënt en kostenbesparend
- geen hydrauliek of pneumatiek
- lange levensduur en gemakkelijk te onderhouden
- simpele installatie, gebruiksvriendelijk en veilig systeem
- DNV-GL Maritiem Assessment / Verificatie Rapport
- Elektrische systemen conform IEC 60092 standaard



www.quavac.com | info@quavac.com | +31 36 546 1999

Heros blijft investeren in de circulaire toekomst

Het terrein van Heros Sluiskil wordt uitgebreid met 8 hectare. Het akkerland aan de Noordzijde op het Ecopark Terneuzen wordt namelijk ingericht als industrieterrein. De werkzaamheden starten binnenkort. Bij de grootste opwerker van AEC bodemas in Europa zijn inmiddels 100 mensen werkzaam. Heros is ruim 20 jaar gevestigd op het terrein van de oude cokesfabriek in Sluiskil. Het bijzondere dorp vormt van oudsher de verbinding tussen Oost- en West-Zeeuws-Vlaanderen.



De kade van Heros Sluiskil is begin 2020 vernieuwd.

op de gewenste ontwikkelingen vanuit de Green Deal voor de verduurzaming van AEC-Bodemas.

producten. Ook moet gedacht worden aan verdere innovaties.

Innovaties

Dankzij de vernieuwing van de productiecapaciteit én de uitbreiding van het terrein is Heros klaar om de snelle ontwikkelingen in de circulaire wereld voorlopig weer het hoofd te bieden. Het bedrijf is zich ervan bewust dat deze ontwikkelingen door blijven gaan en naar de toekomst toe meer investeringen en innovaties vragen. De exacte invulling van het nieuwe terrein staat nog niet vast, maar het is met name van belang voor opslag van nieuwe

Vitale sector

Jaarlijks worden er grote hoeveelheden onbewerkte bodemas per schip aangevoerd bij Heros Sluiskil en na hoogwaardige opwerking als duurzame producten weer afgevoerd aan de begin 2020 vernieuwde kade. Heros behoort als afvalverwerker tot de vitale sector waardoor haar bedrijfsactiviteiten ook tijdens de pandemie stabiel zijn gebleven. De hoeveelheid aangeboden verbrand huishoudelijk- en daarmee vergelijkbaar bedrijfsafval is namelijk ongeveer hetzelfde gebleven.

PORT OF DEN HELDER

BOUWKAVELS

SEAPORT

AIRPORT

KOOPYHAVEN

KOOPYPUNT

Port of Den Helder is participating in

North Sea Energy Gateway

KOOPYPUNT EN KOOPYHAVEN

- SCHERP GEPRUJDE KAVELS (HUUR, KOOP, PACT)
- FLEXIBELE KAVELGROOTTES
- DIVERSE KAVELS BESCHIKBAAR TOT EN MET MILIEUCATEGORIE 5.2
- DIVERSE KAVELS MET EIGEN KADE
- DIRECT GELEGEN AAN HET NOORDHOLLANDS KANAAL
- OPENBARE KADE BELASTBAAR TOT 6 TON PER M2
- BEDRIJVENTERREIN KOOPYHAVEN IS ALL ELECTRIC
- ZEER GOEDE TOEGANKELIJKHEID OVER WATER, WEG EN VIA DE LUCHT
- OP 1 UUR RIJDEN VAN LUCHTHAVEN SCHIPHOL
- UITSTEKENDE GEOGRAFISCHE LIGGING T.O.V. OFFSHORE ENERGY ACTIVITEITEN IN DE NOORDZEE

NABIJ:

- OPEN ZEEHAVEN, BEREIKBAAR 24/7 ONDER ALLE WEEROMSTANDIGHEDEN
- HELIKOPTERLUCHTHAVEN DEN HELDER AIRPORT
- GEVESTIGDE OFFSHORE SUPPLY CHAIN VOOR OPERATIONS & MAINTENANCE ACTIVITEITEN
- DIVERSE (MARITIEME) KENNISINSTITUTEN EN TRAININGS- EN ONDERWIJSFACILITEITEN

KAVELS VAN FLEXIBELE GROOTTE, MET OF ZONDER KADE

MEER DAN 20 HA BESCHIKBAAR

NV PORT OF DEN HELDER

Het Nieuwe Diep 33, 1781 AD Den Helder
P.O. Box 4058, 1780 HB Den Helder
the Netherlands

+31 223 61 84 81
info@podh.eu
portofdenhelder.eu

PORTOFDENHELDER.EU



Voor als het snel, innovatief of onverwacht moet

Timmerman Industrial Repairs

Door Antoon A. Oosting

Natuurlijk zal Timmerman Industrial Repairs regulier onderhoud nooit uit de weg gaan, 'want je klanten laat je nooit in de steek'. Maar de mooiste uitdagingen vormen toch de speciale projecten 'waarvan er geen dertien in een dozijn zitten'. Dat zijn de klussen waarin general manager Johan van 't Hul en zijn medewerkers graag hun 'technische spierballen' laten zien. 'Als iets snel moet, bijzonder innovatief is, of zich heel onverwachts aandient' en waarvoor meerdere disciplines nodig zijn, is dat voor Van 't Hul en de zijnen een project wat ze in Middelburg graag aanpakken.

Met de nodige voldoening vertelt Van 't Hul dan ook over een aantal dergelijke projecten die Timmerman Industrial Repairs tot tevredenheid van de klant heeft mogen uitvoeren. Vooral als het gaat om maritieme projecten betreft het al snel klussen waarbij iets snel klaar moet. Stilliggen brengt voor een schip hoge kosten met zich mee. Een ankerspil waarvan de lagers kapot zijn en de as is gebroken, moet zo snel mogelijk gerepareerd worden anders is een schip niet veilig en mag deze alleen met een tijdelijke ontheffing van het toezichthoudende classificatiebureau doorvaren.

Van 't Hul: 'In eerste instantie kregen we van de superintendent van de rederij twee weken voorbereidingstijd voordat de chemicaliëntanker hier in de Zeeuwse havens aanlegde. Het kostte ons twee dagen om het ankerspil er af te halen waarna het schip weer door-

Timmerman Industrial Repairs had een week de tijd voor de totale revisie van een ankerspil van een chemicaliëntanker.

voer. We hadden toen drie weken de tijd om het ankerspil in onze werkplaats volledig te reviseren totdat het schip hier opnieuw binnenkwam. In twee dagen is toen het ankerspil teruggeplaatst waarna het schip weer volledig zeewaardig was.'

Zelfde trucje in een week

Kennelijk was de klus tot volle tevredenheid van de betreffende rederij verlopen. 'Na een half jaar belde dezelfde superintendent op met de vraag of we hetzelfde trucje opnieuw op een zusterschip konden uitvoeren maar dan in één week tijd', vertelt Van 't Hul. Omdat het uitvoeren van reparaties op gewone haventerminals vaak met veel problemen gepaard gaan, moest Van 't Hul zelf een kade regelen wat lukte bij Mammoet in Westdorpe. Van 't Hul: 'Daar ging in het ene weekend het ankerspil eraf waarna het schip vertrok voor een tussenstop in Rotterdam. Vervolgens hebben wij de hele week doorgewerkt om

het ankerspil te reviseren want het volgende weekend moest deze er weer op.'

'We hadden een bijzonder strak tijdslimiet zonder enige uitwijkmogelijkheid. Maar het is gelukt. Het schip heeft zijn vaarschema kunnen volhouden en daarmee heeft de reder aan zijn verplichtingen tegenover de verlader kunnen voldoen. Voor ons betekent dat overwerken. We trekken dan echt alle registers open om zo'n klus voor elkaar te krijgen. Maar ook deze reparatie is tot volle tevredenheid van de opdrachtgever gelukt waar we trots op mogen zijn,' zegt Van 't Hul.

Meedenken met de klant

Een voorbeeld van innovatief engineeren was voor Van 't Hul het realiseren van de wens van een lokale zand- en grindhandel om op zijn nieuwe schip een graafmachine te installeren. Om die graafmachine over het hele ruim te kunnen laten bewegen bouwde Timmerman



Reparatie aan een nettenlier vergt veel specifieke kennis waaronder die van hydraulische motoren.

Industrial Repairs een onderwagen die op een rails over de hele overspanning van het dek en het ruim kan rijden, een soort rijdend luik met daarop de graafmachine. Het gewicht van de graafmachine (ca. 35 ton), de overspanning van het zeven meter brede ruim en het kunnen doorstaan van een flinke zeegang vergden een robuuste constructie van maar liefst 23 ton staal. Lak, bedrading en aandrijving van de wielen vergden bovendien een conservering die bestand is tegen overkomend zee-water. 'Ons zusterbedrijf in Werkendam had wel eens eerder zoiets gemaakt maar hiervoor waren er specifieke eisen van de klant voor de aandrijving van de kar,' aldus Van 't Hul. Inmiddels vaart het schip er alweer twee jaar mee.

Naast de maritieme sector bedient Timmerman Industrial Repairs ook klanten uit de zware industrie zoals Tata Steel dat in Middelburg aanklopte met de vraag of een van de twee slakkenpanwagens kon worden gerepareerd. Panwagens zijn zware rijdende constructies met twee armen waarin een grote pan hangt waarin slakken (bijproduct vanuit staalproductie in hoogovens) worden opgevangen. Door veelvuldige overbelasting en hydraulische cilinders, die geblokkeerd hadden gestaan, was van een van de twee slakkenpanwagens in Velzen het hele frame ontzet geraakt en kromgetrokken waardoor de pan scheef kwam te hangen.

Geen klein dingetje

Van 't Hul: 'Dat is dus geen klein dingetje. Zo'n panwagen weegt 65 ton en is 6 meter breed en 4 meter hoog. Wij hebben deze ter plekke ontmanteld en met zwaar transport naar onze werkplaats gehaald. Daar is de panwagen op de vloer gefixeerd en 3d ingemeten om de kromming te identificeren. Vervolgens hebben we een reparatieplan gemaakt om alle beschadigingen te herstellen. Daarvoor hebben we nieuw staal moeten aanbrengen, zijn de cilinders gerepareerd en hebben we de hele constructie opnieuw gericht om het frame weer in elkaar te kunnen zetten. Om zo'n klus te kunnen doen heb je specifieke kennis van zware constructies nodig. In de loop der jaren hebben we al meerdere keren dit soort klussen voor Tata Steel mogen doen.'

Dat bedrijven voor specifieke klussen altijd een beroep op Timmerman Industrial Repairs kunnen doen is ook bekend in internationale rederskringen. 'Een stuk- en bulkgoedreder uit Noorwegen had op één van zijn schepen in een Engelse haven een probleem met één van zijn ladingkranen waarvan de lagers uit de cilinders waren gelopen. Of wij die konden wisselen want in Engeland zagen bedrijven dat niet zitten. Het bijzondere was dat deze klus op hoogte moest worden uitgevoerd. Het onderste punt reikte 12 meter boven het dek met cilinders die een ton of twee wegen. De lagers zelf wogen al een kiloetje of 10. Als je de



Plaatsing van de nieuwe, 23 ton zware onderwagen op het ruim van een nieuwe zand- en grindzuiger.

pinnen van de lagers eruit drukt, wil je natuurlijk niet dat er iets valt, laat staan dat de hele cilinder losraakt. Veiligheid is dus een serieus iets en je moet dan soms lange dagen maken want zo'n cilinder laat je niet loshangen,' vertelt Van 't Hul.

Dingen voor elkaar krijgen

'Op basis van tekeningen van de kraan hebben we een plan van aanpak gemaakt: hoe de cilinder op te vangen en de lagers eruit te halen; de nodige spullen en gereedschappen in de werkbus ingeladen en een lijstje gemaakt van wat er lokaal moest worden geregeld. Er moest een hoogwerker komen en een kraan die deze aan boord kon plaatsen. We hebben de klus veilig en wel in drie dagen geklaard. Daarmee hebben we laten zien dat we de benodigde kennis in huis hebben en ook de wil hebben om zo'n klus voor elkaar te krijgen. Dan mag je de opdrachtgever ook een leuke factuur sturen,' zegt Van 't Hul.

Maar ook de grote Nederlandse visserijbedrijven uit IJmuiden en Scheveningen weten

Timmerman Industrial Repairs in Middelburg te vinden als bedrijf waar ze voor hun specifieke reparaties op kunnen rekenen. Dat gaat dan bijvoorbeeld om reparaties en modificaties aan netten - of lijnenlieren of scheepskranen. Van 't Hul: 'Kenmerkend aan dit soort klussen is de maatvoering en de complexiteit. Je hebt het dan over een constructie van al snel 12 ton zwaar, 3 meter hoog, 3 meter breed en 8 meter lang. Als zo'n schip in IJmuiden ligt, demonteren we de hele lier en brengen hem op een dieplader hierheen om de hele constructie te kunnen reviseren en zo nodig modificeren.'

Specifieke kennis

Van 't Hul: 'In zo'n lier zitten meestal vier of vijf hydromotoren en tandwielkasten. Voor het reviseren en repareren heb je dan monteurs met hydraulische kennis nodig die precies weten hoe je zo'n constructie heelhuids uit elkaar weet te halen en in de juiste volgorde weer in elkaar kunt zetten. Dat steekt heel nauw. De visserijreders weten dat zij voor die specifieke kennis op ons kunnen rekenen.'



Met behulp van de onderwagen kan de graafmachine over de hele lengte en breedte van het ruim bewegen.

Haven van Harlingen: Hét duurzame hart van Noord-Nederland

De haven van Harlingen is een veelzijdige en goed bereikbare zeehaven, goed voor de economie en werkgelegenheid in het Noorden van Nederland. In 2035 is de haven van Harlingen hét duurzame maritieme en logistieke hart van Noord-Nederland. Dat is het belangrijkste speerpunt in de Havenvisie 2019-2035 van Port of Harlingen.

„Wij profileren ons als zee- en binnenhaven met duurzaamheid in al zijn facetten, pal naast het prachtige waddengebied. De haven van Harlingen is een diverse regionale haven. Mede door onze relatieve kleinschaligheid, zijn we ook flexibel. Harlingen heeft een unieke positie om zich te ontwikkelen tot duurzame logistieke hotspot. Wij zoeken dan ook graag de samenwerking met andere havens in deze regio”, aldus Paul Pot, directeur Port of Harlingen.

Green Shipping

Zo is Green Shipping Waddenzee een samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen én havens om de innovaties voor CO2-neutrale en fossielvrije scheepvaart en faciliteiten in de Waddenhavens te versnellen. De havens, het bedrijfsleven en de rederijen willen met het programma Green Shipping Waddenzee streven naar een versnelde reductie van 60 procent van de uitstoot van CO2 voor de scheepvaart. Deze ambitie kan alleen gehaald worden als een groot deel van de waddenvloot fossielvrij gaat varen. De pilots betreffen niet alleen innovaties voor de scheepvaart, maar ook voor de havens waar productie en levering van de groene waterstof van belang is.



Port of Harlingen is in het coronajaar stabiel gebleven, waarbij meevallers en tegenvallers elkaar hebben opgeheven. „Wij koesteren en versterken onze vanouds sterke niches zoals de visserij, zoutproductie, zandverwerking en de bouw, reparatie en onderhoud van schepen en megajachten. We stimuleren nieuwe kansen, maar zetten ook in op projectlading en de ontwikkeling van het groene-energie cluster. Bovendien stimuleren we het toerisme.”

Niche zeecruises

Harlingen wil daarbij ook meer in gaan zetten op niche zeecruises. Daarnaast zijn er de dagelijkse veerdiensten met op LNG varende schepen van Harlingen naar Vlieland en Terschelling. Harlingen is door zijn goede ligging een logistieke toegangspoort voor

zowel Noord Nederland als Scandinavië en de Baltische staten.

„We zijn een zeehaven in combinatie met een grote binnenhaven en goede achterlandverbindingen. Dat onderscheidt ons. We zetten ook hoog in op duurzaamheid. We stimuleren goederenvervoer over het water (modal shift), zetten in op de energietransitie en ondersteunen duurzaamheidsinitiatieven van bedrijven en visserij. Al onze activiteiten gebeuren met behoud van de ecologische waarden van het waddengebied”, onderstreept Paul Pot.

In een latere uitgave van Seaport volgt een uitgebreidere reportage over Port of Harlingen. Daarbij wordt tevens ingezoomd op het unieke karakter van de stad Harlingen. Zo beschikt het historische centrum over meer dan 600 monumenten.

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



**Zeehaven IJmuiden ligt buiten de sluizen,
direct aan open zee en op 20 minuten afstand
van Luchthaven Schiphol.**

Kernactiviteiten:

- Dagelijkse ferrydienst IJmuiden-Newcastle en cruisehaven
- Draaischijf voor vis
- Basislocatie voor de offshore industrie
 - Veel ervaring en expertise in olie en gas offshoreprojecten
 - Thuishaven voor aanleg, installatie en onderhoud van diverse windparken op de Noordzee
 - Internationaal georiënteerd



De haven van IJmuiden is
veelzijdig en uniek gelegen



Zeehaven IJmuiden NV

Postbus 541, 1970 AM IJMUIDEN, The Netherlands
Halkade 4, IJmuiden
+31 255 547000

www.zeehaven.nl