



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

30e JAARGANG
NUMMER 6 - 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

Deze editie staat in het teken van de binnenvaart. Seaport was onder andere op bezoek bij Rederij de Jong in haar gloednieuwe pand in Maassluis, met prachtig uitzicht over de Nieuwe Waterweg. Het familiebedrijf is al meer dan een eeuw gespecialiseerd in het transport over water van droge bulk, met name in de sectoren energie en agri. Met de nieuwe huisvesting is Rederij de Jong, dat via dochterbedrijf C-Shipping & Logistics inmiddels ook in de zeevaart actief is, klaar voor de toekomst. Zie het uitgebreide interview met operationeel directeur Pelger de Jong.

Aandacht in deze uitgave is er ook voor de Nieuwe Sluis Terneuzen, die momenteel in aanbouw is. Er kunnen straks grotere zeeschepen tot aan de haven van Gent varen. Ook neemt de capaciteit voor de binnenvaart toe, waardoor de wachttijd voor de scheepvaart zal afnemen.

De Nieuwe Sluis wordt gebouwd door aannemerscombinatie Sassevaart.

Het vertrouwen in de economie neemt toe en de vaccinatiegraad blijft stijgen, maar waakzaamheid blijft geboden. De mondiale pandemie is een wake up call voor gezondheid en veiligheid. In de maatschappij is dan ook de bewustwording van goed schoonmaken, hygiëne en desinfectie aanzienlijk toegenomen. Dat merkt het Belgische Cleaning Professionals, dat in het afgelopen jaar Cityservice en Rupelcleaning heeft overgenomen, in de dagelijkse praktijk. Zie het interview met dagelijks bestuurder Peter Augusteyns.

Aan de kade van Heros Sluiskil wordt jaarlijks 650.000 ton ruwe bodemas met binnenvaartschepen aangevoerd. Dit wordt bij Heros hoogwaardig opgewerkt tot grondstoffen voor de GWW en de betonwarenindustrie. De naam van de nieuwe aanbouw van Museum Sluiskil is de Heros zaal. De bouw is namelijk tot stand gekomen middels duurzame grondstoffen van Heros. Zie het sfeerverslag over de heropening van het museum.

Shipfit uit Terneuzen is specialist in scheepsreparatie en -onderhoud. Het bedrijf heeft tevens een uniek roersysteem ontwikkeld voor de binnenvaart. PTS Machinery uit Hulst is specialist in de zwaardere constructie en machinebouw, actief met diverse mooie projecten. Verder komt in deze binnenvaarteditie ook de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) uitgebreid aan bod, dat zich blijft onderscheiden met maatwerkoplossingen.

Inhoud nummer 6-2021

Binnenvaart houdt goed stand	2
Column Van Traa Advocaten	7
Rederij De Jong verhuist naar gloednieuw pand in Maassluis.....	8
Shipfit heeft uniek roersysteem ontwikkeld voor de binnenvaart.....	13
Cleaning Professionals: schoonmaken nóg belangrijker.....	14
Heros blijft verbonden met oude cokesfabriek	18
Bouw Nieuwe Sluis op koers	21
Beurs Contacta op 30 november, 1 en 2 december in Zeelandhallen.....	22
Direct je facturen betaald door The Blue Factor	25
PTS Machinery: specialist in de zwaardere constructie en machinebouw	27
Boekbesprekingen.....	28



Binnenvaart houdt goed stand, maar waakzaamheid blijft geboden

Foto: Port of Amsterdam

Cijfers van het CBS wijzen uit dat de binnenvaart, waarmee talrijke ladingsoorten over de Europese binnenwateren worden vervoerd, 349 miljoen ton goederen heeft vervoerd in 2020. Dat is 2,3 procent minder dan in het jaar daarvoor. Deze daling kwam geheel door het internationaal vervoerde gewicht, dat met 4,1 procent daalde. Het binnenlands vervoerde gewicht door binnenvaartschepen nam licht toe.

De binnenhavens zijn een essentiële schakel in de logistieke keten. Het zijn economisch belangrijke knooppunten die een wezenlijk onderdeel vormen van de achterlandverbindingen. De binnenhavens zijn van groot belang voor de aan- en afvoer van en naar de Nederlandse zeehavens. Het is zaak om als binnenhavens te blijven ontwikkelen en toegevoegde waarde te leveren, zodat dit Nederland versterkt in hun positie ten opzichte van Europa.

Droge bulk

Het internationaal vervoerde gewicht door binnenvaartschepen daalde in 2020 vooral bij het transport van droge bulk, zoals kolen en ijzererts (8,6 procent). Het internationale vervoer van natte bulkgoederen nam met 1,7 procent toe. De daling van het internationaal vervoerde gewicht werd veroorzaakt door afgenomen afvoer en doorvoer, de aanvoer vanuit het buitenland nam wel toe.

Seine-Nord

De aanleg van het Seine-Nord Kanaal is een belangrijke doelstelling in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T).

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

Energietransitie

Door de energietransitie daalt het vervoer van kolen en olie. Dat heeft een behoorlijke impact op de binnenvaart. Naar verwachting zullen de verschillen in soorten ladingen de komende jaren verder toenemen. In de droge bulk (met name kolen) is er al jarenlang een dalende curve door de energietransitie. Ook de stikstofcrisis zal zijn sporen nalaten. Deze crisis leidt namelijk tot een daling in het vervoer van bouw- en grondstoffen. Daar tegenover staat de

verdere groei in containers. Op het gebied van natte-lading zal vervoer en opslag van olie afnemen, bijvoorbeeld door het toenemende aantal elektrische auto's.

Schonere motoren

Met name kleinere ondernemers in de binnenvaart hebben het lastig vanwege nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van verduurzaming. Ze moeten bijvoorbeeld investeren in schonere motoren of nabehandelingsinstallaties om de uitstoot van schepen te verminderen. Een groot deel van de binnenvaartvloot zal echter nationale of Europese ondersteuning nodig hebben om te kunnen verduurzamen.

Green Deal Binnenvaart

In het kader van de Green Deal Binnenvaart van de Europese Commissie krijgt de sector binnenkort een milieulabel. Door dit label



worden de verschillen in emissies tussen schepen op een objectieve manier zichtbaar. Dit zal impact hebben op de markt omdat havenbedrijven, verladers en banken dit milieulabel laten meewegen bij vaarwegen, contracten en financiering. De Europese Green Deal zet voor de langere termijn in om het vervoer over water met 25 procent te laten stijgen. Bedrijven kunnen zich daarbij extra onderscheiden op het gebied van duurzaamheid.

Vergroening

Vergroening in de binnenvaart heeft gevolgen voor de omvang en samenstelling van de binnenvaartvloot. Door de wet- en regelgeving voor nieuwe en duurdere scheepsmotoren (Stage V) zijn er vooral voor de oudere en kleinere schepen in de vloot minder mogelijkheden. Het vermogen van de ondernemers in deze lagere tonnageklassen is vaak niet toereikend, waardoor financiers terughoudend zijn. De trend van steeds grotere schepen in de binnenvaart dreigt daardoor in een stroomversnelling te geraken. Dat kan zorgen voor een averechts effect, met een omgekeerde modal shift tot gevolg. De lading van deze kleinere schepen zal zich dan verplaatsen naar het wegvervoer, met alle congestieproblemen van dien.

Vervoersaandeel

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

Bestemmingen

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

Levensader

De Rijn is de levensader van de binnenvaart met ongeveer 70 procent van het ladingvolume. Door de lage waterstanden in de afgelopen jaren is de betrouwbaarheid van de Rijn echter niet meer een gegeven. Vandaar dat verladers in toenemende mate kiezen voor vervoer per spoor, naast transport over het water.

Toekomstbestendig

Europa blijft desondanks onverkort inzetten op de binnenvaart omdat het vervoer over het water toekomstbestendig is. De uitstoot van CO₂ per ton vervoerde lading



is via de binnenvaart aanzienlijk minder dan bij vervoer over de weg. Doelstelling van de Europese Commissie is dat in 2030 dertig procent van alle transporten in Europa over water of spoor zal geschieden. In 2050 moet dat meer dan de helft zijn.

Rijn

Het vervoer op de Rijn en de zijrivieren is de belangrijkste markt voor de binnenvaart. De afvoer naar de Oostburen viel de afgelopen jaren met 10 procent terug en deze dalende lijn zet zich in 2021 door. Oorzaken hiervoor zijn naast de pandemie, de afbouw van het kolenvervoer, de moeizaam draaiende zware industrie en de afgenomen betrouwbaarheid door laag water dat sinds het droogtejaar 2018 verladers naar het spoor deed uitwijken.

Inland terminals

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

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



PTC onderscheidt zich met maatwerkoplossingen

De Particuliere Transport Coöperatie (PTC) blijft zich met maatwerkoplossingen onderscheiden. PTC zorgt mede dankzij haar coöperatieve rechtsvorm voor voldoende lading voor haar leden. Het is een sterke organisatie van individuele schippers. Door de krachten te bundelen is PTC al ruim 25 jaar in staat gebleken om ook tijdens moeilijke economische en maatschappelijke omstandigheden een compleet pakket met logistieke diensten aan te bieden. Ze heeft een gevarieerde vloot van een vijftigtal 800 tot 3500 tons schepen. PTC houdt met een

Vervolg op pagina 5





ONTMANTELLEN 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
4456 TW
Nieuwdorp

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



VERANTWOORD OMGAAN
MET **SCHEEPSAFVAL** EN
INDUSTRIEEL AFVALWATER

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE




Vertegenwoordigd in de grotere havens:

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

M Martens
CLEANING

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

MET DE NIEUWE SLUIS TERNEUZEN BOUWEN WE AAN DE TOEKOMST



SASSEVAART
VOORTVAREND EN DOORDACHT

Sassevaart is een combinatie van BAM, DEME en Van Laere NV

ladingvolume van 5.000.000 ton in totaal 225.000 vrachtwagenbewegingen per jaar van de weg.

Breed pallet schepen

Met de binnenvaartschepen worden droge bulkclading zoals staal, kolen, kunstmest, zand, grind, agrarische producten en containers naar een breed pallet klanten gebracht. Soms is het de ene dag laden en de andere dag lossen, maar dat is uiteraard sterk afhankelijk van de te overbruggen afstanden.

Extreme waterstanden

Naast het feit dat er de afgelopen tien jaar veelal sprake was van laag water op de rivieren, is de binnenvaart dit jaar geconfronteerd met extreem hoog water. Ook onder deze buitengewone omstandigheden weet de planning van PTC, in goed overleg met haar klanten, tot de juiste oplossingen te komen om toch iedereen optimaal te kunnen blijven bedienen. Samen met de klant wordt er gebrainstormd over hoe vervoerstromen kunnen verbeteren en verduurzamen.

Kracht

PTC biedt zekerheid voor haar leden, de schipper-eigenaars van een moderne vloot. „De kracht is onze samenwerking. We hebben voldoende vast werk om al onze leden dagelijks te laten varen, al zorgen wisselende extreme waterstanden soms voor de nodige uitdagingen. Ook waren de gevolgen van de pandemie merkbaar. PTC heeft het voordeel dat de schepen ook in de kleinere haarvaten van de waterwegen kunnen komen. De scheepsverhouding is afgestemd op het ladingpakket waardoor de samenstelling van onze vloot goed in balans is”,



Naar verwachting zal het Amsterdamse waterstofschip Neo Orbis eind 2022 in de vaart komen.

aldus Ella Hofs, manager Sustainability van de Particuliere Transport Coöperatie (PTC).

Waterstof

Waterstof is in de ogen van PTC de oplossing voor emissieloos varen in de toekomst. „Geen halve investeringen meer in milieu die weinig uithalen en waarbij de overheid de spelregels tussentijd weer kan veranderen. Waterstof kan ook de oplossing bieden voor de retrofit schepen waaruit nu het grootste deel van de binnenvaart nog bestaat. Zodra we een schip in kunnen richten met een waterstofmotor varen we 100 procent zonder emissie. Dit is in onze ogen de toekomst. Ook de politiek zal zijn verantwoordelijkheid moeten pakken en onder andere met subsidies en duidelijke regelgeving moeten komen”, vult penningmeester Henri van Sandijk van PTC aan.

Motor

De aangescherpte Europese regelgeving vormt een extra uitdaging in de sector. Een

motor van een binnenvaartschip gaat zelden kapot. Binnenkort moeten echter alle motoren van binnenvaartschepen aan de nieuwe Europese norm voldoen, bijna 1 op 1 vergelijkbaar met Euro 6 vrachtwagens. Dit wordt een hele tour.

Investering

Zo'n nieuwe motor vergt een investering van € 400.000 (klein vermogen) tot € 750.000 (groot vermogen). Dat is bijna net zoveel als voor een nieuw schip in de kleinere tonnage klasse. Probleem is echter dat nieuwbouw van kleinere schepen niet meer rendabel is.

Alternatieven

Vandaar dat er alternatieven, zoals varen op waterstof, bedacht worden om de bestaande schepen toch te kunnen laten doorvaren. PTC neemt samen met Tata Steel, Port of Amsterdam en TU Delft deel aan het project H2Cargoship om een binnenvaartvrachtschip middels retrofit op waterstof te laten varen via waterstof. Van de totale vloot in Nederland van 12.000 binnenvaartschepen wordt jaarlijks slechts een honderdtal motoren vervangen. Naast investeringen op korte termijn in nieuwe Stage V en/of Euro 6 motoren, eventueel in combinatie met het bijmengen van HVO, zal op de langere termijn het varen op waterstof voor de lagere tonnageklassen uitkomst kunnen gaan bieden.

Startende ondernemers

PTC wil dan ook graag nieuwe leden in de moeilijk te financieren tonnagegroep tot 1500 ton laten aansluiten. Een toenemend aantal van deze binnenvaartschepen is de afgelopen jaren noodgedwongen naar de sloop gegaan. „Dat is ook vanuit de vervoersgarantie van PTC een ongewenste situatie. De schepen in de kleinere klassen zijn een mooie opstap voor jonge startende ondernemers. Het is dan ook belangrijk dat de kredietlimiet hoger wordt voor de schipper die zijn vaartuig wil financieren”, onderstreept Van Sandijk.

www.ptcba.eu



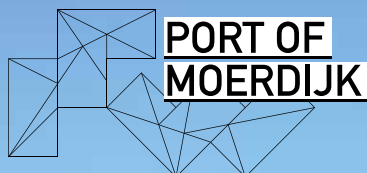
Shipfit BV Scheepsreparaties

Uw reparatiekade voor de deur

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

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

www.shipfit.nl



PORTOFMOERDIJK.NL

**CON
NECT
ING
YOU**

Geslaagde beurs Europort in Ahoy



Van dinsdag 2 tot en met vrijdag 5 november was er in Rotterdam Ahoy weer een geslaagde Europort beurs. Europort is al decennia lang de beurs en ontmoetingsplek waar de internationale maritieme industrie samenkomt om te verbinden, samen te werken en te innoveren. 80 jaar later was de behoefte om elkaar face-to-face te ontmoeten sterker dan ooit. Ook vanuit Vlaanderen stijgt de belangstelling voor Europort. De foto's zijn gemaakt op de stand van EDR Antwerp Shipyard. Binnenkort start de bouw van het nieuwe hoofdkantoor van EDR aan de Rechteroever in Antwerpen. EDR beschikt tevens over een vestiging op Linkeroever. In een van de komende edities volgt een uitgebreide reportage in Seaport over scheepswerf EDR.



COLUMN

Vervrachter, bevrachter of broker?

In het zeevervoer, maar ook in de binnenvaart, worden met regelmaat bevrachtingsovereenkomsten gesloten via brokers (bevrachtingsmakelaars). In de praktijk schermen brokers vaak hun klanten af. Wanneer een broker richting de scheepseigenaar doet alsof een klant wordt vertegenwoordigd, terwijl dat niet het geval is, kan dat onder omstandigheden voor de broker verkeerd uitpakken, zo blijkt uit een recent vonnis van de rechtbank Rotterdam.

De zaak betreft het vervoer over zee van een bulkclading graanproducten van Libreville, Gabon, naar Dakar, Senegal met het zeeschip "UAL Texas". De vervrachter, 'UAL', verkeerde in de veronderstelling dat zij met een klant, 'MIS' van broker, 'Dumar', een reisbevrachtingsovereenkomst had gesloten op basis van het Gencon-formulier. MIS zou daarbij zijn vertegenwoordigd door Dumar. MIS had een heel ander beeld. Die verkeerde in de veronderstelling met Dumar zelf een vervoerovereenkomst te hebben gesloten, en in ieder geval niet met UAL. Na aankomst van de "UAL Texas" in de loshaven betaalde MIS de facturen van UAL voor zeevracht en overliggeld (demurrage) niet. MIS stelde zich op het standpunt niets met UAL van doen te hebben en die niet te kennen. Het gevolg was dat de situatie escaleerde en UAL overging tot lossing van de lading en beslag daarop legde. Dit, ondanks dat een FIOS-clausule (Free In Out Stowed) in de bevrachtingsovereenkomst was opgenomen, op grond waarvan MIS de lossing diende te verzorgen. MIS liet op haar beurt beslag leggen op de "UAL Texas". Uiteindelijk werd tussen UAL en MIS een schikking getroffen en kon de "UAL Texas" de haven met vertraging verlaten.

UAL nam vervolgens verhaal op Dumar met de stelling dat schade, bestaande uit diverse kosten en vertraging, is ontstaan doordat Dumar zich ten onrechte als vertegenwoordiger van MIS heeft voorgedaan. UAL kreeg gelijk van de rechtbank, die oordeelde dat Dumar onrechtmatig heeft gehandeld en de schade van UAL moet vergoeden.

Deze zaak maakt duidelijk dat het voor een broker van groot belang is dat als hij zich voordoe als vertegenwoordiger, hij daartoe ook bevoegd is. Handelt de broker in eigen naam, of zonder volmacht dan kan dat vergaande consequenties hebben. Hij moet instaan voor zijn volmacht en als er onbevoegd is vertegenwoordigd, dan is hij aansprakelijk wanneer daardoor schade ontstaat. Het is verstandig die situatie voor te zijn en te zorgen voor een deugdelijke volmacht en, indien problemen zich voordoen, om tijdig advies in te winnen en de zaak niet te laten escaleren.

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



” International trade,
transport & insurance

vantraa.nl



Nieuwe zichtlocatie in Maassluis is bevestiging van de groei Rederij de Jong blijft uitbreiden



Rederij de Jong is eind september verhuisd van het te krappe kantoor aan de Montrealweg in Rotterdam naar een nieuw ruim pand aan de Buitendijk in Maassluis. Vanuit deze prachtige zichtlocatie ziet Pelger de Jong een duwboot van zijn rederij met agribulk voorbijvaren over de Nieuwe Waterweg, die direct uitmondt op de Noordzee. „Vanmorgen nog voer er een bak van ons voorbij met ringen voor offshore wind fundaties naar de Tweede Maasvlakte”, zegt de 33-jarige operationeel directeur. Het geeft tegelijkertijd aan dat de rederij, van origine sterk in het vervoer van kolen, meebeweegt met de energietransitie.

Na de Leuvehaven en de Delftse Vaart verhuisde Rederij de Jong in 1999 in Rotterdam naar de Montrealweg, maar ook in de Botlek groeide het bedrijf uit zijn jasje. „Dat viel vooral op tijdens corona. Het was lastig om 1,5 meter afstand te bewaren. We kon-

den letterlijk geen bureau kwijt.” Inmiddels heeft Pelger al vijf nieuwe collega's mogen begroeten op kantoor in Maassluis.

Werk voorbijvaren

„In het nieuwe pand zien we ons werk weer voorbijvaren. In de Botlek was het uitzicht na de sloop van de Maassilo langzaam verdwenen. We zijn heel blij met de nieuwe zichtlocatie, absoluut. In de Botlek stonden we stil. De nieuwe huisvesting is een bevestiging van het feit dat we uitgegroeid zijn tot een grote speler in de binnenvaart en duwvaart. Bovendien zijn we sinds enkele jaren via onze dochteronderneming C-Shipping & Logistics ook in de zeevaart actief. Daardoor kunnen we voorzien in ketenregie en van A tot Z een one stop shopping aanbieden.” Ondanks het uitslaan van de vleugels is de familiale sfeer bij Rederij de Jong altijd gebleven. Dankzij de platte organisatie-

structuur zijn en blijven de lijnen kort.

Droge bulk

Het familiebedrijf is al meer dan een eeuw gespecialiseerd in het transport over water van droge bulk, met name in de sectoren energie en agri. Met Pelger de Jong en zijn broer Wessel als technische man staat inmiddels de vijfde generatie aan het roer van het familiebedrijf. Vader Willem de Jong (65) is algemeen directeur. Opa Pieter de Jong (inmiddels 94) komt nog drie keer per week langs om even bij te praten. De vorig jaar aangeschafte coaster RDJ Johanna voor C-Shipping & Logistics, is een herdenking aan oma Johanna de Jong.

Corebusiness

De onderneming werkt al ruim 100 jaar als onafhankelijke rederij en beschikt over een uitgebreide vloot voor binnenvaart en



duwvaart. Ook anno 2021 zijn transport en (drijvende) opslag van biomassa (houtpellets), projectlading, kunstmest, rijst, granen en grondstoffen voor veevoer nog altijd corebusiness, maar er vindt ook diversifiëring plaats met bijvoorbeeld mineralen en bouwgrondstoffen.

Uitbreiding

Met het nieuwe pand in Maassluis is de weg geplaveid voor verdere uitbreiding van het bedrijf. „Groeï is ingegeven door ambitie, maar ook omdat we de risico's willen spreiden zodat we minder kwetsbaar zijn. We willen bijvoorbeeld minder afhankelijk zijn van energiecentrales. De sluiting van de centrales in Nijmegen en Geertruidenberg kostte ons vanaf 2017 miljoenen tonnen vracht per jaar. Dat was een flinke klap, waardoor we twee jaar dieprode cijfers schreven. Tegelijkertijd bood het ook nieuwe kansen”, legt Pelger de Jong uit.



Operationeel directeur Pelger de Jong.

Oude niveau

Mede dankzij diversifiëring was het ladingvolume in 2020 in totaal 7,5 miljoen ton en dit jaar wordt zelfs een hoeveelheid van 8 miljoen ton bereikt. Daarmee verbeterd

Rederij de Jong zelfs het oude niveau van 2016, vóór het sluiten van de energiecentrales. „We zijn steeds meer houtpellets gaan vervoeren ten behoeve van de opwekking van nieuwe energie in biomassa-centrales. Eén bak kolen staat gelijk aan anderhalve houtpellet voor dezelfde hoeveelheid energie. Daarnaast is ook het vervoer van agri-producten zoals kunstmest en grondstoffen voor veevoer toegenomen.”

Veevoeder

Zo belevert Rederij de Jong een aantal fabrieken in de veevoederindustrie. „Wij zorgen ervoor dat de grondstoffen naar de fabrieken gaan en de loodsen gevuld worden. Op hun beurt leveren de fabrieken producten aan de boeren voor hun dieren.” De agribulk is na de energie de belangrijkste sector voor Rederij de Jong. Gemakshalve vat Pelger de lading van zijn bedrijf samen als alles wat niet vloeibaar is, waaronder ook breakbulk en grote constructies voor de offshore wind energiemarkt.

Verjonging aan boord

Terwijl er op kantoor ondertussen al een aantal nieuwe jonge mensen werkzaam zijn, blijft verjonging aan boord van het team van Rederij de Jong een uitdaging. „Van origine zijn er de varende gezinnen, maar de nieuwe generatie kiest steeds meer voor het leven aan wal. Het klinkt gek: aan lading hebben we geen gebrek, maar wel aan nieuw vakbekwaam personeel zoals schippers, stuurmannen en matrozen. Daarom zijn we al jaren geleden zelf begonnen met het opleiden van varend personeel. Ook proberen we, mede om aantrekkelijk te zijn voor nieuwe mensen, onze vloot te vernieuwen. Zo hebben we vorig jaar de nieuwe(re) duwbotten Aquarius en Leo aangeschaft”, vertelt de operationeel directeur.

C-Shipping & Logistics

Met dochteronderneming C-Shipping & Logistics heeft Rederij de Jong met succes

Vervolg op pagina 10



de grote stap naar vervoer over zee gezet, waardoor een complete keten van vervoer kan worden aangeboden. Van het Europese achterland tot elke zeehaven en andersom. Het gaat veelal om Europese kustvaart, maar de rederij behartigt inmiddels ook import- en exportbeladingen van en naar de andere kant van de oceaan.

Ketenregie

Met de recente verhuizing naar Maassluis is Rederij de Jong klaar voor de toekomst. Inclusief de inmiddels zeven medewerkers van C-shipping & Logistics zijn er in het nieuwe pand 26 mensen werkzaam. Deze dochtermaatschappij is gespecialiseerd in zeebevrachting, scheepsagenturen, binnenvaart en op- en overslag. Met deze diensten wordt verladers ketenregie aangeboden.

Ontzorgen

„We kunnen klanten nu een breed servicepakket aanbieden. We ontzorgen ladingbe-langhebbenden in al hun vervoerswensen. Wij bieden ze alle diensten aan in een van A tot Z-verhaal. Het scheelt een hoop tijd en moeite als je alles in één hand hebt, met één aanspreekpunt voor de hele keten”, aldus Pelger.

Grondlegger

Rederij de Jong is in 1889 gestart in Krimpen aan de IJssel door ‘de opa van opa’, Pieter de Jong senior. De grondlegger van het bedrijf, wiens fraaie beeld meteen opvalt bij binnenkomst in het nieuwe pand, vervoerde zelfstandig maar ook als beurtschipper vracht met een klein scheepje op de Hollandse IJssel. De overgrootvader van Pelger (Willem de Jong senior) nam het over en kocht een motorschip om de steeds grotere hoeveelheden te kunnen vervoeren. Het vervoer



werd uitgebreid met onder andere mineralen, granen, suiker en rijst.

Tjalk

Kleine scheepjes als een tjalk werden grotere schepen van 300 ton voor opa Pieter de Jong en zijn broer Jan, de Rijnstroom 1 en 2. De officiële naam van het bedrijf was daarom lange tijd Gebroeders P. en J. de Jong B.V. Het dienstpakket werd uitgebreid met bevrachting van andere, ingehuurdde schepen. Op een gegeven moment had de rederij zes eigen schepen, vooral Kempenaars, wat toen best veel was voor een binnenvaartonderneming.

Duwbakken

Het familiebedrijf was ook een van de eerste rederijen in Nederland die met duwbakken

ging varen, waarvoor vader Willem de Jong in 1985 een eerste duwboot aanschafte. Daarmee ontwikkelde Rederij de Jong zich ook in de opslag van granen en veevoer of grondstoffen hiervoor. Het vervoer en opslaan breidde zich uit tot de bevoorradiging van de elektriciteitscentrales waarvoor kolen werden aangevoerd vanaf de grote bulkterminals vanuit de grote ARA zeehavens. Vroeger werden die ook nog vaak met coasters vanuit Engeland aangevoerd, wat later werd vervangen door de grote bulkcarriers met kolen vanuit de Verenigde Staten en Zuid-Amerika.

Netwerk

Met de oprichting van dochteronderneming C-Shipping & Logistics in de zeescheepvaart is de orderportefeuille van Rederij De Jong flink uitgebreid. De komst





van Wouter Kleiss en Mathijs van Schaik, al jaren bekende namen in de scheepvaart en transportwereld, betekende namelijk ook een aanzienlijke verbreding van het netwerk. Zij leiden C-Shipping & Logistics en komen daarbij tegemoet aan de behoefte vanuit de markt voor een one stop shopping. De klant wordt volledig ontzorgd door alles voor ze te regelen. Kleiss en Van Schaik brengen daarbij al hun ervaring in zeebevrachting en chartering van ruimte in de zeescheepvaart in.

Werkgebied

Vandaag de dag is Rederij de Jong B.V. één van de grootste Nederlandse rederijen voor binnenvaart en de grootste voor duwvaart. Het werkgebied van Rederij de Jong is typisch dat van het ARAG (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Gent)-gebied, Noord-Nederland en de Nederlandse en Belgische Maas.

Vloot

Rederij De Jong heeft een eigen vloot van 42 duwbakken, acht duwbotten, een motor-schip, drie werkschepen en een coaster. Daarnaast zijn er nog een kleine 100 bakken voor langere tijd in huur en twintig binnenvaartschepen die op contractbasis voor Rederij de Jong varen. Als andere ladingbelanghebbenden om meer ruimte vragen gaan de bevrachters de markt op om het juiste schip tegen de beste condities te huren.

Coasters

Naast de eigen coaster RDJ Johanna heeft Rederij de Jong voor de zeetransporten ook drie kleinere coasters tussen de 1.700 en 2.500 ton laadvermogen in bevrachting. Het betreffen gecharterde schepen waarvoor C-Shipping & Logistics het commerciële management verzorgt. Dit type schepen is ideaal voor vervoer van agribulk

vanuit de Baltische staten waar met name veel graan wordt verbouwd en aangeboden. De bevrachting van schepen, het zoeken van de juiste scheepsruimte voor het vervoer van de aangeboden lading, zal een kernactiviteit blijven van C-Shipping & Logistics.

Stuurman

Het overgrote deel van de lading die Rederij de Jong te vervoeren krijgt, kwam al van over zee. Algemeen directeur Willem de Jong heeft nog als stuurman op de kustvaart gevaren. Vandaar dat er altijd al interesse was voor de zeevaart. Veel veevoer wordt in Amsterdam en Rotterdam overgeslagen voor vervoer met kleinere schepen naar Zweden en Denemarken. Voor andere bedrijven worden bijvoorbeeld granen vanuit de Zwarte Zee, het Verenigd Koninkrijk en de landen rond de Oostzee verscheept.

Gecombineerd pakket

Rederij de Jong en haar dochteronderneming C-Shipping & Logistics kunnen een gecombineerd pakket van diensten aanbieden om voor verladers het vervoer van deur tot deur te regelen. Met de samenwerking onder de vlag van C-Shipping & Logistics worden de zorgen voor de klanten over het transport van hun lading uit handen genomen. Met het regelen van het vervoer vanaf de kade waar het wordt aangeboden tot die van de afnemer is er een betrouwbaar aanspreekpunt voor de hele keten.

Graan

De klanten van C-Shipping & Logistics zijn ladingbelanghebbenden (eigenaren of verladers) in granen en veevoer. Bijvoorbeeld een partij van 3.000 ton graan afkomstig uit de landen om de Zwarte Zee die moet naar een afnemer in België. C-Shipping & Logistics regelt het zeetransport vanuit de duwbakken of binnenvaartschepen van Rederij de Jong en de aflevering aan de kade van de klant in België.

Waterstof

Innovatie en duurzaamheid zijn ook voor Rederij de Jong belangrijke speerpunten van beleid. „Varen op waterstof of ammoniak biedt veel mogelijkheden in de toekomst. Ook autonoom of semi-autonoom varen zit er aan te komen, met minder of geen bemanning dus. Gelukkig denken wij niet in termen van bedreigingen maar van kansen”, onderstreept Pelger de Jong. Die positieve grondhouding blijkt wel uit de renaissance van het familiebedrijf na de sluiting van bovengenoemde kolencentrales. En met het gloednieuwe pand in Maassluis staan alle seinen op groen voor verdere uitbouw van Rederij de Jong.





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

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

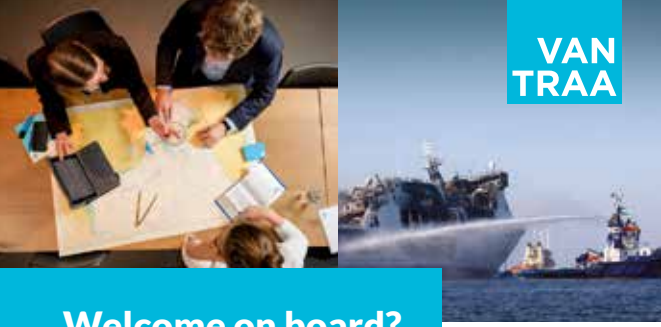
Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een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

LIFTAL




MARITIEM	BOUW	OFFSHORE	ENERGIE	INDUSTRIE
Liftal Vlissingen Groenlandweg 4 Havennummer 4056 4455 SN Nieuwdorp (Vlissingen-Oost) Tel: +31 (0) 118 - 488 450 Email: vissingen@liftal.com	Liftal Rilland De Poort 15 4411 PB Rilland Tel: +31 (0) 113 - 571 523 Email: rilland@liftal.com	Liftal Rotterdam p/a Admiraal de Ruysterstraat 24 3115 HB Schiedam Tel: +31 (0)10 - 60 036 60 Email: rotterdam@liftal.com	Liftal Belgium Duitslandstraat 4 9140 Temse Tel: +32 (0)3 710 11 82 Email: temse@liftal.com	



Shipfit is specialist in reparatie en onderhoud van schepen Uniek roersysteem voor de binnenvaart

Henk van de Voorde

Ondernemer Dirk Waaijberg van Shipfit uit Terneuzen, gespecialiseerd in reparatie en onderhoud van schepen, heeft een uniek roersysteem ontwikkeld en gebouwd. De resultaten van de eerste testen zijn zeer goed. Het nieuwe roerwerk kan de stuwkracht van de schroef alle kanten op sturen, zodat het schip in alle vaar-richtingen zowel vooruit als achteruit bestuurbaar is. Of een schipper hard of zacht vaart, of het wel of niet geladen is: er is altijd een efficiënte achteruit.



Het nieuwe stuursysteem, succesvol getest op een vlet, is met name interessant voor de binnenvaart omdat ondanks een geringe diepgang het schip toch naar alle kanten te manoeuvreren is. Ervaren schippers zijn enthousiast over het nieuwe roersysteem, waarop in mei patent is verleend.

Schoon transport

Het vervoer over water is en blijft belangrijk. We willen immers een schone en efficiënte manier van transport. Met de uitvinding van Waaijberg heeft Shipfit een nieuw dubbelwerkend systeem ontwikkeld waarmee een oplossing wordt geboden voor het varen in ondiep water.

Stuwkracht

„Dit systeem maakt het mogelijk om achteruit te varen, terwijl de schroef in vooruit blijft draaien. De behaalde stuwkracht in achter-

waartse richting is ongeveer 50 procent van de voorwaartse stuwkracht. Er is tien procent minder brandstofverbruik vergeleken met het gangbare roer, terwijl de stureigenschappen zeker zo goed en efficiënt zijn”, legt Waaijberg uit. Dit is ook vastgesteld door Marin, het Maritiem Research Instituut Nederland. Ook onbeladen kan met het inventieve roersysteem toch nog achteruit worden gevaren.

Extra veiligheid

Met name om een binnenvaartschip ook onbeladen te voorzien van een goed werkende achteruit, is het nieuwe roersysteem



zeer geschikt. Gezien de regelmatig voorkomende lage waterstanden van de rivieren is het een goede oplossing om de schepen veilig te kunnen laten varen. De werking van het roersysteem zorgt voor een zo groot mogelijke remkracht.

Snel stoppen

„Het allerbelangrijkste is namelijk dat een schip bij ondiep water zo snel mogelijk stil kan liggen. Vooral als een schip leeg vaart kan dat een probleem zijn. De toegenomen flexibiliteit zorgt voor extra veiligheid want in geval van nood kan het schip snel stoppen en blijft het bestuurbaar.”

Allerlei reparaties

Het ruim tien jaar jonge Shipfit heeft vijf jaar geleden op een geheel nieuwe locatie aan de

Beneluxweg (aan het kanaal van Gent naar Terneuzen) een goed geoutilleerde nieuwe loods van 30 meter lang en 15 meter breed gerealiseerd. Hier is de ondernemer met enkele medewerkers druk doende met allerlei reparaties voor schepen, variërend van roerwerken en pompen tot het inbouwen van een nieuwe motor. Opdrachtgevers zijn binnenvaartschippers en rederijen. De schepen komen uit heel Europa.

Smid aan het water

„Ik vind het mooi om een schipper te helpen en hem tevreden te zien wegvaren. Een schip is eigenlijk een grote constructie. Voor reparatiewerkzaamheden moet je vooral beschikken over handigheid en creativiteit. Je bent zowel metaalbewerker als monteur die ook een motor moet kunnen repareren of inbouwen. We doen alle reparaties boven het water, behalve schilderwerk en betimmering. Ik ben eigenlijk een soort van smid aan het water.”

www.shipfit.nl



Dirk Waaijberg: „Het dubbelwerkend systeem maakt het mogelijk om achteruit te varen, terwijl de schroef in vooruit blijft draaien.”



Cleaning Professionals groeit ook tijdens covid door acquisities Schoonmaken nóg belangrijker



Cleaning Professionals blijft met nieuwe acquisities de horizon verruimen. Met de recente overnames van Cityservice uit Antwerpen en Rupelcleaning uit Niel staat de teller al op meer dan dertig acquisities in de afgelopen vijftien jaar. Het vertrouwen in de economie neemt toe en de vaccinatiegraad blijft stijgen. Tegelijkertijd is de mondiale pandemie een wake up call voor gezondheid, veiligheid en reinheid. Dat betekent dus ook dat bij samenleving en bedrijfsleven de bewustwording aanzienlijk is toegenomen van het belang van goed schoonmaken, hygiëne en desinfectie. Cleaning Professionals merkt dat in de dagelijkse praktijk. Naast het reguliere schoonmaken verleent het Vlaamse bedrijf ook diensten die een rechtstreeks gevolg zijn van de coronamaatschappij. Bijvoorbeeld in verband met dienstverlening voor schepen die vanwege onderhoud aanmeren in de haven.

Zeebrugge

„Afgelopen zomer nog hebben we voor een groot installatieschip in de haven van Zeebrugge alle bemanningsleden geregistreerd en gecontroleerd op mogelijke koorts met betrekking tot covid. Verder hebben we naast reinigingswerkzaamheden aan boord, op de kade ook het sanitair en de gangway gedesinfecteerd. Op vraag van de klant (en ter geruststelling van de bemanning) was er dag en nacht een team van ons ter beschikking, waarbij we onder andere ook voor mondklappers, desinfectiemiddelen en handschoenen zorgden”, aldus dagelijks bestuurder Peter Augusteyns van Cleaning

Professionals, dat zich stilaan in de top 10 van Belgische schoonmaakbedrijven nestelt.

Vestigingen

De hoofdvestiging van Cleaning Professionals bevindt zich in Aalst. Daarnaast heeft de onderneming kantoren in Brasschaat, Brugge, Dessel, Oostende, Niel, Sint-Niklaas en Wevelgem. Tevens heeft zusterbedrijf Glanzer vestigingen in Zandhoven, Lier en Antwerpen.

Jongste loten

Sinds de start in 2006 door de ondernemers Luc van de Voorde en Marco Apers heeft



Cleaning Professionals meer dan dertig kleine en middelgrote bedrijven overgenomen. De jongste loten aan de stam van deze Vlaamse onderneming zijn Cityservice uit Antwerpen en Rupelcleaning uit Niel. Deze bedrijven blijven onder hun eigen naam opereren, net als het in 2009 overgenomen Glanzer, eveneens een zusterbedrijf van Cleaning Professionals.

Vebego

De grondleggers van Cleaning Professionals zijn 15 jaar geleden met vrijwel niks begonnen. Mede door het vertrouwen van de bank en de financieel sterke back-up van medeaandeelhouder Vebego konden Luc en Marco het bedrijf uit laten groeien tot een begrip in België.

KMO land

België is een echt KMO land. Cleaning Professionals heeft veel kleine en middelgrote schoonmaakbedrijven gekocht, bijvoorbeeld bedrijven die geen opvolging hadden, niet durfden te investeren, niet voldoende middelen hadden om problemen te tackelen of op omvallen stonden. In 2007 werd met Cleaningboy uit Kortrijk het eerste bedrijf overgenomen, een jaar later gevolgd door Clean Contractors uit Aalst. Beide bedrijven waren goed voor een stevige klantenportefeuille en ruim 100 werknemers, waardoor er sprake was van een vliegende start.

Regioverantwoordelijken

Het schoonmaakbedrijf kiest doelbewust voor korte communicatielijnen. Het ondernemersbloed van de oprichters heeft zich vertaald over de hele organisatie. „De Regioverantwoordelijken hebben bij ons een grote beslissingsbevoegdheid. Op die manier kunnen ze opereren als kleine ondernemers binnen hun regio, onmiddellijk de nodige beslissingen nemen en een gepersonaliseerde dienstverlening bieden aan de klant. Dit zorgt voor een correcte inschatting van de schoonmaaktijd, een continuïteit in dienstverlening en een uiteindelijke kostprijs die in balans is”, benadrukt Peter Augusteyns.

Respecteren

Ook in de relatie met de medewerkers is er een persoonlijke aanpak. „Je moet je mensen respecteren en beschermen. We willen onze medewerkers een optimaal gevoel van veiligheid geven. Daarbij hoort ook een correcte en snelle verloning, onmiddellijk na het afronden van de maand.”

Waardering

Regelmatige uitingen van waardering zijn daarom evident voor Cleaning Professionals. De medewerkers zijn trots op hun vak en op wat ze dagelijks presteren. Tevreden medewerkers zijn goed



gemotiveerd en stralen dat ook uit naar de klant.

Krapte op de arbeidsmarkt

Het is vandaag de dag lastig om vacatures in te vullen, met name in sectoren als techniek, logistiek, zorg én facilitaire dienstverlening. Die krapte op de arbeidsmarkt dreigt steeds meer een probleem te worden. Met goede arbeidsvoorwaarden en gedegen opleidingen blijft Cleaning Professionals mensen aan zich binden en tracht het ook nieuwe medewerkers te werven.

MVO

Voor Cleaning Professionals is Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) een van de speerpunten van beleid. Duurzaamheid is een belangrijke pijler waarop het bedrijf is gevestigd. De onderneming werkt dan ook zoveel mogelijk met biologisch afbreekbare schoonmaakmiddelen en materialen die hergebruikt kunnen worden.

Veiligheid

Terwijl schoonmaken vroeger een sluitpost op de begroting was voor veel bedrijven, staat het tegenwoordig synoniem voor veiligheid. „Veilig schoonmaken, desinfecteren en een virusvrije werkomgeving zijn essentieel. De pandemie is een extra stimulans voor goed poetsen”, vervolgt Peter. De Vlaming heeft anderhalf jaar geleden als dagelijks bestuurder de taken van Marco Apers overgenomen, die vervroegd met pensioen ging.

Kwalitatief maatwerk

Cleaning Professionals is specialist in schoonmaken en glazenwassen. Het bedrijf ontzorgt haar klanten door het uitvoeren van een correcte dienstverlening. Met een persoonlijk gesprek worden de specifieke behoeften van de klant in kaart gebracht. Vervolgens wordt kwalitatief maatwerk geboden. Het brede pallet bestaat met name uit schoonmaakonderhoud van kantoor- en

Vervolg op pagina 16



bedrijfsgebouwen, showrooms, winkelpanden, trappenzalen, scholen, publieke ruimten en gemeentelijke instellingen.

Opleiding

Dat de waardering voor schoonmaken steeds verder stijgt betekent ook dat scholing aan belang wint. Terwijl voorheen schoonmaakmedewerkers als het ware van straat geplukt werden en een borstel in de hand kregen, is in toenemende mate de nadruk komen te liggen op begeleiding en opleiding. Met name scholing is erg belangrijk om veilig en goed te kunnen schoonmaken. Permanente educatie is dan ook bij schoonmaken essentieel.

E-learning

Binnenkort start Cleaning Professionals met een nieuwe cursus schoonmaken voor elke medewerker via een E-learning platform, verklaart de dagelijks bestuurder. „Deze cursus kunnen de mensen op kantoor of thuis volgen, waarbij ook die uren door ons vergoed worden. Onze personeelsdienst kan de voortgang van de opleidingen van de medewerkers op afstand volgen. Nadat de medewerkers met goed gevolg een inhoudstoets hebben afgelegd, ontvangen ze voor deze basisopleiding een certificaat. Hierdoor stijgt tegelijkertijd het vertrouwen van de medewerker in het uitvoeren van zijn job. Daarnaast worden als vanzelfsprekend ook op de werkvloer de fijne kneepjes van het vak bijgebracht.

Gezondheid

„De Belgische overheid zet steeds meer in op gezondheid, veiligheid en duurzaamheid. Dus is er ook een focus op nog beter en frequenter poetsen, zodat de medewer-



kers van bedrijven en instellingen op een veilige en verantwoorde wijze hun werk kunnen uitvoeren”, gaat Peter verder.

Wateroverlast

Bedrijven, kantoren, winkels en scholen worden door Cleaning Professionals en de aanverwante bedrijven schoongemaakt door zo’n duizend medewerkers. Alleen al Cleaning Professionals heeft meer dan 2.800 klanten in de Belgische provincies in Oost- en West-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg en Brabant. „Als gevolg van de wateroverlast van afgelopen zomer in Wallonië ondervinden wij dat ook meer en meer Waalse bedrijven een beroep op ons doen.”

Optimalisatie

Sinds de eerste (grotere) overnames geraakte de ontwikkeling van Cleaning Professionals in een stroomversnelling. Het bedrijf bleef steeds gestaag doorgroeien, soms met vallen en opstaan maar met een steeds verdere optimalisatie van de dienstverlening.

Cultuur

Naast autonome groei zijn steeds meer bedrijven aan de Cleaning Professionals groep toegevoegd door fusies en overname van kleine en middelgrote bedrijven, die vaak nog steeds onder eigen naam en logo werken. Er is steeds bewust voor gekozen om ook de kantoren en de medewerkers over te nemen. Ieder bedrijf heeft zijn eigen cultuur. Het is iedere keer weer een uitdaging om de verschillende culturen bij elkaar te brengen en er op geleidelijke wijze een Cleaning Professionals saus over te gieten. Deze weg van de geleidelijkheid blijkt telkens goed te werken.

„Ook tijdens corona hebben we nog twee bedrijven en een handelfonds overgenomen. Het was een hele uitdaging om een overname van thuis uit te coördineren. We lieten ons echter niet ontmoedigen of afremmen door de moeilijke situatie en achteraf gezien is dat een juiste handelwijze geweest.”

Flexibel

De filosofie van Cleaning Professionals is autonome groei en acquisities (‘kralen rijgen’) in het segment van de kleinere klanten. In tegenstelling tot de grote spelers is haar organisatie daar ook op ingericht. „We zijn flexibel, staan altijd paraat en er zijn hele korte lijnen met de klant, zoals een kleine onderneming dit kan. Ook de schoonmaakmedewerkers wonen bij voorkeur in de omgeving van de klant.”



Peter Augusteyns, dagelijks bestuurder van Cleaning Professionals.



de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Tevens zorgen we voor de dagelijkse schoonmaak op de internationale luchthaven van Oostende-Brugge. Bovendien behoren door de overname van Cityservice inmiddels ook bedrijven tot onze klantenportefeuille die aan de Internationale Luchthaven van Antwerpen zijn gelieerd."

Fijnmazig

De brede klantenspreiding is goed voor de continuïteit van het bedrijf. „Mede doordat we zo fijnmazig zijn georganiseerd in heel het land behoren ook in toenemende mate grotere bedrijven tot ons klantenbestand, zoals winkelcentra. Via onze vlakke interne structuur krijgen deze bedrijven bij Cleaning Professionals de aandacht en de service die ze zoeken „ zegt Peter Augusteys.

Schelderadarketen

Cleaning Professionals heeft sinds enkele jaren op vraag van het Nederlandse zusterbedrijf Stoffels Bleijenberg ook de Schelderadarketen als klant. Via de radarposten wordt het scheepvaartverkeer begeleid met als bestemming de havens van Antwerpen, Gent, Terneuzen, Vlissingen en Zeebrugge. Stoffels Bleijenberg

Marktleider kleine klanten

Cleaning Professionals is uitgegroeid tot marktleider in het bedienen van kleine klanten, maar in haar manier van werken en het benaderen van de klanten is het bedrijf zelf ook klein gebleven. „Ondanks de snelle groei staan rust, kwaliteit en continuïteit steeds centraal. Cleaning Professionals is groot in kleine bedrijven en klanten. Daardoor kunnen we alle klanten bedienen zoals een kleine organisatie, namelijk met een optimale dienstverlening en goede prijsafspraken. Men kan bij ons altijd terecht voor een snelle adequate dienstverlening. Wij weten wat een ondernemer of middenstander nodig heeft“, aldus de dagelijks bestuurder.

Grotere bedrijven

Inmiddels ondervindt Cleaning Professionals dat ook grotere bedrijven haar model van dienstverlening steeds meer opzoekt. „Terwijl voorheen grote organisaties automatisch een beroep deden op



grote schoonmaakbedrijven, zien we dat in toenemende mate ook grotere bedrijven bij ons aankloppen, mede vanwege onze platte organisatiestructuur. Ook voor steeds meer grote klanten is het belangrijk dat men op het gebied van cleaning kan reageren als een klein flexibel bedrijf."

Havens

Naast sectoren als zakelijke dienstverlening en retail is Cleaning Professionals ook actief in transport & logistiek en haven & industrie. „Zo zijn we ook vertegenwoordigd in

poetst de Nederlandse kant van de Schelderadarketen, Cleaning Professionals de Belgische kant.

Grensoverschrijdend

Een grensoverschrijdende samenwerking tussen Cleaning Professionals en Stoffels Bleijenberg is er ook in het kader van de Belgisch-Nederlandse winkelketen Kwantum. Cleaning Professionals neemt het schoonmaken van alle Vlaamse woonwinkels van Kwantum voor haar rekening.





Museum Sluiskil officieel heropend met Heros zaal

Heros blijft verbonden met oude cokesfabriek

Henk van de Voorde

Dankzij de vernieuwing van de productiecapaciteit in de afgelopen jaren én de huidige uitbreiding van het terrein met 8 hectare is Heros klaar om de snelle ontwikkelingen in de circulaire wereld voorlopig weer het hoofd te bieden. Het akkerland aan de Noordzijde op het Ecopark Terneuzen wordt momenteel ingericht als industrieterrein. Bij de grootste opwerker van AEC bodemas in Europa zijn inmiddels 100 mensen werkzaam en er zijn doorlopend vacatures. Aan de kade van Heros wordt er jaarlijks 650.000 ton bodemas per schip aangevoerd.

Dankzij moederbedrijf Remex Mineralstoff GmbH zijn in de afgelopen jaren ook een nieuwe AEC-bodemas opwerkingsinstallatie, de daaraan gerelateerde vernieuwde wasstraat en een non-ferro fabriek gerealiseerd. Leidraad daarbij zijn de gewenste ontwikkelingen vanuit de Green Deal voor de verduurzaming van AEC-bodemas. Heros is zich ervan bewust dat de circulaire ontwikkelingen door blijven gaan en naar de toekomst toe nog meer investeringen en innovaties vragen. Het gebied dat nu nog weiland is, wordt eerst bijna twee meter opgehoogd zodat het op hetzelfde niveau wordt gebracht als het overige bedrijfsterrein. De oplevering zal eind volgend jaar zijn.

Verdere innovaties

De exacte invulling van het nieuwe terrein staat nog niet vast, maar volgens directeur Arie de Bode is het met name van belang voor opslag van nieuwe producten. Ook moet gedacht worden aan verdere innovaties. „Bijvoorbeeld als we een alternatief voor

Heros breidt uit vanwege de snelle ontwikkelingen in de circulaire wereld.

cement willen maken, waardoor er nog meer metalen uit de bodemassen kunnen worden teruggewonnen. Groen cement zorgt voor verlaging van de CO₂ footprint, maar vergt verregaande innovaties. Daarbij worden er meer duurzame grondstoffen teruggewonnen”.

Chemisch

De productieprocessen bij Heros zijn nu nog volledig mechanisch, maar met innovatieve oplossingstechnieken zou bijvoorbeeld nog meer koper uit de bodemassen kunnen worden gehaald. „Een chemisch medium kan daarbij behulpzaam zijn. Dat zijn kostbare technieken en vraagt andere disciplines. Zover zijn we nog niet, maar we groeien er wel naar toe. Het voordeel is dat we dan een groot nieuw terrein achter de hand hebben”, vervolgt De Bode.

Goed nabuurschap

Als erfopvolger van de oude cokesfabriek is voor Heros goed nabuurschap een vanzelfsprekendheid. Ook bij de komende uitbrei-

ding van het terrein wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het dorp Sluiskil aan de overzijde van het Kanaal. De al aanwezige landschapswal wordt doorgetrokken en gaat over in een min of meer groene zone met aandacht voor bosschages en struikgewas, zoals in Zeeland wel meer voorkomt.

Kadeterrein

De realisering van het nieuwe kadeterrein van Heros begin 2020 is ook een mooi voorbeeld van goed nabuurschap. Op verzoek van de Sluiskillenaren zijn de door betonrot aangetaste silo's gesloopt en is het kadeterrein opnieuw ingedeeld. Jaarlijks worden er grote hoeveelheden onbewerkte bodemas per schip aangevoerd en na hoogwaardige opwerking als duurzame producten weer afgevoerd via deze kade. Door de vernieuwde indeling op de kade zijn er minder logistieke bewegingen en daardoor is er ook minder geluidsoverlast.

Working for the future

Daarmee wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van het dorp Sluiskil.



De nieuwe Heros zaal in Museum Sluiskil, met de brandweerwagen van de oude cokesfabriek en de Commer van het oude Elisabethziekenhuis. Ron Doppegieter (links) in gesprek met Heros-directeur Arie De Bode.

Ook het verlangen om een groot zichtschermbord te plaatsen is in vervulling gegaan. Daarop is aan de overkant te lezen: 'working for the future'. Dat is voor de inwoners van Sluiskil prettiger dan aan te kijken tegen een berg bodemas of oude kolensilo's.

Green Deal

Dankzij nieuwe opwerkingstechnieken heeft Heros een reeks van duurzame producten ontwikkeld onder de merknaam 'granova'. De nieuwste loot aan de duurzame stam van Heros is granova® CERAMIX, dat wordt gemaakt van de fijnste fracties AEC-bodemas. Een deel van de eerste partij duurzame bakstenen, waarbij een aandeel klei in het productieproces van steenfabriek Zilverschoon Randwijk is vervangen door opgewerkte bodemas, is door Heros geschonken aan de Stichting Ter Kille ter ondersteuning van de uitbreiding van Museum Sluiskil.



Co van Schaik (links) met de door Heros geschonken helm van de oude cokesfabriek. Heros is de erfopvolger van deze legendarische fabriek.

Erfopvolger Cokesfabriek

Heros is ondertussen 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. Als erfopvolger van de cokesfabriek is Heros eigenaar van de oude Ford brandweerwagen. Deze uit 1956 daterende brandweerwagen staat inmiddels te pronken in de nieuwe aanbouw van het Museum Sluiskil. Hetzelfde geldt voor de oude Commer ziekenwagen van het voormalige Elisabeth ziekenhuis in Sluiskil.

Museum Sluiskil

De naam van de nieuwe aanbouw van het museum is de Heros zaal. Niet geheel toevallig want naast het aanleveren van de bouwstenen voor de aanbouw is Heros ook hoofdsponsor van Museum Sluiskil. Directeur Arie de Bode van Heros verrichtte begin oktober de officiële heropening van het Museum. „Het is natuurlijk wel oppassen. Nu hier de brandweerwagen en de Commer staan kan het wel eens zo zijn dat de gemeente Terneuzen het pontje van Sluiskil opheft. Tenslotte is nu ook aan deze zijde van het kanaal een volwaardige hulpverleningspost met twee voertuigen, die



Oude cokesfabriek.

direct paraat kunnen zijn bij een oproep”, zei De Bode in zijn toespraak met een knipoog.

Gevelstenen

Met gevelstenen, ontwikkeld door Heros en gebakken door Zilverschoon Randwijk uit Heteren, werd de binnenmuur opgetrokken. Ondanks het uitbreken van het coronavirus ging de bouw door, maar dusdanig georganiseerd dat de anderhalve meter ruimschoots kon worden gegarandeerd. Elke week werd er wel een paar dagen gewerkt, maar er lag geen druk meer op het project omdat niet bekend was wanneer het museum weer open mocht.

Brancard

In de winter van 2020-2021 werd de binnenzijde afgewerkt en op 23 april 2020 kon de brandweerwagen naar binnen worden gereden. Op 17 juni kreeg deze gezelschap van de Commer, de tweede ziekenwagen van het voormalige St. Elisabeth ziekenhuis. Deze Commer was door Ron Doppegieter volledig opgeknapt en terug in de oude staat gebracht. Compleet met de originele brancard.

Elisabeth ziekenhuis

De maanden erna werd de zaal verder ingericht. Zo werd er plaats ingeruimd voor spullen

van de voormalige cokesfabriek, maar ook voor allerlei materialen van het voormalige ziekenhuis werd een plaatsje gevonden. Daarnaast werd in een nis een groot scherm opgehangen met de mogelijkheid films of foto's te tonen van de cokesfabriek en/of het ziekenhuis. De aanbouw bevat naast veel materiaal van de cokesfabriek ook veel materiaal van het voormalige Sluiskilse Elisabeth ziekenhuis. Zo staan er behalve de Commer ook een grote fotowand, een couveuse, een placentaweegschaal en allerlei ander instrumentarium in deze zaal. Met het opentrekken van een strik werd de Heros zaal officieel geopend.

Tentoonstelling cokesfabriek

Wethouder Frank van Hulle van de gemeente Terneuzen opende in Museum Sluiskil een coke tentoonstelling, samen met Ina Deij en José Vanhijfte, beiden oud-werknemers van de cokesfabriek. De tentoonstelling omvat ruim 500 foto's van de cokesfabriek, maar ook andere materialen zijn aanwezig. Veel van de foto's zijn afkomstig van oud-werknemer Eddy Sorber. De tentoonstelling is nog tot eind van het jaar op de eerste en de derde zaterdag van de maand te zien. Daarna zal deze plaats maken voor een thematentoonstelling over het St. Elisabeth ziekenhuis.



De kade van Heros Sluiskil is begin 2020 vernieuwd.

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



Bouw Nieuwe Sluis op koers

Onderzoek naar de maritieme toegang van de Kanaalzone heeft aangetoond dat voor de binnenvaart een capaciteitsprobleem dreigt en voor zeeschepen problemen te verwachten zijn omtrent afmetingen en beschikbaarheid van de doorvaart. De komst van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die momenteel gebouwd wordt in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC), is dan ook essentieel. Er kunnen straks grotere zeeschepen tot aan de haven van Gent varen. Ook neemt de capaciteit voor de binnenvaart toe, waardoor de wachttijd voor de scheepvaart zal afnemen.

De Nieuwe Sluis leidt tot een betere toegang en vlottere doorstroming vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder. Daardoor zorgt de Nieuwe Sluis, die wordt gebouwd door aannemerscombinatie Sasvevaart (een consortium van BAM, DEME en Van Laere) voor nieuwe economische activiteiten in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio. Er worden bestaande en bewezen bouwtechnieken toegepast, die zo min mogelijk trillingen veroorzaken, geen grondwater onttrekken uit de omgeving en waarbij de werkruimte binnen de perken blijft.

Werkgelegenheid

De groei in het hele havengebied van North Sea Port brengt uiteraard veel nieuwe werkgelegenheid met zich mee. De bouw (eind 2017 begonnen) ligt op schema. Naar verwachting zal in 2023 het eerste schip door de Nieuwe Sluis varen. Deze wordt van hoge kwaliteit en zal energieneutraal opereren, met lage onderhoudskosten.

Sluizencomplex

De Nieuwe Sluis wordt net als de Kieldrechtsluis in de haven van Antwerpen, de Panamasluizen en de Zeesluis IJmuiden een van de grootste sluisen ter wereld. De havengebieden Gent en Terneuzen zijn van groot economisch belang. Het sluizencomplex in Terneuzen vormt de toegang tot de havens gelegen aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Het is een cruciale schakel in de corridor Rotterdam-Parijs.

Rotterdam-Parijs

Het sluizencomplex is onderdeel van de corridor Rotterdam-Parijs. Met de komst van de Nieuwe Sluis én de toekomstige vaarwegverbinding Canal Seine-Nord Europe kunnen ook schepen van grotere klasse naar Parijs varen. Europa bouwt aan het Trans Europese Netwerk (TEN). Project Nieuwe Sluis Terneuzen heeft hiervoor 48 miljoen Europese subsidie toegekend gekregen.

Doorstroming

Tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen mag er zo weinig mogelijk hinder zijn: de waterkerende functie moet intact blijven, regenwater moet uit het achterland gespuid kunnen worden, schepen moeten

Bouw van de nieuwe sluisolk.

kunnen blijven schutten en de doorstroming van het wegverkeer over de bruggen mag niet belemmerd worden.

Middensluis

Elke dag zijn er veranderingen te zien op het sluizencomplex. Sinds 1 oktober is de Middensluis buiten bedrijf gesteld. De Middensluis maakt plaats voor de invaart van de Nieuwe Sluis en de dienstenhaven. Met de sluiting heeft ook het tijdelijke doorvaartkanaal, het Kapitein Rooiboskanaal zijn functie verloren. De Middensluis, die ruim 110 jaar in functie is geweest, wordt momenteel gesloopt.

Betonwerken

De betonwerken in het binnen- en buitenhoofd van de Nieuwe Sluis zijn in volle gang. Hierin komen de brugkelder, de deuren, de deursponning en het nivelleerkanaal. De torenhoge betonconstructies komen al boven het maaiveld uit. In het voorjaar van 2022 zullen de deuren en bruggen per schip in Nederland arriveren. Als de betonwerken gereed zijn en de sluishoofden onder water staan, zullen de deuren op hun definitieve plaats worden geïnstalleerd.



Sloop van de Middensluis.



Foto: Jan Bos Fotografie

Beurs Contacta op 30 november, 1 en 2 december in Zeelandhallen Netwerken op het Walcherenplein

Binnenkort is het weer tijd voor het gerenommeerde zakelijke netwerkevent voor Zuidwest-Nederland en Vlaanderen in de Zeelandhallen te Goes. De Contacta vindt dit jaar plaats op dinsdag 30 november, woensdag 1 en donderdag 2 december. Een belangrijk onderdeel is weer het dynamische Walcherenplein. Dit wordt georganiseerd door de Middelburgse Bedrijven Club (MBC), de Vlissingse Bedrijven Club (VBC) en de Federatie Ondernemersverenigingen Veere (FOV).

In totaal zullen er op Contacta ruim 350 exposanten zijn op 10.000 vierkante meter beursvloer. Daaromheen is er een gevarieerd programma met bekende sprekers uit de zakelijke wereld. Ook vinden er tijdens de beursdagen diverse verdiepende workshops plaats.

Contacten

Tijdens de beurs is er alle gelegenheid om kennis te maken met en contacten te onderhouden met directie, managers, vertegen-

Toast tijdens de traditionele ondernemersborrel op het Walcherenplein: vlnr burgemeester Van der Zwaag van Veere en de wethouders De Jonge en Aalberts van Vlissingen en Middelburg.

woordigers van middelgrote en grote ondernemingen, MKB en overheden uit Zuidwest Nederland en Vlaanderen. Bezoekers van de beurs zijn afkomstig uit de ruime omtrek van Goes.

Bruisend horecapaviljoen

In het hart van het Walcherenplein bevindt zich weer een gezellig en bruisend horecapaviljoen, waar bezoekers en standhouders elkaar ontmoeten en waar op woensdagavond per traditie een drukke netwerkborrel plaatsvindt. Men kan hier terecht voor een goed gesprek, een kop koffie, een lekkere daghap of een heerlijk wijntje. Standhouders kunnen tevens gebruik maken van bediening op de stand door SEC Catering.

Alle branches

Contacta.nl brengt ondernemingen, organisaties en overheden samen. Door de verspreide ligging van steden, industriële gebieden en bedrijventerreinen is Contacta.nl voor velen de manier op zich in korte tijd te presenteren aan de Zuidwestregio. Tijdens het netwerkevent zijn bedrijven en organisaties uit alle branches vertegenwoordigd.

'The place to be'

Het Walcherenplein heeft zich inmiddels bewezen als 'the place to be' voor Walcherse ondernemers die zich willen presenteren tijdens Contacta.nl. Een ruim en professioneel opgezet plein, gelegen op een perfecte locatie in de Zeelandhallen waar alle standhouders goed zichtbaar zijn zodat zij zich optimaal kunnen profileren. Bezoekers van Contacta.nl weten hun weg naar het Walcherenplein goed te vinden en waarderen de ruimtelijke opzet, de professionele presentatie van de deelnemende bedrijven en uiteraard ook de goede sfeer en prima horeca.

Offshore wind

De MBC en de VBC vormen als toonaangevende ondernemersverenigingen op Walcheren het cement tussen de bedrijven en de overheid. Diverse bedrijven in het Sloegebied richten zich in toenemende mate op de offshore wind en decommissioning. „De Zeeuwse haven is strategisch gelegen tegenover de Britse kust. Voor bedrijven in de periferie van het havengebied Vlissingen Oost zijn er volop kansen om aanvullende producten en diensten te verlenen”, aldus voorzitter Bram van Stel van de MBC.

MBC-borrels

De ondernemerskoepel organiseert normaal gesproken ieder jaar diverse plenaire bedrijfsbezoeken bij haar leden. Tijdens de sfeervolle 'MBC borrels' wordt er de nodige kennis gedeeld. „We zijn spreekbuis richting lokale en provinciale overheid. De MBC is belangbehartiger van gemeenschappelijke zaken zoals infrastructurele werken, bereikbaarheid en veiligheid. We komen op voor de belangen van de bestaande ondernemers en maken ons tevens sterk voor nieuwe bedrijvigheid, projecten en activiteiten. Primair staan welvaart, economie, werkgelegenheid en gezondheid in de regio”, vervolgt de preses.

Automotive

Nog net voor de pandemie was bij Lumileds in Middelburg (inmiddels weer Vitrite) zo'n interessant bedrijfsbezoek. Vanuit de Zeeuwse hoofdstad worden wereldwijd alle automotieve Lumileds fabrieken beleverd, die autolampen produceren voor onder andere Philips en Narva. Bij veertig procent van alle nieuwe auto's die mondiaal rondrijden is er een link met de vestiging in Middelburg. Dat betekent dat de hoogwaardige kunststof- en metalen onderdelen voor de verlichting van twee op



Foto: Oscar van Beest

de vijf nieuwe auto's in Middelburg zijn vervaardigd!

Business Creation Investments

Kennis en kracht van 'automotive en led' worden samengebundeld om vorm te geven aan de verlichting van de toekomst. De productiefaciliteit in Middelburg is in feite 'een vreemde eend in de bijt' want het was de enige fabriek binnen Lumileds die geen lampen, maar componenten maakt. Inmiddels is de fabriek in Middelburg overgenomen door Business Creation Investments. Met de overname is de oude naam Vitrite, bekend sinds 1893, in ere hersteld.

Vitrite Middelburg

Naast de bestaande dienstverlening voor de automotive wordt de horizon verruimd naar nieuwe marktgebieden zoals straatverlichting, verlichting voor tweewielers én de hightech medische sector. Vitrite wil de vrijstaande ruimte in de fabriek in Middelburg inrichten als een Open Manufacturing Campus (OMC) waar andere bedrijfjes ruimte kunnen huren en producten kunnen laten ontwerpen en maken met hulp van de ervaren medewerkers van Vitrite. Tevens kunnen complementaire bedrijven samen innovatieve ontwikkelingen starten alsmede ruimte bieden aan onderwijs via afstudeerplaatsen en onderzoeken. Een meetlaboratorium en een werkplaats zijn er al

Open Manufacturing Campus

Met het bovengenoemde technologiecentrum zet Vitrite haar expertise in voor startups en bestaande ondernemers die behoefte hebben aan een (extra) productie- en/of onderzoeksfaciliteiten. Al vanaf de ontwikkelingsfase kan een beroep worden gedaan op de aanwezige expertise bij Vitrite Middelburg. Een van de partners is Impuls Zeeland omdat met dit initiatief het regionale vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als medewerkers wordt versterkt. Andere organisaties en bedrij-



Foto: Atelier CPD

Bedrijfsbezoek MBC bij Vitrite (destijds Lumileds) in 2019.

ven zijn welkom om in het OMC te participeren. Inmiddels is er al interesse van diverse bedrijven. Naar verwachting zal het technologiecentrum in de eerste helft van 2022 formeel van start gaan.

Nieuw pand Van Keulen

Eerder bracht de MBC onder andere een bedrijfsbezoek aan Van Keulen Transport, ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum in 2018. Het was toen passen en meten om alle belangstellenden te kunnen huisvesten. Dat is inmiddels wel anders. Van Keulen is namelijk onlangs verhuisd naar een ruim nieuw pand op Arnestein 2, op een steenworp afstand gelegen van de oude accommodatie.

Veelzijdig

Van Keulen Transport laadt en lost in heel Nederland, België en Duitsland en heeft daar-

voor de beschikking over 63 vrachtwagens en 80 trailers. Het heeft zich in de afgelopen 78 jaar ontwikkeld tot een veelzijdige logistieke dienstverlener. Naast allerlei agrarisch transport, vervoer van bijzondere constructies, afval-, pallet- en groupage vervoer verzorgt Van Keulen in toenemende mate transport van zeecontainers. Het Middelburgse bedrijf rijdt met name vanuit de haven van Vlissingen om containers te vervoeren naar het achterland. Hiervoor worden multifunctionele containerchassis ingezet.

Vlissingen

„De congestie in de havens van Antwerpen en Rotterdam is enorm. Wij hebben het geluk dat Vlissingen in onze achtertuin is. Dat zijn korte lijntjes. Daar laden we bijvoorbeeld fruit bij Kloosterboer. Vervolgens gaan bijvoorbeeld medicijnen en frites retour naar Zuid-Amerika”, aldus ondernemer Edwin van Keulen.

Jongere garde

Onder leiding van Wim van Keulen (de vader van Edwin) is Van Keulen Transport in de loop der jaren flink gegroeid. Wim van Keulen (trouw lid van de MBC) heeft nog het hele nieuwbouwproject begeleid, maar gaat nu een stap opzij zetten om plaats te maken voor de jongere garde in de directie: Edwin van Keulen en zijn compagnon Erik Breure die als chauffeur is begonnen.

Zeecontainers

Zeecontainers vormen inmiddels zo'n 60 procent van de business. Daarnaast worden vandoord ook veel bulkgoederen vervoerd, met name voor de agrarische sector zoals suikerbieten en graan. Tevens weten bedrijven Van Keulen ook goed te vinden voor speciaal transport, zoals staalconstructies en kraandelen.

www.mbcmiddelburg.nl



Foto: Atelier CPD

Bedrijfsbezoek MBC tijdens het 75-jarig bestaan van Van Keulen Transport.



**Brasschaat - Lier - Oostende - Aalst - Niel - Brugge
Wevelgem - Zandhoven - Sint-Niklaas - Antwerpen - Dessel**

We kunnen u helpen bij:

Professionele schoonmaak van alle gebouwen • Schoonmaken van ruiten
Reinigen van tapijt • Gevelreiniging • Industriële schoonmaak
Schoonmaak na nieuwbouw • Schoonmaak gemeenschappelijke delen
Schoonmaak magazijnen en garages • Schoonmaak verbouwing
Tijdelijke vervanging eigen schoonmaakdiensten ...

0800 12 161
gratis nummer

info@cleaningprofessionals.be
www.cleaningprofessionals.be

FACTORING MKB & ZZP

**DIRECT JE FACTUREN BETAALD
DOOR THE BLUE FACTOR**



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



„Wij ontzorgen op basis van puur maatwerk. Het is heel simpel: je stuurt een factuur naar jouw klant met The Blue Factor in de cc. Vervolgens kopen wij de factuur en betalen die meteen uit. Wij nemen het debiteurenbeheer over. Uiteraard met alle respect voor de klantenrelatie maar desnoods met een herinnering, aanmaning of zwaardere maatregel. Daarnaast zijn alle vorderingen verzekerd tegen faillissement van je debiteur. Bovendien checken wij

altijd in een offertetraject de debiteur”, aldus Arjan Moens, directeur-eigenaar van The Blue Factor.

Kredietwaardigheid

Het is een belangrijk signaal voor haar klanten als The Blue Factor een factuur niet accepteert omdat er getwijfeld wordt aan de kredietwaardigheid van de debiteur.

„Daar mankeert dus iets aan. Het verschaft de ondernemer duidelijkheid als blijkt dat een klant niet zo goed van betalen is. Deze check van de kredietwaardigheid gaat dus veel verder dan puur het verschaffen van liquiditeit. Als klant van The Blue Factor weet je ten allen tijde hoe de financiële situatie is van je opdrachtgevers en ben je door de kredietverzekering altijd verzekerd van betaling.

FinTech

The Blue Factor is een echt FinTech bedrijf. „Met hele slimme ict kunnen we met weinig mensen veel doen. Behoeftte aan snel geld is een belangrijke keus om een beroep op ons te doen. Of onze klanten geld nodig hebben voor machines, onroerend goed of werven van nieuwe klanten maakt voor ons niks uit. Je kunt bij ons beginnen en stoppen met factoring wanneer je wilt. Geen verplichtingen, geen vaste kosten, geen kleine lettertjes.”

Ondernemen is mooi, je bent zelfstandig, maakt eigen keuzes en doet mooie projecten voor je opdrachtgevers. Je bent dagelijks bezig met verbetering van je skills, netwerken, acquisitie en dan is er ook nog privé. Maar laten we eerlijk zijn, aansluiting van het ene op het andere project is niet altijd optimaal. Vaste verplichtingen gaan ook gewoon door. Niets is dan zo vervelend lang te moeten wachten op betaling van je factuur. The Blue Factor kan je die zorg uit handen nemen. Door factoring van je facturen ontvang je betaling binnen 24 uur en wachten wij op de betaling van je debiteur. Factoring is in te zetten per factuur, per project of per debiteur. Dus geen verplichtingen, maar juist veel flexibiliteit. En je bent altijd verzekerd van je geld! Iedere factuur verzekerd!

Voorfinanciering

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

Neem gerust contact op.



Medewerkers van The Blue Factor met links directeur-eigenaar Arjan Moens.

Nieuwsberichten

Krachtenbundeling in TMA Vrede: duurzame snelweg over het water

De Amsterdamse havenbedrijven CTVrede en TMA Multimodal hebben per 1 november hun krachten gebundeld om de containerstromen per binnenvaart op de Noord Nederland Corridor efficiënter en duurzamer te maken. CTVrede wordt mede-aandeelhouder in TMA Multimodal. De samenwerking tussen CTVrede en TMA Multimodal zorgt voor minder kilometers over de weg en meer transport over water. Het gezamenlijke vaarbedrijf opereert onder de naam TMA Vrede.

Het leidt tot een hoogfrequent vaar netwerk met 25 wekelijkse vaste afvaarten tussen de CTVrede en TMA terminals van/naar Rotterdam en zes afvaarten per week van/naar Antwerpen. Vaste afvaarten en zogeheten 'fixed windows' in de diepzeehavens zijn van groot belang om het hoofd te bieden aan de huidige uitdagingen met congestie en vertraging in het containervervoer. Vertragingen hebben wereldwijd effect op de goederenstroom.

Sterk vaarproduct

„Onze klanten krijgen een sterk vaarproduct, dat aansluit op hun logistieke keten. We bieden transportoplossingen tot aan de deur via ons uitgebreide vaar- en terminalnetwerk. We zijn een sterke partner voor onze klanten om samen de uitdagingen die nu spelen in de containerscheepvaart het hoofd te bieden”

aldus Rens Rohde, algemeen directeur TMA Multimodal. TMA heeft ook al een hybride schip: MS Feniks.

Enorme slag

„Duurzaamheid en zorg voor onze planeet zijn voor ons geen loze woorden. We varen sinds anderhalf jaar met twee elektrische schepen en werken met elektrische kranen op de terminals. Daardoor hebben we onze uitstoot flink kunnen reduceren. Er is een enorme slag gemaakt in het verminderen van het aantal truckkilometers dankzij de snelweg over water. Deze samenwerking is de volgende stap: door de krachten te bundelen kunnen we pro-actief en op eigen kracht blijven investeren. We gaan



Karlien Brolsma, algemeen directeur van CTVrede.



door op de ingeslagen weg met elektrische schepen en zijn actief de rest van de keten aan het verduurzamen” zegt Karlien Brolsma, algemeen directeur van CTVrede.

„De aangekondigde samenwerking tussen TMA en CTVrede sluit aan bij onze ambitie om vervoer via binnenvaart naar het achterland verder uit te breiden. Goed om te zien hoe bedrijven in de haven hierin actief de samenwerking opzoeken, zowel op het gebied van efficiëntie als vanuit duurzaamheid”, aldus Alma Prins, Hoofd Cargo & Offshore bij Port of Amsterdam.

Voortdurende innovatie

CTVrede B.V. heeft twee inland container terminals en een silopark in de Haven van Amsterdam/Zaandam. Het verzorgt zowel

terminal- als depotservice en intermodale transportdiensten tot aan de deur van de klant. Daarnaast verzorgt CTVrede Agency en douanediens. Focus is op klantgerichte levering van inland logistieke oplossingen. Via voortdurende innovatie en een snelle reactie op veranderingen in de omgeving, ligt de nadruk op service en efficiëntie in het logistieke proces.

TMA Logistics

TMA Multimodal B.V. maakt onderdeel uit van TMA Logistics B.V. en is een binnenvaartbedrijf dat diensten aanbiedt tussen de diepzeehavens van Rotterdam en Antwerpen en de terminals van TMA in Amsterdam, Velsen, IJmuiden, Harlingen en Hasselt. Het netwerk wordt uitgebreid met de terminals van CTVrede. ■

Nieuw managementteam Damen Shiprepair & Conversion

Jeroen Heesters is per 1 november de nieuwe Managing Director van Damen Shiprepair & Conversion, één van de zeven divisies binnen Damen Shipyards Group. Hij vormt het managementteam met Finance Director Eric Snoeren, die per 1 oktober is begonnen.

Heesters werkte na zijn studie werktuigbouwkunde in de olie- en gasindustrie. In 2008 maakte hij de overstap naar Damen Shipyards Group, waar hij onder andere voor Damen Shiprepair Rotterdam en Damen Shiprepair Vlissingen actief was. Vanaf 2017 was hij Group Commercial Director voor de hele divisie Damen Shiprepair & Conversion.

Heesters en Snoeren volgen respectievelijk Ton Rimmelzwaan en John-Harold Every op, die de functies de afgelopen tijd op interim-basis hebben vervuld. Zij blijven tot het einde van het jaar aan om het nieuwe managementteam in te werken.

Reparatie en ombouw

Damen Shiprepair & Conversion richt zich op reparatie en ombouw van schepen. De divisie bestaat uit tien werven, die vanaf twaalf locaties in binnen- en buitenland opereren en zorgen voor werkgelegenheid voor zo'n 1.325 medewerkers. Damen Shipyards Group biedt wereldwijd directe werkgelegenheid aan meer dan 12.000 medewerkers. ■



Jeroen Heesters (l) en Eric Snoeren.

Foto: Emiel Lops Fotografie

PTS Machinery: specialist in de zwaardere constructie en machinebouw

Henk van de Voorde

PTS Machinery is gespecialiseerd in de zwaardere constructie en machinebouw. Het Zeeuws-Vlaamse bedrijf ontwerpt, produceert en assembleert uiteenlopende producten voor de scheepsbouw, heavy lifting, offshore en algemene werktuigbouw. Om dit alles te kunnen realiseren beschikt PTS Machinery over een state of the art productielocatie en modern machinepark dat volledig digitaal gekoppeld is aan engineeringsproces en ERP systemen. Naast het machinaal bewerken van complexe producten, zowel groot als klein, heeft PTS zich de laatste jaren verder ontwikkeld in het lassen van kwalitatief hoogwaardig samengestelde constructies voor zowel on- als offshore.

PTS Machinery is een DNV gecertificeerd bedrijf en gekwalificeerd voor het lassen van hoogwaardige staalsoorten onder de strengst geldende internationale eisen op lasgebied. De afdeling machinale verspaning is uitgerust met moderne CNC machines voor het bewerken van gietstukken, smeedstukken, lasconstructies en machineonderdelen. De bewerkingen bestaan uit frezen, kotteren, draaien en boren.

Scheepsbouw

Naast klantspecifiek maatwerk beschikt PTS ook over eigen producten die hun weg vinden in de scheepsbouw, zowel in de binnenvaart als daarbuiten. Voor de binnenvaart levert PTS Autolaadkranen met een capaciteit tot 2.500 kg op 10 tot 22 meter, Bunkergieken type Elegance tot een lengte van 28,5 met verschillende leiding diameters en verder diverse

Lifting adaptors 800 ton.



Gearbox.

lieren. Voor de offshore bestaat het pakket uit dekkranen tot een capaciteit van 35 ton en lieren tot een capaciteit van 100 ton.

Efficiënt maakbaar

Sinds de oprichting in 2002 door ondernemer Henk van den Brande is PTS Machinery uit-

Bunkergieek.

gegroeid tot een internationaal opererende onderneming. Door de koppeling van engineering en productie weet PTS Machinery wat efficiënt maakbaar is.

Moderne productielocatie

Dankzij haar moderne productielocatie op bedrijventerrein Hogeweg in Hulst van 1,2 hectare, waaronder 3000 m² werkplaats en 500 m² kantoorruimte, is PTS ook op de lange termijn in staat om aan de vraag van de klanten te voldoen. De medewerkers zijn goed opgeleid en beschikken over jarenlange ervaring. Zij vertalen de eisen en wensen van opdrachtgevers naar kwaliteitsproducten, die voldoen aan de eisen van duurzame productie, kwaliteit en veiligheid.

www.ptsmachinery.nl



BOEKBESPREKINGEN

Pride & Principals

Een jubileum verjaardag is het ideale moment om eens stil te staan en achteruit te kijken naar de realisaties tijdens de afgesloten periode. Voor rederijen en maritieme organisaties is dat niet anders. Zo verschijnen er met de regelmaat van de klok publicaties uitgegeven naar aanleiding van de zoveelste verjaardag van een maritiem bedrijf of organisatie. Deze boeken zijn buitengewoon interessant en bieden een schat aan maritieme informatie. Niet alleen geven deze werken zonder uitzondering een historisch overzicht van het besproken bedrijf of de organisatie, als het rederijen betreft bieden ze niet zelden een vlootoverzicht van alle schepen die de rederij over haar lange geschiedenis heeft uitgebaat. Om diezelfde gegevens samen te brengen vergt het meestal jaren studiewerk. In de jubileum uitgave vindt men alles netjes bij elkaar.

Dat is ook zo voor Shipping New Zealand. Dave Macintyre stelde het boek samen onder de titel "Pride & Principals. The first 50 Years of the New Zealand Association of Shipowners and Shipping Agents Inc. (now Shipping New Zealand)".

Belangenvereniging

Vijftig jaar geleden, op 14 juli 1971, sloegen alle scheepsagenten van Nieuw Zeeland de handen in elkaar en richtten toen de 'The New Zealand Chamber of Shipping' op, dit als een belangenvereniging van alle aangesloten leden. Het boek geeft, zoals het een jubileumboek betaamt, een overzicht van alle realisaties van de vereniging vanaf de oprichting tot op heden.

"Pride & Principals" telt 108 pagina's en werd als een soft back uitgegeven. Het kost NZ\$ 35, inclusief verpakking en verzendingskosten vanuit Nieuw Zeeland. Bestellen kan door het sturen van een mail naar Alistierw@oceanbridge.co.nz.

Met Hollandse bedaardheid

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boekje "Met Hollandse bedaardheid. Hoe Nederland tussen 1800 en 1873 slavernij in de koloniën afschafte". Dirk J. Tang tekende als auteur.

Waarom duurde het zo lang voordat het Koninkrijk de Nederlanden slavernij afschafte? Bescheiden kritiek was er sinds de zeventiende eeuw geweest. Rond 1780 verschenen de eerste veroordelende boeken over het erbarmelijke slavenleven. John

Stedman, Dirk van Hogendorp, Petronella Moens, Betje Wolff werden in Nederland voorlopers van een groeiende anti-slavernijbeweging.

In 1842 werden drie burger-petities aan de koning aangeboden met verzoeken om de slavernij af te schaffen. Een van de petities was door vrouwen georganiseerd. Alle werden afgewezen. De regering zou de zaak bezien maar er gebeurde niet veel, vrijmaken van slaven was te kostbaar.

Afschaffing slavernij

De 'Afschaffers' gaven niet op en groeiden in omvang en belang. Nieuwe anti-slavernijboeken in de jaren vijftig van de negentiende eeuw gaven een extra impuls. Tien jaar later kon de regering haar standpunt niet langer handhaven.

In "Met Hollandse bedaardheid" vertelt Dirk Tang over de eerste, moedige Nederlanders die al vanaf het begin van de negentiende eeuw ijverden voor afschaffing van slavernij en over de traagheid waarmee de regering uiteindelijk gehoor gaf aan de oproep.

"Met Hollandse bedaardheid" (ISBN 9 789462 496712) telt 192 pagina's, werd op klein formaat als softback uitgegeven. Het boek kost 14,99 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Nederlandse slavernijverleden

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boek "Nederlands slavernijverleden. Historische inzichten en het debat van nu". Henk den Heijer tekende als auteur.

Het Nederlandse slavernijverleden is actueler dan ooit. Tot eind vorige eeuw trok het voornamelijk de aandacht van wetenschappers, maar tegenwoordig heeft bijna iedereen er een mening over. Sinds de Black Lives Matter-protesten is deze zwarte bladzijde uit de Nederlandse geschiedenis zelfs een van de meest besproken onderwerpen. Hoe dachten de Nederlandse voorvaders over slavernij, zijn ze er rijk van geworden en is het hedendaagse racisme een van de wrange vruchten van het donkere verleden? Vragen te over, waarop de antwoorden echter vaker meningen dan historische feiten blijken te zijn.

Voorouders

"Nederlands slavernijverleden" schetst op basis van de laatste inzichten een indringend beeld van de Nederlandse deelname aan de trans-Atlantische slavenhandel en de inzet van slaven in de plantagekoloniën. Maar ook de opvatting van de voorouders daarover komen aan bod. Hadden zij morele bezwaren tegen de slavenhandel en slavernij of was het business as usual? Henk den Heijer laat zien dat lang niet alle slaven gewillig in hun lot berustten; sommigen pleegden verzet op slavenschepen, anderen ontvluchtten de plantages of kwamen in opstand tegen hun meesters. Dat verzet leidde overigens niet tot een snelle afschaffing van de slavernij; daar stemde het Nederlandse parlement pas in 1863 mee in. Ruim anderhalve eeuw na die afschaffing staat het Nederlandse slavernijverleden prominent op de agenda van actiegroepen, wetenschappers en politici. We moeten er meer van weten als wapen tegen het hedendaagse racisme. Maar is die relatie tussen verleden en heden zo eenvoudig te leggen? Ook over dat debat gaat "Nederlands slavernijverleden".

"Nederlands slavernijverleden" (ISBN 9 789462 494930) telt 336 pagina's, werd als hardback uitgegeven en is rijkelijk geïllustreerd. Het boek kost 29,99 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Koor op koers

Bij Uitgeverij Den Boer / De Ruiter verscheen recent het interessante boek "Koor op koers. Het Scheldeloodsenkoor een halve eeuw zingend de wereld rond". Henk Mulder tekende als auteur.

Het Scheldeloodsenkoor uit Vlissingen, het oudste shantymoor van Nederland, vierde op 27 april 2021 zijn vijftigjarig bestaan. Ter gelegenheid van dit gouden jubileum verscheen de uitgave "Koor op koers". In dit rijk geïllustreerde boek wordt de opmerkelijke geschiedenis beschreven van een groep loodsen die inmiddels een halve eeuw zingend de wereld zijn rondgegaan.

In Nederland is het Scheldeloodsenkoor tredsetter geweest van een heel nieuw genre, het zeemanslied. Vooral na een optreden tijdens de eerste Sail Amsterdam rezen shantymoren als paddenstoelen

uit de grond. Een jaar na de oprichting al ging het Vlissingse koor de grens over en werd het uitgenodigd voor de sluitingsceremonie van de Olympische zeilwedstrijden in Kiel. Een speciaal toestel van de Duitse luchtmacht haalde de loodsen toen op. In de loop der jaren volgden concertreizen naar tal van Europese landen, de Verenigde Staten en Australië.

Shantymoor

Oud-journalist en acteur Henk Mulder, ooit Zeevaartschoolleerling en nu woonachtig in Vlissingen, is sinds enkele jaren lid van het koor en heeft de koorgeschiedenis volledig vastgelegd. Vanaf het begin ('kunnen loodsen zingen dan?') naar een volwaardig shantymoor met tachtig leden en van concerten naar complete musicals, met dank aan veel vrouwelijke partners. Na het inleidende hoofdstuk 'Koor in coronatijd' wordt het wel en wee van het koor beschreven, in chronologie van de voorzitters. Ook oprichter Albert Veldkamp komt aan het woord. Helaas heeft hij de jubileumviering van 'zijn' koor net niet meer kunnen meemaken. Deze laatste walvisvaarder van Nederland overleed 28 februari 2021 op 95-jarige leeftijd.

Het repertoire wordt belicht, met tekst en muziek, en alle optredens zijn opgesomd. Naast alle tekst en feiten is het boek vooral een kijkboek. Natuurlijk veel foto's van het koor, op of naast zeilschepen, op het toneel en op reis, maar ook van affiches, programmabladen, posters van maritieme evenementen, portretten en nog veel meer.

"Koor op koers" (ISBN 9789079875962) werd als hardback uitgegeven en telt 196 pagina's. Het boek kost 39,50 euro inclusief BTW. Aankopen kan via de boekhandel.

ALLE TRANSPORT OVER WATER EN LOGISTIEKE EN MARITIEME SERVICES



Met onze uitgebreide vloot is Rederij De Jong er voor al uw vervoer over water. Wij beschikken over vele maten duwbakken, duwbotten en schepen, van 250 ton tot een duwstel van 16.000 ton. In combinatie met onze logistieke en maritieme services verzorgen wij alles wat te maken heeft met uw transport over binnenwateren, langs de kust en over zee. Van bevrachtingen, transport en voorraadbeheer tot op- en overslag, controles en vergunningen. Ons werkgebied strekt zich uit van Nederland en West-Europa tot wereldwijd.

Bij Rederij De Jong staat een gespecialiseerd team van maritieme professionals voor u klaar. Wij regelen alles tot in de puntjes rond het duwen, laden, lossen, reinigen en het onderhoud van duwbakken en pontons. Daarnaast ontzorgen wij onze klanten met diensten als transportovername, bevrachtingen en ketenregie. Met onze motorschepen (van 400 tot 1.000 ton) vervoeren wij droge ladingen over de kanalen en rivieren van West-Europa.

**MEER WETEN
WAT WE VOOR U
KUNNEN BETEKENEN?
NEEM VRIJBLIJVEND
CONTACT MET
ONS OP!**





**HEROES
WEAR HAIX®**



Kwalitatief hoogwaardig functionele
schoenen voor **WERK & VRIJE TIJD!**

www.haix.nl