



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

30e JAARGANG
NUMMER 7 - 2021

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



Prettige feestdagen
en een 'behouden'
nieuwjaar!

seaport
TRANSPORT & LOGISTIEK

JVD
productions

WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

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

In deze laatste Seaport van het bewogen jaar 2021 wordt nader ingezoomd op de thema's veiligheid, industrie en spoor. De pandemie is een wake-up call in de samenleving voor gezondheid en veiligheid. Ook de veiligheidseisen in het bedrijfsleven worden steeds verder aangescherpt. RelyOn Nutec is wereldwijd dé specialist in veiligheids- en overlevingstrainingen. Hoewel praktijktrainingen onder de huidige omstandigheden lastiger uitvoerbaar zijn, blijft de kwaliteit van RelyOn Nutec onder alle omstandigheden gewaarborgd.

In Vlaardingen ging Seaport op bezoek bij Safe Lifting Europe, dé verhuurspecialist van hijsequipment. Het bedrijf verruimt steeds meer de horizon naar heavy lifting equipment. Haar felgroene hijsmaterieel is inmiddels te zien bij de grootste projecten ter wereld.

In Hoogvliet, eveneens onder de rook van de haven van Rotterdam, was Seaport te gast bij managing director Don van Riel van Trimodal, cargadoor van het spoor. Van Riel is onlangs voor een nieuwe termijn benoemd als voorzitter van de Belangenvereniging Zeehaven Expediteurs en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE). De oud-spoorman van het jaar is ook al vele jaren de bezielenzende voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPg).

Feyter Forklift Services is totaaloplosser op het gebied van 'material handling' en interne logistiek. Met name op het gebied van heavy handling is Feyter landelijk uitgegroeid tot een begrip. Een mooi recent voorbeeld van een maatwerkproject is een Terberg trekker met custom made Translifter bij Steel Solutions in Maastricht. Zie de uitgebreide reportage.

Verder is er ruime aandacht voor IRIS Industrial Solutions (marktleider Benelux met coating oplossingen) en PTS Machinery, waar engineering en productie gekoppeld worden. Eveneens wordt nader ingezoomd op de Open Manufacturing Campus (OMC) in Middelburg. Dit innovatieve technologiecentrum beoogt een boost voor de maakindustrie in Zeeland.

Prettige kerstdagen en een voorspoedig nieuwjaar!

Inhoud nummer 7-2021

RelyOn Nutec: dé specialist in veiligheidstrainingen	2
IRIS Industry Solutions: marktleider in de Benelux	6
Column Van Traa Advocaten	9
Trimodal heeft hart voor het spoor	10
Veel werk Van Traa advocaten aan conflicten verladers en vervoerders	16
Feyter Forklift Services: specialist in 'material handling'	20
Nieuws op het spoor	23
Safe Lifting Europe: dé verhuurspecialist van hijsequipment	24
Open Manufacturing Campus: impuls voor de maakindustrie in Zeeland	26
PTS Machinery koppelt engineering en productie	31
Boekbesprekingen	32



RelyOn Nutec: Dé specialist in veiligheidstrainingen

Door de mondiale strijd tegen het coronavirus zijn gezondheid en veiligheid nog meer onder een vergrootglas komen te liggen. Ook de veiligheidseisen in het bedrijfsleven worden steeds verder aangescherpt. RelyOn Nutec is wereldwijd marktleider in veiligheids- en overlevingsstrainingen, emergency response en crisismanagement voor de traditionele offshore olie & gas-, maritieme sector, wind- en hoog-risico industrie. Hoewel praktijktrainingen onder de huidige omstandigheden lastiger uitvoerbaar zijn, blijft de kwaliteit van RelyOn Nutec onder alle omstandigheden gewaarborgd. Digitalisering en waar nuttig virtualisering werken daarbij in toenemende mate ondersteunend.

„De zorg om de continuïteit van de bedrijfskritische activiteiten van onze klanten en partners staat voorop. Naast diverse digitale trainingen blijven wij er ons sterk voor maken de praktische trainingen door te laten gaan, zodat de deelnemers zo dicht mogelijk bij de dagdagelijkse leefwereld kunnen trainen”, benadrukt Peter Van Cauwenberghe, managing director Central Europe van RelyOn Nutec.

High end

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

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

Oefencentra Centraal Europa

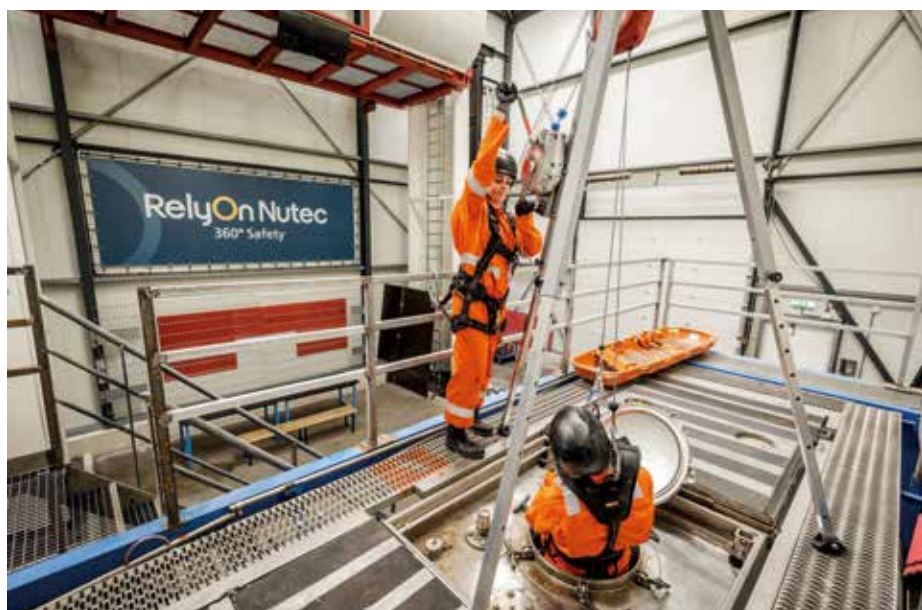
De oefencentra in Bremerhaven en Oostende zijn strategisch gelegen nabij diverse offshore windparken. „De ligging maakt deze centra voor medewerkers uit de offshore windindustrie geliefde locaties om te trainen. In Oostende hebben wij tevens een uitgebreid portfolio met veiligheidstrainingen voor de offshore olie & gas en maritieme industrie. Onze centra zijn volledig uitgerust met geavanceerde simulatoren, uitgebreide trainingsmiddelen en alle hoogwaardige

LNG Trainingslocatie op de Rotterdamse Maasvlakte.

apparatuur die nodig zijn om de deelnemers een realistische trainingservaring te bieden in een veilige en gecontroleerde omgeving. Daar bovenop zorgen onze deskundige instructeurs voor een persoonlijke en professionele trainingservaring. Zij zorgen ervoor dat de deelnemers volledig gerust worden gesteld en helpen hen te voldoen aan de in hun sector geldende veiligheidsnormen. Het 6,5 hectare tellende oefencentrum op de Rotterdamse Maasvlakte en het geavanceerde centrum in Amsterdam Noord maken het plaatje compleet”, aldus Van Cauwenberghe.

Unieke LNG trainingsfaciliteit

Op het RelyOn Nutec oefencentrum op de Rotterdamse Maasvlakte is eerder dit jaar een nieuwe LNG trainingsfaciliteit gerealiiseerd. Met deze uitbreiding van haar faciliteiten biedt RelyOn Nutec de meest uitgebreide en unieke trainingsmogelijkheden in



Confined space training.

Europa. Het bedrijf biedt ook zeevarenden, die deelnemen aan de STCW IGF-trainingen, de unieke kans om kennis te maken met LNG als product en de praktische toepassing van de technologie in een LNG-installatie in diverse demonstraties. De geavanceerde LNG faciliteit biedt een variëteit aan trainingsmogelijkheden. Er kunnen realistische scenario's gesimuleerd worden, van kleine lekkages tot grote LNG plasbranden van wel 1.500 liter.

Alternatieve brandstoffen

Met de toename van alternatieve brandstoffen voor onder andere de maritieme sector, maar ook het vervoer en opslag hiervan op zee en over de weg is er een stijgende behoefte en noodzaak aan veiligheids-trainingen.

Waterstof

„Samen met onze klanten zoeken wij continue naar nieuwe trainingsmogelijkheden die aansluiten bij hun dagelijkse praktijk. Naast trainen met LNG hebben wij een testopstelling gebouwd voor waterstof. Hiermee kunnen wij zien hoe waterstof zich gedraagt als het in brand staat, maar ook hoe het reageert op diverse blusmiddelen”, vervolgt Van Cauwenberghe.

Scenario based

Dankzij de gunstige ligging en open verbinding met zee kunnen in Rotterdam ook diverse trainingen met reddingsboten worden uitgevoerd. Het oefencentrum is gespecialiseerd in scenario based trainingen, waarbij deelnemers met hun eigen team en op hun eigen procedures kunnen trainen om zo nog beter voorbereid en op elkaar ingespeeld te zijn in het geval van incidenten en calamiteiten.

Trainen op locatie

„Tijdens de pandemie hebben wij gemerkt dat het afreizen naar een oefencentrum niet altijd mogelijk is. Wij hebben daardoor een toenemende vraag gekregen in het trainen op de klantlocatie. Dit kan variëren van werken op hoogte en in besloten ruimte op een



GWO Basic Technical Training.

schip tot het oefenen met het koelen van een industriële plant. Voor een aantal van deze oefeningen hebben wij schaalobjecten van onze faciliteiten gebouwd, zoals een koeltafel en een miniatuur tankenpark. De werking en effecten van diverse blustechnieken worden met deze schaalmodellen uitgelegd. Deze objecten kunnen wij zowel op de klantlocatie gebruiken als ter voorbereiding op de daadwerkelijke training op ons oefencentrum op de Rotterdamse Maasvlakte”, aldus Van Cauwenberghe.

Digitale oplossingen

Naast traditionele veiligheidstrainingen biedt het bedrijf een breed scala van diensten aan binnen de thema's: e-learning, managed services, software toepassingen, consultancy en op simulatie gebaseerde trainingen. „Deze nieuwe diensten verbreden ook onze doelgroepen. Naast onze traditionele markten, zoals de offshore olie en gas industrie, de maritieme sector en hoog-risico industrie, zijn deze diensten ook uitstekend geschikt voor onder andere de bouw- en nutssector. Onze digitale oplossingen ondersteu-

nen onze klanten in hun workforce training management.”

Blended learning

RelyOn Nutec biedt trainingen in toenemende mate in een blended learning vorm aan. Dit houdt in dat deelnemers zowel e-learning als praktische training volgen. Met deze nieuwe manier van trainen ronden de deelnemers de online e-learning modules af voordat zij aan de praktijktraining op één van de oefencentra deelnemen. Hierdoor hebben alle deelnemers hetzelfde niveau van begrip met betrekking tot de specifieke onderwerpen en worden de praktijksessies effectiever en efficiënter. Sinds 2020 biedt RelyOn Nutec de de GWO trainingen, voor personeel werkzaam in de windindustrie, in een blended learning pakket aan. Dit wordt door de deelnemers zeer positief ontvangen.

Adaptive learning

„Op dit moment wordt tevens bekeken hoe de e-learning omgezet kan worden in

Vervolg op pagina 5



Testopstelling voor waterstof.



**HEROES
WEAR HAIX®**



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

www.haix.nl

adaptive learning. In deze manier van online trainen worden de vraagstelling en inhoud toegespitst op de individuele deelnemer. Een ware verrijking van onze trainingsportfolio waarmee wij nog beter in kunnen spelen op de online trainingsbehoeften van onze klanten."

Competentie

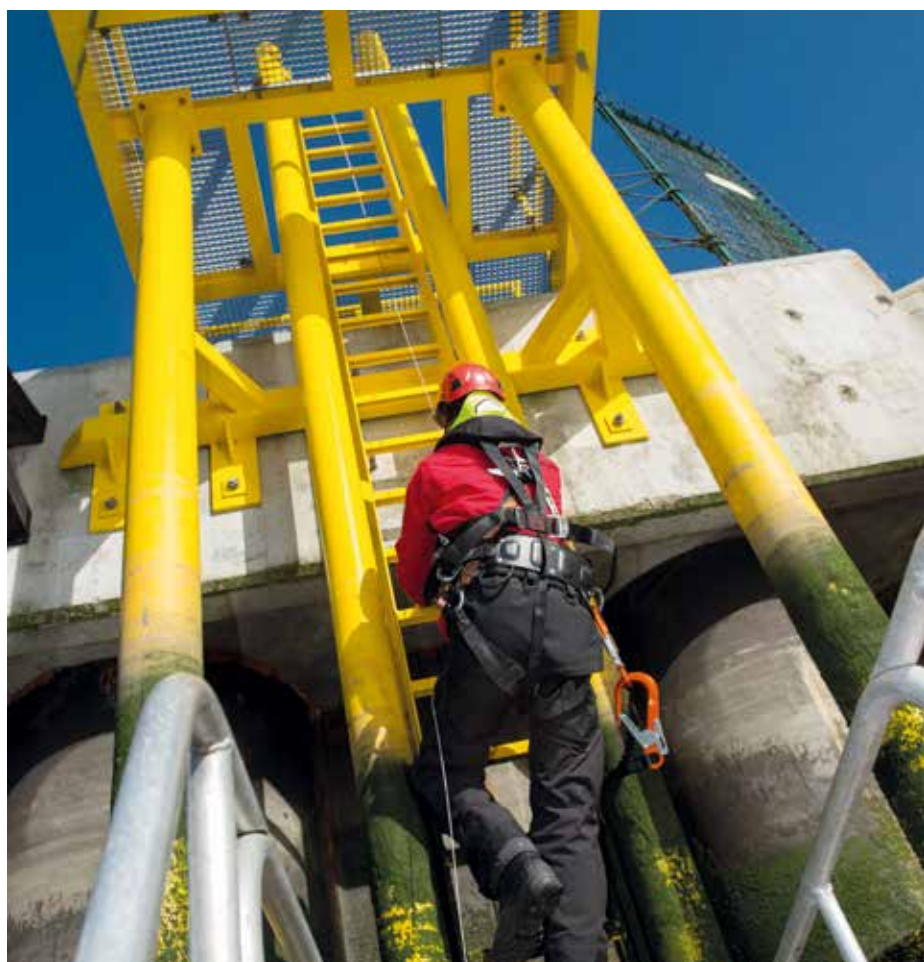
RelyOn Nutec bewaakt naast 'compliance' vooral de 'competentie' van de mensen. „Een certificering is een momentopname, te vergelijken met een foto. 'Competentie' is echter een eeuwig durend proces. Wij merken dat veel bedrijven wel compliant zijn, maar worstelen met de competenties. Het op peil houden van de vaardigheden van de medewerkers is echter het allerbelangrijkste. Onze software oplossingen bieden hier goede ondersteuning in. Dit geeft de klant de mogelijkheid zich te concentreren op de core business."

Instroom

Initiële basistrainingen zijn essentieel met het oog op de instroom van startende werknemers. „Met in achtneming van alle



STCW training Medische Zorg.



Boat landing Belgium.

veiligheidsmaatregelen verzorgen we de trainingen voor onze klanten. Dus is ondersteuning met alle digitale middelen van groot belang. Wij zorgen er voor dat de mensen 100 procent competent zijn, alvorens ze gaan werken in sectoren als de offshore wind en hoog-risico-industrie."

ILT accreditatie

RelyOn Nutec in Nederland heeft van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de accreditatie gekregen voor de STCW trainingen Medische Eerste Hulp en Medische Zorg aan boord.

Medische Eerste Hulp en Medische Zorg

Aangezien het niet altijd direct mogelijk is iemand aan land te krijgen, is het van levensbelang dat opvarenden aan boord van schepen medische eerste hulp en zorg kunnen verlenen aan mede-opvarenden. In het internationale STCW-verdrag zijn hieraan voor de scheepvaart wettelijke eisen gesteld. In ieder geval dienen alle officieren aan boord van een schip in het bezit te zijn van een geldig Medische Eerste Hulp certificaat.

Uitbreiding trainingsportfolio

RelyOn Nutec blijft haar trainingsportfolio continu uitbreiden om haar klanten op alle vlakken van veiligheidstrainingen ondersteuning te kunnen bieden. De STCW security awareness e-learning is recentelijk aan het portfolio toegevoegd, net als de OPITO training Travel Safely by Boat, ERRV Crew Initial Training Shipboard Operations en GWO Basic Technical Training.



Koeltafel.

www.relyonnutec.com



Marktleider in de Benelux

IRIS Industry Solutions

Henk van de Voorde

De IRIS Groep, specialist in industriële coating en facility management, is in de afgelopen 75 jaar uitgegroeid tot een toonaangevend bedrijf in facilitaire en industriële dienstverlening. Het familiebedrijf, met hoofdkantoor in Brussel, biedt een breed pallet diensten aan zoals schoonmaak, installatie en onderhoud van HVAC en het verwijderen en aanbrengen van industriële coatings.

IRIS Industry Solutions is marktleider in de Benelux en biedt een brede waaier aan vernieuwende technieken en milieuvriendelijke coating oplossingen aan. Zowel in een industriële omgeving, in de petrochemie, scheepvaart en voor infrastructurele projecten. Iris voorziet in geavanceerde producten en beschermingsmiddelen, waaronder anticorrosie- en brandwerende verfwerken, tank linings en industriële schilderwerken. Daarbij wordt steeds haar kennis en ervaring gecombineerd met innovatieve industriële technieken. Zo staat het bedrijf aan de top binnen de Benelux op het gebied van industriële coatings.

Beschermen

IRIS houdt de kosten bij de klant omtrent mogelijke stilstand en defecten binnen de perken door het professioneel beschermen van de industriële infrastructuur tegen mechanische, chemische en natuurlijke degradatie.

'Rout Bréck'

Een mooi voorbeeld van een huidig project voor IRIS Industry Solutions is een brug in

Luxemburg, waar 50 ton verf nodig is om een totale oppervlakte van 50.000 vierkante meter van een nieuwe coating te voorzien. De officiële naam is Pont Grande-Duchesse Charlotte, maar iedereen kent de brug als de 'Rout Bréck' (rode brug) vanwege zijn iconische kleur. De stalen brug werd gebouwd tussen 1962 en 1965 en is slechts één keer eerder (in 1989) opnieuw geleverd.

Alle voorwaarden

De werkzaamheden zullen naar verwachting in het late voorjaar van 2023 klaar zijn. Na aanvankelijke moeilijkheden doordat de oorspronkelijke aannemer failliet ging, zorgde ook de pandemie voor verdere vertragingen. De werkzaamheden zijn inmiddels sinds december 2020 aan de gang. Er zijn niet veel bedrijven die aan alle voorwaarden voldoen om de klus te klaren.

Kaminrot

Ongeveer een dozijn mensen van IRIS Industry Solutions werkt in de metalen structuur. De brug bestaat uit 13 secties, waarvan er nog drie moeten worden gedaan. De gebruikte kleur heet 'Kaminrot' (schoorsteenrood). Het is dezelfde kleur die in 1966 werd gebruikt en hij zou de komende tien jaar niet moeten verbleken.



Productie

IRIS Industry Solutions is actief in Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk. Het bedrijf heeft midden in het hart van de haven van Zeebrugge een groot atelier, evenals in Geel en Fleurus. In die productieomgevingen vindt stukwerk plaats zoals spuiten, stralen en metalliseren. Daar zijn de omstandigheden te controleren zoals bijvoorbeeld voor de leuning van een brug, terwijl on site werken juist weersafhankelijk is.

Veiligheid en milieubescherming

„Onze industriële coatings beschermen het vastgoed van de klanten met duurzame rendabele oplossingen. Onze experts zijn opgeleid en gecertificeerd volgens de laatste technische normen op het vlak van veiligheid en milieubescherming. Wij spreken van 'solutions' omdat we een totaalpakket leveren. Coating is meer dan schilderen. Het gaat echt over het behoud van staal, mede door stralen, ontroesten en ontvetten, met brandwerende en corrosiewerende technieken”, aldus Wim Mussche, District Manager West- en Oost-Vlaanderen bij IRIS.

Duurzame technieken

Naast het klassieke zandstralen maakt Iris in toenemende mate gebruik van meer duur-



De 'Rout Bréck' in Luxemburg.

zame technieken als vaporblasting en inductie. „Vapor blasting en inductie zijn een stuk ecologischer en gezonder dan gritstralen. In de toekomst willen we met deze technieken onze indirecte emissies nog meer verminderen en verwachten we serieuze reductie in de keten ten opzichte van gritstralen. Tegen 2024 hebben we als doelstelling om op meer dan de helft van de projecten van IRIS Industry deze duurzame technieken te kunnen toepassen.”

Antifouling

„Onze producten zorgen voor zo min mogelijk uitstoot. We schilderen zo duurzaam en natuurvriendelijk mogelijk. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor onze antifouling, waarbij voorkomen wordt dat micro-organismen, mossen en algen zich onder het wateroppervlak



vasthechten aan de romp van een schip. Wij zorgen er met onze producten voor dat het schip mooi glad blijft”, vervolgt Mussche.

Hoogspanningsmasten

Naast de industrie is Iris ook coating specialist voor grote infrastructurele werken (bruggen en sluizen) zoals voor de Oosterscheldekering en de Maaslandkering, in opdracht van Rijkswaterstaat. De hoogspanningsmasten in Nederland, België en Frankrijk vormen een nichemarkt. Daarmee is IRIS zeer onderscheidend.

Anti-corrosie coatings

Er bestaan verschillende manieren om corrosie op industriële constructies tegen te gaan of te vermijden zoals het verwijderen van oude en aanbrengen van nieuwe anti-corrosie coatings. Hierdoor wordt het metaal geïsoleerd of afgeschermd van de omgeving door de aangebrachte industriële coating. Belangrijk bij het aanbrengen van

een industriële coating is het voorzien van de juiste voorbehandeling zodat de coating zich goed kan hechten op het metalen oppervlak of substraat. „Bij IRIS hebben we alle verschillende oppervlaktevoorbehandelingstechnieken in huis om de juiste start voor de opbouw van het nieuwe conserveringssysteem te garanderen”, benadrukt Wim Mussche.

Metallisatie

Metallisatie is het aanbrengen van een thermisch gespoten deklaag welke kan bestaan uit een zink-aluminium legering of een aluminium laag. Via een zogenaamde thermal spray krijgt de industriële installatie een laag zink of aluminium waardoor deze niet alleen beschermd is tegen corrosie, maar ook de levensduur ten goede komt.

Thermisch verzinken

Thermisch verzinken is een methode om een metaalconstructie aan de hand van elektriciteit te bedekken met een laagje metaal zoals zink, chroom of nikkel. Het laagje metaal wordt aangebracht door de metalen constructie onder te dompelen in een chemische oplossing met zink, nikkel of chroom. Door een elektrische stroomlading komt de

hechting tussen de metalen tot stand. Deze aangebrachte galvanisatie laag kan verder verduurzaamd worden door het aanbrengen van een duplexsysteem.

Tank coating

Tank coating is een anti-corrosie methode voor industriële tanks aan de hand van een beschermende coating. In de industrie worden bepaalde stoffen zoals water en chemicaliën vervoerd en bewaard in speciale tanks. Om ervoor te zorgen dat de stoffen niet besmet raken met vormen van corrosie en resten van vorige ladingen en ook dat de constructie van de tank intact blijft wordt tank lining of tank coating aangebracht. Dit kan zowel een interne als een externe lining zijn of een combinatie van beide.

Vacatures

IRIS heeft doorlopend ‘hands on’ vacatures. Het bedrijf is op zoek naar mensen met de juiste mentaliteit, naar gemotiveerde medewerkers. IRIS leidt mensen zelf op tot coatingspecialisten en is daarbij bereid om alle benodigde technische skills aan te leren. Er is veel variatie van werkzaamheden binnen het bedrijf en de medewerkers worden volop doorgroeimogelijkheden geboden.





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
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
- Gent
- Rotterdam
- Terneuzen
- Antwerpen
- Vlissingen



M Martens
CLEANING

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

Feyter Forklift Services

HEFTRUCKS • VERREIKERS • CONTAINER HANDLERS • WAREHOUSE MACHINES • MAGAZIJNSTELLINGEN



Specialist in Material Handling equipment

Feyter Forklift Services is totaaloplosser op het gebied van interne logistiek en material handling. Alles staat in het teken van een onberispelijke service. Als specialist in onderhoud, verhuur, verkoop en leasing van container handlers, terminal tractors, heftrucks, magazijntrucks en verreikers zijn we in staat klanten volledig te ontzorgen.

In Nederland heeft Feyter Forklift Services locaties in Terneuzen, Vlissingen en Rotterdam. Met zusterbedrijven in België, Duitsland en Spanje vormt het bedrijf de Forklift Services divisie van Feyter Group.

Met ruim 60 jaar aan ervaring is Feyter Forklift Services een bekende speler in de branche. Met onze roots in de havens van North Sea Port begrijpen we de behoeften van bedrijven in de havens en de industrie als geen ander.

www.feyter.com

TERNEUZEN • VLISSINGEN • ROTTERDAM • ANTWERPEN

Member of **FEYTER** Group

Pladdet levert geavanceerde Hitachi rupsgraafmachine

Pladdet BV uit Biervliet leverde onlangs de eerste geavanceerde Hitachi ZX350LC-7 rupsgraafmachine in Zeeland af bij bodemasverwerker Heros in Sluiskil. Met een volledig nieuwe uitstraling en een cabine die rondom de machinist is ontworpen, is de nieuwe rupsgraafmachine Hitachi Zaxis 7-serie klaar voor de toekomst. Motoren die voldoen aan de nieuwste Tier V emissienorm, leveren hun vermogen aan het efficiënte Trias III hydraulisch systeem dat uit drie pompen bestaat.

Riante werkplek

De ruime en luxe cabine is voorzien van een parallelruitwischer en de joysticks zijn op het verende stoelonderstel geplaatst. Alle functies zijn optimaal af te lezen op het grote tabletachtig display. De riante werkplek is voorzien van Bluetooth, Dab+ en 'rondom-zicht' camera's.



Rupsgraafmachine Hitachi ZX350LC-7 voor bodemasverwerker Heros Sluiskil.

Groot volume laadbak

Speciaal voor de werkzaamheden bij Heros is de geleverde 35 ton zware rupsgraafmachine voorzien van extra LED verlichting bij de camera's. Het wereldwijd opererende bedrijf Pladdet, al ruim 75 jaar gevestigd in de polder bij Biervliet, leverde de machine af met een CW55S hydraulische snelwissel, een zware opbrekbak met tanden en een groot volume laadbak. Groeneveld monteerte de centrale vetsmering. Om schade aan de verharding te voorkomen werden de 700 mm brede platen afgeschuind.

Maatwerk

Pladdet levert graafbakken, grijpers, sloophamers, vergruizers, combischaren en trilblokken in alle soorten en maten. Maatwerk is karakteristiek voor het bedrijf. De aanbouwdelen worden volledig in eigen beheer gemaakt voor alle merken graafmachines en wielladers.

Hoogwaardige aanbouwdelen

Pladdet is specialist in het produceren en leveren van kwalitatief hoogwaardige aanbouwdelen en machines. Door de gestage groei zijn er ondertussen 110 medewerkers actief voor het Zeeuws-Vlaamse bedrijf. Elk jaar worden circa 100 nieuwe machines geleverd en 5.000 aanbouwdelen geproduceerd. Hiervoor gebruikt het bedrijf bijna 15.000 kilo lasdraad en meer dan 4.000 ton staal.

www.pladdet.nl

RTB CARGO

RTB CARGO NETHERLANDS B.V.

www.rtb-cargo.com

COLUMN

Van huisraad tot onraad: de lege zeecontainer

Stel: u bent aan het verhuizen en u heeft tijdelijk ruimte nodig voor uw inboedel. U kent iemand die lege (zee)containers heeft staan en spreekt af dat u die containers kunt gebruiken om uw huisraad in op te slaan. Vervolgens worden uw meubels gestolen. Is de containereigenaar aansprakelijk voor het verlies van uw inboedel?

Iets vergelijkbaars deed zich voor in een recente zaak bij het hof Arnhem-Leeuwarden. De containereigenaar haalde de met huisraad gevulde container op bij zijn opdrachtgever en plaatste deze op zijn bedrijfsterrein. Het terrein was niet afgesloten met een hek en er was geen cameratoezicht. De container stond langs de toegangsweg naar het bedrijfsterrein. U kunt wel raden hoe dit afliep: de inhoud van de container werd gestolen en de opdrachtgever sprak de containereigenaar aan.

Het hof overwoog dat de containereigenaar aan zijn opdrachtgever een op zijn terrein gestalde container ter beschikking had gesteld om daarin huisraad op te slaan, waarvan aanvankelijk alleen de opdrachtgever een sleutel had. De containereigenaar stuurde vervolgens facturen aan de opdrachtgever met als omschrijving 'huur containernummer [...]'. Op basis van deze feiten kwalificeerde het hof de overeenkomst als een huurovereenkomst.

De kwalificatie van huurovereenkomst was ongunstig voor de opdrachtgever. Immers, een verhuurder is enkel verplicht om de huurder het gebruik van de container te verschaffen en dat had de containereigenaar gedaan. Dat de container was leeggehaald, betekende op zich niet dat de containereigenaar was tekortgeschoten in de nakoming van zijn verplichtingen tegenover de opdrachtgever onder de huurovereenkomst. Op deze grond kon dus geen schadevergoeding worden toegewezen door het hof. Als de overeenkomst daarentegen had kunnen worden gekwalificeerd als een bewaarnemingsovereenkomst, dan zou de containereigenaar in principe (en zonder specifieke nadere afspraken) verplicht zijn geweest de in bewaring gegeven zaken terug te geven.

Hoewel de container in augustus al leeg werd aangetroffen door de containereigenaar, werd de opdrachtgever pas in december op de hoogte gesteld. Ook had de containereigenaar geen aangifte gedaan. De opdrachtgever is door het hof mede op basis van deze verdachte omstandigheden in de gelegenheid gesteld bewijs te leveren van zijn stelling dat de containereigenaar betrokken zou zijn bij het leeghalen van de container. Hoe dat afloopt moet uit het vervolg van de procedure blijken, maar duidelijk is wel dat iedereen er goed aan doet stil te staan onder welke voorwaarden hij contracteert en zijn eigendommen in bewaring geeft, en aan wie.

Hebt u vragen? Neem dan contact op met Bas Neureiter di Torr  ro van Van Traa Advocaten (neureiter@vantraa.nl).

VAN TRAA

International trade, transport & insurance

vantraa.nl



Pleitbezorger milieuvriendelijk vervoer per trein of schip

Trimodal: hart voor het spoor

Henk van de Voorde

Trimodal Europe BV, gespecialiseerd in het conventionele vervoer van gasen en vloeistoffen en het intermodale spoorvervoer, is al ruim 25 jaar een begrip. Het bedrijf uit Hoogvliet handelt namens derden complete treinen af als agent. De cargadoor van het spoor ontzorgt de klant met wagonmanagement, checken van de lading, opmaken van documenten en tracking & tracing. Service en persoonlijk contact genieten de hoogste prioriteit bij de onafhankelijke spoorwegexpediteur.

„Het zijn natuurlijk bijzondere tijden, maar onze roeping blijft onveranderd. Het blijft onze missie om het milieuvriendelijke vervoer per spoor of over het water te bevorderen om de groeiende congestie van het wegvervoer tegen te gaan. Minder uitstoot van CO₂ en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet. Bovendien maken zware vrachtwagens de wegen kapot. Daarom zijn we ook voorstander van nieuwe milieuvriendelijke initiatieven zoals rijden op waterstof. Daarvoor is infrastructuur nodig, zoals waterstoftankstations”, zegt Don van Riel, managing director van Trimodal.

Breed georiënteerd

In een interview met de voormalige spoorman van het jaar passeert een breed spectrum aan onderwerpen de revue, variërend van de modal shift en waterstof tot de VeZa-boog, de IJzeren Rijn en het op handen zijnde oostelijke spoor in de Terneuzense kanaalzone. Van Riel is breed georiënteerd en bestuurder in een breed spectrum van nationale en Europese verenigingen, vooral spoorweg gerelateerd.

Totaaloplossing

De kracht van Trimodal is dat de klant van A tot Z ontzorgd wordt. „We tonen interesse in de mens achter de telefoon en zijn niet van de

appjes. Elk transport is uniek en zo behandelen wij het ook. Ook het nabellen vinden we erg belangrijk. Het kan voorkomen dat er een keer vertraging is door een lekke band, file, wateroverlast of staking. Dan is het zaak om de klant goed op de hoogte te houden. Natuurlijk proberen we zo veel mogelijk lading te vervoeren per spoor (dat zit namelijk in ons DNA) maar ook wij realiseren ons dat dit niet altijd de meest passende oplossing is. Belangrijk is om de klant zelf mee te laten beslissen. Als het dringend is en de klant wil daarom graag wegvervoer ook al kost het meer, wie ben ik dan om te zeggen dat het niet mag? De klant wil geen gedoe en ontzorgd worden. Vandaar dat wij zelf wagons inhuren en waar nodig ook zorgen voor reparatie en cleaning.”

Schaalvergroting

Het bedrijf onder de rook van Rotterdam biedt haar klanten dus naast het spoor ook altijd de optie om de goederen via andere modalitei-

ten te vervoeren. Afhankelijk van de bestemming, gewenste lever- of losdatum en kosten, wordt elke modaliteit bekeken die het beste past bij de wensen van de klant. „De logistieke wereld verandert sneller dan werd verwacht. We hebben alle modaliteiten in het vervoer nodig. De aan- en afvoer naar de havens is met de schaalvergroting enorm toegenomen.”

Onbegeleid vervoer

Trimodal is in de uitdaging van de Brexit gestapt omdat er van begeleid vervoer massaal is overgestapt naar onbegeleid vervoer van trailers/containers. Aansluitend kunnen de onbegeleide units met spoor vervoerd worden naar het achterland.

Waterstof

„Rotterdam zou net als andere havens (bijvoorbeeld Hamburg) een eigen spoorwegaansluiting moeten hebben op haar spoorwegaansluiting vanaf de Kijfhoek.



Met behulp van op waterstof aangedreven locomotieven zou de haven van Rotterdam zo voor het spoorvervoer 100 procent CO₂ neutraal kunnen zijn. De bovenleidingen zijn dan niet meer nodig, met een grote kostenbesparing tot gevolg. Investeer in de ontsluiting aan de westzijde van de haven. Met andere woorden: creëer een aftakking naar het zuiden en als er niet onder de Maasvlakte sporen aangelegd worden, zorg dan ook daar voor een rangeerterrein."

Kijfhoek

De druk op de Kijfhoek (in gebruik genomen in 1980) neemt alleen maar toe. „Er zijn veel mensen in de politiek (lokaal en landelijk) die er geld voor over hebben om Kijfhoek te verplaatsen. Waarom de ontsluiting aan de Westzijde van de haven? Het antwoord is simpel. Er hoeft maar iets te gebeuren op de hoofdbaan en de haven ligt plat qua goederenvervoer per spoor. Het risico is wel kleiner geworden met de komst van de Botlekspoorbrug en het Theemswegtracé, maar het blijft een risico."

Bergen op Zoom

Don van Riel stelt zich ook de volgende vraag. „Hoe zie ik de route dan voor me? Via de Maasvlakte onder of over het Haringvliet richting Goeree-Overflakkee, naar de aansluiting bij Bergen op Zoom. Maak gelijk gebruik van de combi VeZa, IJzeren Rijn. Zorg voor een veilig, modern rangeerterrein en biedt de mensen van Goeree-Overflakkee de mogelijkheid aan om via de trein te reizen via Bergen op Zoom naar Antwerpen."

VeZa-boog

De aanleg van de VeZa-boog, waardoor treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen op Zoom in zuidelijke richting kunnen afslaan, wordt door Van Riel al jaren vurig bepleit. Met het aanleggen van acht kilometer spoor langs de A4 of het Schelde-Rijnkanaal zou er een directe verbinding kunnen komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaar-



Don van Riel, managing director van Trimodal Europe, al ruim 25 jaar cargadoor van het spoor.

lijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant te rijden. „Ik geloof in de VEZA aansluiting, maar het probleem is dat er geen visie is. Alles is nog op 175 jaar oud spoor gebaseerd. Er is nooit geld. Er is een andere mindset nodig. Doen we niets, dan zijn we over een aantal jaren een groot marktaandeel van het goederenvervoer per spoor kwijt aan andere landen. Gelukkig is er de laatste tijd wel geïnvesteerd in projecten als het Theemswegtracé en de Calandbrug."

IJzeren Rijn

Van Riel pleit ook al jarenlang voor het in ere herstellen van de IJzeren Rijn, de oude goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach via Neerpelt, Weert en Roermond. „Bij calamiteiten op de bestaande verbindingen van Rotterdam en Antwerpen naar het Duitse achterland, zijn de files en vertragingen niet te overzien. Helaas denken mensen direct aan de concurrentie tussen Antwerpen en Rotterdam, maar het is een noodzakelijke achterlandverbinding, mede

om de Brabantroute te ontlasten. Ik zal er alles aan doen om mensen te laten inzien, dat dit een oplossing is. Laat Nederland samen met België lobbyen in Brussel om de IJzeren Rijn op een verantwoorde wijze te heropenen, waar mogelijk met Europees geld. Verder is de Betuweroute klaar, maar dat geldt helaas nog steeds niet voor het derde spoor in Duitsland", aldus Van Riel.

Milieuvriendelijk

Er is een studie, die de verbinding mogelijk maakt met een milieuvriendelijke oplossing voor de goederen. „Met een snelle verbinding met het HSL netwerk ter compensatie van de mensen die in Limburg wonen en werken. De alternatieve route is ook voor de 'hotspot Venlo' een betere verbinding dan de Brabantroute."

Spoorterminal

De naam Trimodal wijst op de drie modaliteiten spoor, water en weg met een sterke

Vervolg op pagina 12



Foto: BSC Rotterdam



nadruk op de eerste twee. „Wij prefereren een combinatie van de binnenvaart en het spoor. Aansluitend dient alleen het laatste stukje over de weg vervoerd te worden. Bijvoorbeeld containers die aangeleverd worden op de spoorterminal in de haven van Rotterdam en van daaruit naar Italië of Oostenrijk moeten worden vervoerd.”

Conventioneel

Trimodal Europe is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Via ketelwagons wordt bijvoorbeeld het vervoer per spoor verzorgd van olie, benzine, (bio)diesel en chemische producten zoals styreen, hexene en mercaptaan. Ook is Trimodal specialist in het vervoer per spoor van agrarische producten en projectladingen

Beladingsgraad

De klant wil zoveel mogelijk meenemen tegen zo laag mogelijke kosten. „Een goede beladingsgraad is dan ook van groot belang”, vervolgt Don van Riel. „Wij zorgen ervoor dat ook die laatste container meegaat. Lege containers blijven in principe in het land van bestemming. Dat spaart kosten uit van het vervoer van lege containers naar Rotterdam. Dit is een voordeel van het spoor ten opzichte van het wegvervoer. De kilometers die een vrachtwagen leeg rijdt worden namelijk bij de prijs opgeteld.”

Betonelementen

Trimodal is altijd op zoek naar de meest efficiënte en innovatieve oplossing. Sinds twee jaar is het bedrijf uit Hoogvliet ook te vinden in de wereld van de betonbouw. „Zo hebben wij al diverse bouwmaterialen van de weg over gezet naar het spoor en het water. De bouw-



sector is snel geneigd om alle prefab modules op de traditionele manier over de weg te vervoeren. Wij kijken verder en bieden onze klanten alternatieven aan en ontwikkelen nieuwe concepten. Door innovatief om te gaan met de te vervoeren elementen, kunnen wij op de middellange en lange afstanden over het

algemeen goedkopere transportoplossingen aanbieden ten opzichte van de traditionele manier. Een bijkomend voordeel is de lagere uitstoot van CO₂. Het spoor en de binnenvaart zijn vele malen schoner dan de wegoptie.”

Uitdaging

Geen uitdaging is te groot voor Trimodal, zoals bij projecten met hout of beton die zonder overslag via verschillende modaliteiten vervoerd kunnen worden. „Bouwelementen zijn erg kwetsbaar en bij elke overslag is er kans op schade. Door de sandwich elementen van fabriek tot bouwplaats zonder overlading te vervoeren zijn de kosten lager, ben je flexibeler en is de kans op schades minimaal.”

Intermodale transportoplossingen

„Wij geloven als geen ander in de toekomst van de intermodale transportoplossingen. Door de toenemende files, de scherpe rij- & rusttijdenwet, verhogingen van de tol en het gebrek aan chauffeurs zijn wij van mening dat de modal shift de enige oplossing is voor de toekomst. De wegen slibben dicht en daarnaast is het spoorvervoer de stikstof vriendelijkste transportoplossing”, aldus de ondernemer. De aansturing van de operationele zaken laat hij inmiddels zoveel mogelijk over aan zijn managers Bea Schoenmakers en Jan Muller die per 1 december het team van Trimodal heeft versterkt. Hij is de nieuwe manager voor sales en vervoer overzee.

Gaten in de tijd

Waar railvervoerders vaak werken met shuttles en een vaste dienstregeling, kijkt Trimodal als ketenregisseur naar de gaten in de tijd en de leegloop van locs en personeel (machinist en rangeerders). „We hebben wel een bijzondere passie voor het spoor, maar kiezen voor andere modaliteiten als dat wenselijk is. Over het water kunnen veel grotere volumes worden vervoerd. Indien mogelijk benutten we het water, dat wil zeggen als er tijd voor is en het goedkoper kan”, verklaart Van Riel, die zich al bijna veertig jaar met spoorexpeditie bezighoudt.



Nieuwe bestemmingen

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

Wagenladingverkeer

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

Overzee

Daarnaast draagt Trimodal Europe via zusterbedrijf Trimodal Europe NVOCC BV zorg voor het vervoer naar het achterland van containers die overzee binnenkomen. Deze bevatten met name droge bulkproducten zoals erts, poeders, granulaten en aluminiumkorrels.

Nieuwe shuttletreinen

„Wij zoeken spoorwegmaatschappijen bij elkaar tegen een schappelijke prijs. Of het nu gaat om vervoer om de hoek in Nederland, van Zuid- naar Noord-Duitsland of van Rotterdam naar Zuid-Frankrijk. We proberen ons te onderscheiden door alert te zijn, met nieuwe concepten en nieuwe shuttletreinen, ook naar lastige gebieden zoals in Oost-Europa.”

Binnenvaart

„Importcontainers komen binnen in havens als Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Le



Havre. Als er genoeg tijd is kan het transport naar het achterland via de binnenvaart geschieden. Als er echter haast is geboden kan als vanzelfsprekend beter worden gekozen voor één dag met de trein in plaats van vijf dagen met een binnenvaartschip. We zijn praktisch ingesteld en zoeken altijd naar een geschikte oplossing, zoals het aanpassen van een gaswagon ten behoeve van vloeistoffen. We maken ook zoveel mogelijk gebruik van mobiele werkplaatsen. Dat is een stukje meedenken met de klant om kosten te besparen in de ketenregie.”

Europese verenigingen

Don van Riel (64) is inmiddels 21 jaar voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVP) en 11 jaar van de Belangenvereniging Zeehaven Expeditie

internationale Logistieke Dienstverleners (BZE). Tijdens de onlangs gehouden algemene ledenvergadering is hij voor nog eens drie jaar herkozen als voorzitter van de BZE. De oud-spoorman van het jaar is ook actief in de internationale Ferrmed te Brussel om de Nederlandse spoorinfrastructuur te promoten.

Spoorlijn Axelse Vlake-Zelzate

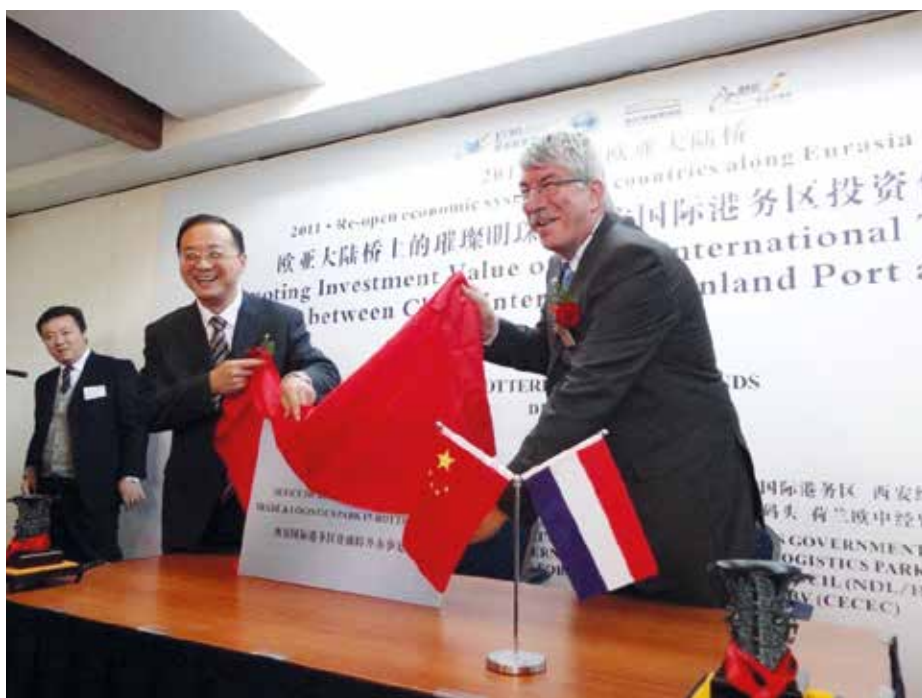
Zo maakt hij zich bijvoorbeeld sterk voor de aanleg van de spoorlijn Axelse Vlake-Zelzate in het kader van een goede ontsluiting van de haven- en industriegebieden. Er is inmiddels voorwaardelijk groen licht van de EU voor de komst van dit oostelijke spoor in het havengebied North Sea Port.

Verre Oosten

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

Dangerous Goods Declaration

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



Don van Riel tekende in 2011 namens de BZE een convenant voor de Eurazië route.

www.trimodal-europe.com



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

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

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



Bek & Verburg

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

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




**VAN
TRAA**

Welcome on board?

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

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

” International trade, transport & insurance












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
---	--	--	--

Professionals vertrouwen op de robuuste veiligheidsschoenen 'Made in Europe'

Helden dragen HAIX

Het is een harde baan. Je hebt er kennis, kracht en volledige concentratie voor nodig. Op de bouwplaats, in de productie- en voorraadlogistiek of in de havens rondom de wereld: medewerkers hebben een uitrusting nodig waarop ze volledig kunnen vertrouwen, zodat ze zich op hun taken kunnen richten, in elke situatie.

In het bijzonder moet het schoeisel tijdens het werk aan extreme eisen voldoen. Daarom vertrouwen professionals op HAIX. Sinds jaren levert de hightechschoenenfabrikant hoogwaardige functionele schoenen voor helden over de hele wereld; ongeacht voor politie en militairen, reddingswerkers en brandweer, of iedereen die dagelijks onder extreme omstandigheden werkt. Dat is mogelijk dankzij de hoogwaardige kwaliteit 'Made in Europe'.

Kwaliteit 'Made in Europe'

De Europese voorschriften zijn soms niet erg streng en er zijn altijd weer uitzonderingen mogelijk, ook bij de productie van schoenen. Als de schacht en zool van een schoen bijvoorbeeld in een EU-lidstaat worden samengevoegd, mag de schoen de markering 'Made in Europe' dragen, ongeacht of de beide componenten oorspronkelijk in Azië of Afrika zijn geproduceerd.

Dat is bij HAIX niet het geval! Als er op een schoen van HAIX 'Made in Europe' staat, dan garandeert het bedrijf ook dat de schoen voor 100 procent in Europa is geproduceerd. Want 'Made in Europe' is niet alleen een slogan van HAIX, maar ook een kwaliteitsbelofte. HAIX vindt alleen in Europa de materialen en voorwaarden die het bedrijf nodig heeft voor zijn hoogwaardige schoenen. De beide productielocaties in Duitsland en Kroatië behoren tot de meest moderne schoenfabrieken ter



HAIX Airpower XR3

se werk. Voor de nodige allround bescherming voldoen ze aan veiligheidsklasse S3, dankzij de teenbescherming, penetratiebescherming en antislipzool. Een waterdicht en gelijktijdig toch ademend GORE-TEX-membraan zorgt in alle modellen voor droge voeten.

Comfortabel

Maar een goede veiligheidsschoen moet niet alleen veilig zijn, maar ook comfortabel. Want medewerkers dragen hun schoenen meestal acht uur per dag of nog langer. Veiligheid moet daarom altijd gecombineerd worden met comfort. De veiligheidsschoenen van HAIX hebben een dempingssysteem dat elke stap verend opvangt, voor meer elan tijdens lange werkdagen. Dankzij de speciaal ontwikkelde leesten zitten de schoenen perfect en zorgen zo voor de grootste mate van draagcomfort. En ten slotte zorgt het HAIX Climate System voor een prettig klimaatcomfort. Het voert vocht via de ventilatieopeningen aan de schacht en tong af. Op deze manier zijn medewerkers zelfs in extreme omstandigheden veilig en comfortabel op weg en kunnen ze zich compleet op hun belangrijke baan richten zonder over de voeten te hoeven nadenken.

wereld. Daar worden schoenen geproduceerd die maximale veiligheid combineren met het grootst mogelijke comfort. Het familiebedrijf houdt zich sinds meer dan zeventig jaar aan deze kwaliteitsbelofte.

Extreme omstandigheden

Om ervoor te zorgen dat de veiligheidsschoenen ook bestand zijn tegen extreme omstandigheden, worden ze in het bedrijfs-eigen laboratorium grondig getest. Hier wordt gerukt en getrokken aan de schoenen. Ze worden urenlang blootgesteld aan vocht, moeten duizenden stappen onder extreme omstandigheden maken in de simulator en voldoen aan strenge slip- en stoottests. De schoenen worden zelfs strenger getest dan wordt voorgeschreven in de normen; want elke schoen van HAIX moet de normen zo ver mogelijk overtreffen voor meer veiligheid, meer comfort en een hogere kwaliteit.

'Heavy Duty'-veiligheidsschoenen

Speciaal voor medewerkers die in bijzonder gevaarlijke omgevingen werken en daarom extreem robuuste veiligheidsschoenen nodig hebben, heeft HAIX een serie 'Heavy Duty'-schoenen, zoals de TREKKER Pro 2.0, de BLACK EAGLE Safety 54 mid en de AIRPOWER XR3.

Alle drie de schoenmodellen zijn gemaakt van robuust stierleder, dat bestendig is tegen alle problematische situaties tijdens het alledaag-



HAIX Black Eagle Safety 54



HAIX Trekker Pro 2.0



Veel werk Van Traa Advocaten aan conflicten verladers en vervoerders

Congestie in containervoer leidt tot veel problemen

Door: Antoon A. Oosting

Verladers en vervoerders kunnen niet zonder elkaar om lading van A naar B te krijgen, maar in deze coronatijd vechten ze elkaar maar al te vaak de tent uit. Door allerlei vertragingen en congestie komt lading niet op tijd aan, terwijl bij een sterk gestegen vraag naar vervoer de tarieven van de vervoerders in de afgelopen twee jaar fors zijn opgelopen. „Wij merken dat aan een toenomen antagonisme tussen verladers en vervoerders. Door schaarste hebben vervoerders hun tarieven keer op keer verhoogd. Daardoor zijn de kosten van vervoer van een container tussen Azië en Rotterdam vertienvoudigd. Tegelijkertijd zeggen de containerrederijen dat ze nu eindelijk de verliezen kunnen compenseren die ze in afgelopen tien magere jaren hebben opgelopen,” zegt Richard Latten, als advocaat en specialist in het transportrecht.

De ene keer staat hij een containerrederij bij, de andere keer een verlader, maar in alle gevallen gaat het Latten erom iemand zo goed mogelijk bij te staan met zijn kennis van het transportrecht. Tot voor enkele jaren was dat een nichemarkt, maar sinds het uitbreken van de coronapandemie heeft Van Traa Advocaten er de handen vol aan. Latten: „Als gevolg van corona heeft de productie in China, de werkplaats van de wereld, een tijd lang stilgelegen, en is de

Veel verladers kiezen voor vervoer per trein maar ook dat verloopt niet altijd zonder problemen.

logistiek ernstig verstoord. En voorlopig wordt het er niet beter op. De verstoring is inmiddels zo ver uit de hand aan het lopen dat het volgens deskundigen tot minstens 2023 duurt voordat dit is opgelost. Voor de kust van Long Beach in California staat nu 1 miljoen TEU aan containers op schepen, die liggen te wachten om te worden gelost. Als je nu de productie in China zou stilzetten, kost het nog zeker zeven maanden om de achterstand weg te werken.”

Verladers klagen steen en been

Ondertussen klagen de verladers steen en been over de hoge tarieven die ze nu kwijt zijn voor het vervoer van hun containers tussen China en de havens in Noordwest-Europa. „Dat is voor verladers natuurlijk een

hard gelag. Door de verstoring is er een grote schaarste aan containers ontstaan. De 1 miljoen TEU die vaststaan op de schepen die voor lossing bij Long Beach liggen te wachten, hadden eigenlijk allang leeg in China terug moeten zijn. Door dit soort verstoringen is er sprake van containerschaarste. Zie er maar eens aan te komen. Zelfs de containercarriers hebben ze onvoldoende tot hun beschikking,” zegt Latten. Als een verlader een container te pakken heeft gekregen en een boeking heeft kunnen maken voor het vervoer van de container op een bepaalde dienst van een schip, is nog niets zeker. Latten: „Het probleem is, dat momenteel al die schepen vertraagd zijn. Het kan zo maar weken duren voordat jouw container op een schip staat. Daar komt dan nog eens bij,



Containerschepen die hun tijdslot voor de terminal missen moeten achteraan in de rij aansluiten.

dat ook veel containerterminals momenteel onvoldoende ruimte hebben voor het laden en lossen van de schepen.

Het systeem piept en kraakt

Zo extreem als de situatie met name in de havens aan de Amerikaanse en Canadese westkust is, is het in Europa niet. Maar ook hier doen zich problemen van congestie voor. Latten: „Terminals hanteren een slot-systeem. Kom je op tijd met jouw schip aan, dan word je op tijd geholpen. Maar ben je te laat, dan is het achteraan aansluiten in de rij. Er ontbreekt ten enenmale voldoende kade-ruimte om alle te laat aangekomen schepen direct te helpen. Wat terminals dan wel eens doen, is een zeeschip laden en lossen op de plek waar normaliter de binnenvaartschepen worden behandeld. Dan hebben de binnenvaartreders weer het nakijken. Het systeem piept en kraakt momenteel aan alle kanten.”

Met het vervoer van containers gaat veel extra tijd verloren. Voor de extra tijd die een container op een terminal staat, brengt een rederij *demurrage* oftewel op z'n Nederlands 'overliggeld' in rekening. „Containers zijn nu vaak veel langer onderweg, wat leidt tot extra kosten (*demurrage*). De vraag is dan wie moet daarvoor opdraaien. Maar ook het langer wachten van het binnenvaartschip op behandeling bij de zeecontainerterminal leidt tot extra kosten in de vorm van *demurrage*, die de binnenvaartrederij aan zijn opdrachtgever (verlader of ontvanger) in rekening brengt en die deze vergoed wil zien. Wij hebben al de nodige van dit soort claims op rederijen voorbij zien komen, maar over het algemeen is een rederij voor dit soort claims niet aansprakelijk”, licht Latten toe.

Bederfelijke waar is kritisch

In het huidige transportrecht staan de vervoerders, oftewel de containerreders vaak sterk tegenover de verladers. Latten: „Vaak zijn het uiteindelijk toch de verladers die voor de extra kosten van het vervoer van hun containers opdraaien. Dit leidt uiteindelijk tot hogere kosten van producten waarvoor wij als consument zullen opdraaien. Een speciaal probleem vormt het vervoer van zogeheten perishables, ofwel bederfelijke waren. Nu komt er niet zoveel verse groente en fruit uit Azië, maar bijvoorbeeld wel kerstversiering waar de verlader/importeur natuurlijk in januari of februari niet meer mee aan hoeft te komen, omdat deze producten dan onverkoopbaar zijn.

Als voorbeeld noemt Latten een dispuut over een aantal containers die per spoor uit China naar Europa moet komen. Omdat de treinen in Rusland over breedspoor rijden, moeten de containers aan de grens van Wit-Rusland met Polen bij Małaszewicze van de wagons voor Russisch breedspoor per



Richard Latten, specialist transportrecht.

reachstacker worden overgeladen naar de wagons voor Europees standaard spoor. Dat overladen kost per trein al gauw een paar uur. En omdat ook hier sprake is van congestie van te veel treinen die te laat en vaak tegelijkertijd aankomen, werkt de terminal ook hier met tijdslots, dus wie niet op tijd is mag achteraan aansluiten.

Ook spoorvervoer overbelast

„Wij hebben momenteel bij ons kantoor een kort geding lopen in een zaak waarin het erom gaat of de verlader van een spoorvervoerder mag eisen dat deze de betreffende containers op tijd in Nederland aanlevert. Dat station van Małaszewicze is momenteel zwaar overbelast, waardoor de spoorvervoerder zijn treinen wil omleiden, waardoor in dit geval de kerstversiering niet voor kerst in de winkelschappen kunnen liggen”, vertelt Latten. En dat terwijl de vervoerder voor het vervoer van deze spullen nu juist voor vervoer per spoor had gekozen boven het

momenteel minder betrouwbare vervoer over zee.

Het schrijnende is dat nog niet zo lang geleden, toen de coronacrisis begon, rederijen nog veel van hun oudere schepen hebben laten slopen. Door de crisis gingen de fabrieken dicht en ontstond er overcapaciteit aan laadruimte. De laadruimte op die oudere schepen wordt nu zwaar gemist. Intussen worden er veel nieuwe containerschepen besteld maar voordat die allemaal in de vaart zijn, is het al gauw 2023. „Sommige grote verladers huren nu eigen schepen in maar deze chartered schepen zijn ook niet echt de oplossing. De verlader neemt daarmee ook alle commerciële risico's van het vervoer van zijn containers op zich. En ook voor die schepen geldt dat ze bij aankomst in een haven met hetzelfde gebrek aan terminalcapaciteit als de gevestigde containerrederijen worden geconfronteerd,” aldus Latten.

Risico door tariefsverhogingen

Maar ook de verlader die de verantwoordelijkheid voor het vervoer van zijn containers uitbesteedt aan een expediteur, is niet veilig. De grotere expediteurs kopen bij containerrederijen capaciteit in, maar als deze laatsten hun tarieven tussentijds verhogen, lopen diezelfde expediteurs grote risico's wanneer zij de hogere tarieven niet kunnen doorberekenen aan de verladers. „Het is maar een voorbeeld van hoe het vervoer op allerlei manieren kan vastlopen”, zegt Latten.

En we zijn hier voorlopig nog niet vanaf. Latten verwacht dan ook dat congestie nog tot in lengte van jaren tot problemen en dus claims zal leiden. De tijd dat je voor 750 dollar een container van Shanghai naar Rotterdam kon laten vervoeren, zal volgens Latten in de nabije toekomst niet snel weer terugkomen.



De containerterminals op de Maasvlakte draaien momenteel overuren.



Industry Solutions



- Industriële oppervlaktebehandeling staal
 - Aanbrengen alle industriële coatings
- Aanbrengen brandwerende zwelverfsystemen
 - Metallisatie
- Opstellen kwaliteitsrapporten

BeNeFraLux marktleider in industriële coatings

Iris biedt een brede waaier aan vernieuwende technieken en milieuvriendelijke coating oplossingen aan, zowel in een industriële omgeving als voor infrastructurele projecten, en dit in België, Frankrijk, Nederland en Luxemburg.

IRIS NV | Bazellaan 5 | 1140 Brussel | België

Voor meer info zie onze website: www.iris.be

E-mail: Industriële Coating: industry@iris.be | Facility Management, HVAC en Landscaping: info@iris.be

Lineas bouwt de Noord-Zuid vrachtverbinding verder uit

Lineas, de grootste privé spoorvracht-operator in Europa, versterkt zijn aanwezigheid in Gent in North Sea Port met een nieuwe, rechtstreekse intermodale verbinding met Milano Segrate (IT). De lancering van deze verbinding met vijf wekelijkse retourritten stelt Lineas in staat om tegemoet te komen aan de groeiende vraag van regionale klanten naar een slim en ecologisch alternatief voor wegtransport.



Voor deze nieuwe verbinding kan Lineas rekenen op zijn 150 man sterke team in Gent, wat een belangrijke hub is voor Lineas. Vanuit Gent, waar Lineas snel groeit, biedt de operator meerdere regelmatige verbindingen aan naar de rest van Europa.

Capaciteit

Lineas biedt al regelmatige verbindingen aan tussen de terminal Intermodale Milano Segrate en Antwerpen, Zeebrugge en Moerdijk (NL). Met de nieuwe dienst vanuit Gent voegt de onderneming capaciteit toe voor zijn klanten en versterkt het de verbinding tussen Italië en de rest van Europa via het Green Xpress-netwerk. Elke rit is goed voor ongeveer 22 wagons, wat overeenkomt met ongeveer 11.000 retourritten per vrachtwagen per jaar. Tegelijk verhoogt de nieuwe verbinding de capaciteit tussen Antwerpen en Milaan omdat de treinen op deze lijn niet langer via Gent omrijden.

Grondige analyse

„De beslissing om Gent en Segrate met elkaar te verbinden is gebaseerd op een grondige

analyse van de noden van onze klanten en van de supply chain en goederenstromen van en naar deze regio's. Industriële klanten zijn vragende partij voor een bijkomende regelmatige verbinding. Daarnaast is er eveneens een groeiende behoefte aan een ecologisch transportalternatief alsook een oplossing voor de vertragingen veroorzaakt door de steeds toenemende verkeerscongestie op de weg. Vandaag kunnen wij die behoefte invullen”, zegt Matthias Herrebosch, Sales Director bij Lineas.

Economische hubs

Gent in North Sea Port is een van de grote Belgische logistieke knooppunten en speelt voor heel wat grondstoffen en toelagstoffen, half-afgewerkt en eindproducten een erg belangrijke rol in de supply chain. Daan Schalck, CEO van North Sea Port: „Doorvoertijden staan onder steeds grotere druk, vaak als gevolg van de toenemende verkeersdruk en toeslibbende wegen. Dankzij deze nieuwe spoorverbinding wordt het voor bedrijven nog makkelijker om voluit te kiezen

voor het spoor om zo hun goederenstromen te optimaliseren. North Sea Port is een belangrijke Europese hub voor Lineas en het engagement van de onderneming ten overstaan van de haven weerspiegelt onze strategische economische rol in deze regio. Lineas is de voorbije jaren samen met de haven gegroeid en heeft hier een indrukwekkende infrastructuur en dienstverlening uitgebouwd. Daarmee komt Lineas tegemoet aan de noden van de klanten. Zij weten zich dankzij het voortdurend groeiende netwerk van Lineas verzekerd van de toegang tot de rest van Europa.”

Ontwikkelen

„We zijn onze aanwezigheid hier voortdurend blijven ontwikkelen en de nieuwe dienst van Gent naar Milaan onderstreept het engagement van Lineas voor Gent. Dit is een belangrijke hub die een steeds groeiende regionale economie verbindt met Europa en daarbuiten”, zegt Xavier Verschaffel, hoofd van Lineas' activiteiten in Gent.

www.lineas.net



Feyter Forklift Services: Specialist in 'material handling'

Feyter Forklift Services is totaaloplosser op het gebied van 'material handling' en interne logistiek. De ruim 60 jaar jonge onderneming heeft meerdere vestigingen in Nederland, België, Duitsland en Spanje. In de Benelux heeft het bedrijf locaties in Terneuzen, Vliissingen-Oost (Nieuwdorp), Rotterdam (Nieuw-Lekkerland) en Antwerpen. Feyter Forklift Services heeft twee zusterbedrijven: Feyter Gabelstapler in Duitsland en Feyter Iberia in Spanje. Samen vormen ze de Forklift Services divisie van Feyter Group, met in totaal zo'n 90 medewerkers in vaste dienst. Vanwege de gestage groei zijn er momenteel diverse technische vacatures, met name voor servicemonteurs in de regio's Zeeland, Antwerpen, West-Brabant en Rotterdam.

Feyter Forklift Services is een echte allrounder op het gebied van material handling. De onderneming voorziet in alle interne transportmiddelen, van handpallettruck tot reachstacker. Tot het portfolio horen merken als Kalmar, Terberg, Mitsubishi, CAT, Manitou, Combilift en Meclift. Naast de technische knowhow van al deze producten is Feyter gespecialiseerd in verkoop, verhuur, lease en servicecontracten.

Bakermat

In bakermat Terneuzen zijn de kennis en middelen gecentraliseerd voor alle Light Handling Equipment. Vanaf deze locatie worden alle activiteiten aangestuurd met betrekking tot

Op de Feyter Forklift Services locatie in Nieuwdorp (Vliissingen-Oost) is ruim een jaar geleden grootschalige nieuwbouw gerealiseerd.

heftrucks tot 10 ton en onder andere verreikers, magazijntrucks en hoogwerkers.

Heavy Handling

De vestiging in Vliissingen-Oost is gericht op Heavy Handling Equipment: specialisatie op het gebied van reachstackers, heftrucks boven de 10 ton en terminal tractors. Met name op het gebied van Heavy Handling is Feyter landelijk uitgegroeid tot een begrip. Dankzij deze specialisatie én de onafhankelijke positie in de markt neemt het een vrij unieke positie in. Bedrijven doen steeds vaker een beroep op Feyter zodat ze volledig ontzorgd worden op het gebied van Heavy Handling Equipment.

Haven & industrie

Feyter Forklift Services blijft zich, onder leiding van managing director Alex van 't Westeinde, steeds verder ontwikkelen als allround 'material handling' partner voor bedrijven in de sector haven & industrie. Als reactie op het snel groeiende klantenbestand in met name de havens van Moerdijk, Rotterdam en Amsterdam, werd op 1 januari 2021 een

nieuwe bedrijfsvestiging geopend in Nieuw-Lekkerland, onder de rook van Rotterdam.

Groei in de Randstad

De locatie in havengebied Rotterdam is de derde vestiging van de material handling specialist in Nederland, naast Terneuzen en havengebied Vliissingen-Oost. Met de nieuwe vestiging wordt het groeiend aantal klanten in de Randstad adequaat ondersteund.

Vliissingen-Oost

Op de Feyter Forklift Services locatie in Vliissingen-Oost is ruim een jaar geleden grootschalige nieuwbouw gerealiseerd. De gestage groei van de Heavy Equipment Division maakte uitbreiding noodzakelijk. Vanuit de ruime nieuwe huisvesting wordt de groei op het gebied van onderhoud, verkoop en verhuur adequaat gefaciliteerd. Door de forse uitbreiding van de werkplaats in Vliissingen-Oost kunnen meer grote machines tegelijkertijd in onderhoud worden genomen. Zo blijft de snelle service die men van Feyter gewend is gewaarborgd.



Reachstacker, Tweede Maasvlakte.

Service

Voor de service op locatie maakt Feyter gebruik van ruim 25 continu bemande servicevoertuigen. Daarnaast wordt bij steeds meer klanten ook gebruik gemaakt van een pop-up werkplaats op de locatie van de klant. Dat zorgt er voor dat het onderhoud en verhelpen van storingen nog efficiënter uitgevoerd kunnen worden, om stilstand tot een daadwerkelijk minimum te beperken. Op het gebied van service heeft Feyter Forklift Services als doel om bedrijven de zorg rond material handling materieel volledig uit handen te nemen. Van de volledige planning van onderhoud tot de jaarlijkse keuring van machines, maar ook door actief mee te denken in het maximaliseren van efficiency en veiligheid.



Terberg terminaltrekker met unieke custom made transliifter.



33 ton hefttruck in de betonindustrie, Vlissingen-Oost.

Maatwerk

Feyter Forklift Services onderscheidt zich met een groot oplossend vermogen, waarmee klantspecifiek maatwerk kan worden geleverd. Een recentelijk voorbeeld van zo'n maatwerkproject is een (in 2021 geleverde) Terberg trekker met custom made Transliifter bij Steel Solutions in Maastricht. In nauwe samenwerking met de klant werd een concept ontwikkeld voor staaltransporten tussen diverse terminals en lokale partners. Om het transport van ladingen tot wel 100 ton over de openbare weg mogelijk te maken was het noodzaak om verder te kijken dan de bestaande mogelijkheden op de markt.

Efficiënter

Met de maatwerkoplossing is het logistieke proces bij Steel Solutions efficiënter en duurzamer gemaakt. Voorheen werden de staaltransporten uitgevoerd met vrachtwagens, waarmee maximaal tot zo'n 25 ton per rit vervoerd werd. Met de nieuwe combinatie kan tot ruim 100 ton per rit worden getransporteerd. Het aantal transportbewegingen werd met zo'n 75 procent gereduceerd.

Feyter Group

Feyter Forklift Services is onderdeel van Feyter Group, waarvoor in totaal zo'n 200 mensen werkzaam zijn. Nadat in 1959 Rinus de Feijter als éénmanszaak in Terneuzen van start ging, is het familiebedrijf in ruim 60 jaar uitgegroeid tot een internationaal georiënteerde groep van ondernemingen. De huidige Feyter Group bestaat uit zeven bedrijven die zijn verdeeld

in drie divisies. Naast Forklift Services zijn dat Industrial Services en Civil Engineering.

Wereldwijd

Het hoofdkantoor van Feyter Group is nog steeds in Terneuzen gevestigd. Het werkgebied van de Feyter Forklift Services divisie strekt zich inmiddels wereldwijd uit. Van klanten in de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen tot Zuid- en Midden-Amerika en inmiddels ook Azië en Afrika. Met de zusterbedrijven Feyter Gabelstapler en Feyter Iberia worden bedrijven in respectievelijk Duitsland en Spanje van material handling oplossingen voorzien.

Terberg Tractores Iberia

Per 1 augustus 2021 is het nieuwe bedrijf Terberg Tractores Iberia operationeel, met algemeen directeur Eric van 't Westeinde, eigenaar van de divisie Forklift Services van Feyter Group. De joint venture van Feyter Group en Royal Terberg Group is gericht op dienstverlening aan klanten in Spanje en Portugal. Terberg Tractores Iberia biedt voertuigen voor havenactiviteiten, logistieke en distributiecentra en de staal- en betonproductenindustrie.

www.feyter.com



Pop-up werkplaats in Amsterdam.

DOES YOUR SAFETY GO BEYOND COMPLIANCE?

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



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

RelyOn Nutec
360° Safety

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

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

Germany
T. +49 471 483436 0
E. bookings@de.relyonnutec.com

www.relyonnutec.com

Omwonenden eisen blokkade Railterminal Gelderland

Enkele omwonenden hebben de Raad van State onlangs gevraagd om het provinciale inpassingsplan en alle bijbehorende vergunningen voor de bouw van Railterminal Gelderland bij Valburg te schorsen.

ProRail en TNO verlengen samenwerking op gebied van spoortrillingen en veiligheid

Onderzoeksinstituut TNO en spoorbeheerder ProRail gaan ook de komende vier jaar samenwerken op onder meer de onderwerpen spoortrillingen, veiligheid van overwegen en automatisch rijdende treinen. De samenwerking, die begon in 2013, is onlangs met vier jaar verlengd.

ProRail stooft monumentaal seinhuis Groningen klaar voor de toekomst

In Groningen is onlangs een begin gemaakt met de conservering van een monumentaal seinhuis bij Station Groningen. Dit betekent dat het gebouw klaargestoomd wordt voor gebruik in de toekomst.

KiM: Effect subsidieregeling spoorgoederenvervoer niet vast te stellen door corona

Vanwege de coronapandemie is het nog niet mogelijk om het effect van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor vast te stellen. Dat concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in een tussentijdse analyse.

Problemen met beveiligingssysteem metro Amsterdam kunnen nog jaren duren

De problemen met de het nieuwe Communication Based Train Control-systeem (CBTC) van de Amsterdamse metro kunnen nog jaren duren. De implementatie van het nieuwe systeem in een zogenaamde 'brown field'-situatie kan niet zonder hinder voor reizigers.

ProRail stopt met toepassing van spoorballast met kankerverwekkende stof

ProRail gaat geleidelijk stoppen met het gebruik

van stenen op het spoor die kankerverwekkend kwartsstof bevatten. Per 1 januari 2022 worden deze zogeheten ballaststenen niet meer gebruikt bij werkzaamheden aan tunnels en onder overkappingen.

Alstom verkoopt divisies aan CAF om te voldoen aan fusievoorwaarden Bombardier

De Spaanse treinenbouwer CAF neemt het Coradia Polyvalent-platform, een fabriek in het Franse Reichshoffen en het TALENT3-platform over van Alstom. De verkoop van deze onderdelen was een van de voorwaarden die de Europese Commissie stelde aan de overname.

Nederland Europees koploper bij hergebruik materialen

Ongeveer een derde van alle materialen die vorig jaar in Nederland werden gebruikt, was gerecycled. Daarmee was Nederland met afstand de koploper in de Europese Unie, meldt het Europese statistiekbureau Eurostat.

DB Cargo Eurasia zet nieuwe Chinese dochteronderneming op

DB Cargo Eurasia heeft een nieuwe Chinese dochteronderneming opgezet, DB Cargo Transasia. Met de start van het in Shanghai gevestigde bedrijf is de spoorgoederenvervoerder nu formeel in 19 landen actief.

Staatssecretaris wijst plan voor vervanging HRMK-spoorbrug door aquaduct af

Staatssecretaris Steven van Weyenberg van Infrastructuur en Waterstaat ziet vooralsnog geen kansen voor de vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden door een aquaduct. Dat schrijft hij in een brief aan de Provinciale Staten.

Maaslijn eind 2024 mogelijk alleen geëlektrificeerd

Spoorbeheerder ProRail heeft een terugvalscenario uitgewerkt waarbij de Maaslijn eind 2024 in elk geval geëlektrificeerd is. Het streven is om tegen die tijd ook de gedeeltelijke baanverdubbeling af te hebben, al kleven daar nog de nodige risico's aan.

Politie wil vaker controles uitvoeren op drugschemicaliën in trein uit China

De politie heeft aanwijzingen dat drugscriminelen vaker misbruik maken van de zogeheten Chengdu Express. De politie wil daarom vaker controles uit gaan voeren op de inhoud van de containers.

Noord/Zuidlijn volgens studie groot succes, maar niet overal

De Noord/Zuidlijn in Amsterdam is een groot succes, melden Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam op basis van een vierjarige wetenschappelijke studie. Toch hebben bewoners in sommige buurten een "mindere beleving".

Aanvoeren materialen met elektrische locomotief bij werkzaamheden verliep positief

De eerste reacties op het aanvoeren van bouwmaterialen met een elektrische locomotief bij station Hoensbroek zijn positief. Dat meldt ProRail over de proef die de spoorbeheerder samen met Dura Vermeer heeft uitgevoerd tijdens spoorwerkzaamheden.

TU Delft onderzoeker wint prijs met onderzoek naar Europees HSL-netwerk

De paper: Uniform ontworpen Europees HSL-netwerk, impact voor lijnvoering, ticketprijzen en governance strategie van TU-student Jorik Grolle heeft een gedeelde tweede prijs gewonnen van het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).

Station Nijmegen heeft na vernieling stationspiano terug

Station Nijmegen heeft weer een zogeheten stationspiano. Het vorige exemplaar werd op 21 november vernield, tot grote verontwaardiging van zowel treinreizigers als Nijmegenaren. Een van hen, de artiest Bennie Solo, kwam daarop in actie en doneerde zijn eigen piano.

Papieren spoorboekje na jaar pauze weer te koop

Het papieren spoorboekje is na een jaar terug van weggeweest. Sinds kort is het online te bestellen,

meldt reizigersorganisatie Rover die het boekje samen met Treinreiziger uitgeeft.

DB hogesnelheidstesttrein trekt Siemens-rijtuig tijdens meetrit

De hogesnelheidstesttrein ICE-S van DB Systemtechnik heeft afgelopen weekend tussen Nuremberg en Ingolstadt meetritten uitgevoerd. De meetritten met een snelheid van 360 kilometer per uur werden in opdracht van Siemens Mobility uitgevoerd.

Thales wint aanbesteding voor levering assentelsysteem ERTMS

Technologiebedrijf Thales gaat de assentellers leveren die de verdere uitrol van ERTMS op het Nederlandse hoofdspoor mogelijk maken. ProRail en Thales hebben daartoe het contract ondertekend. De opdracht heeft een waarde van maximaal 100 miljoen euro.

Rechter stelt vakbonden in gelijk over vaststellingsovereenkomst NS

NS mag niet langer een volledig finaal kwijtscheldingsbeding opnemen in een vaststellingsovereenkomst voor werknemers die vrijwillig eerder uitstromen bij het spoorbedrijf. Dat heeft de voorzieningenrechter bepaald in een kort geding dat was aangespannen door vakbonden.

Video: 'Oersprinter' SGM maakt laatste ritten

Het Stadsgewestelijk Materieel (SGM), de eerste Sprinter die de NS onder die naam inzette, gaat definitief met pensioen. De eerste treinstellen van dit type kwamen in september 1975 op het spoor en moesten minimaal 25 jaar meekunnen.

10 procent minder energieverbruik in trams door nieuwe halfgeleidertechnologie

Siemens Mobility en het nutsvoorzieningsbedrijf van de Duitse stad München deden het afgelopen jaar een test met een speciale Siemens Avenio-tram. Het met SiC-technologie uitgeruste voertuig vervoerde een jaar lang passagiers door München en legde daarbij 65.000 kilometer af. Het energiegebruik van de tram was 10 procent lager.



Safe Lifting Europe: Dé verhuurspecialist van hijsequipment

Een toenemend aantal on- en offshore professionals doet een beroep op Safe Lifting Europe voor de huur van hijsequipment voor de korte- of lange termijn. Alle Safe Lifting producten worden geleverd met certificering op basis van de strenge veiligheidscultuur in de on- en offshore. Het bedrijf uit Vlaardingen staat bekend om haar flexibiliteit en snelle 24/7 service.

Strategisch gelegen in havengebied Rotterdam, beschikt Safe Lifting over een uitgebreid assortiment hijsmaterieel en levert het aan de grootste contractors in de markt. Huren van dit equipment voegt waarde en efficiëntie toe. Wanneer beslissers de kosten die gepaard gaan met de aanschaf van zwaar hijsmaterieel in kaart brengen, wordt duidelijk dat een huuroplossing zoals die door Safe Lifting wordt geboden veel gunstiger is dan koop. Anders moet naast de initiële aanschafprijs van het equipment ook rekening worden gehouden met bijvoorbeeld kosten van onderhoud en opslag.

'Alles onder de haak'

„Wij verhuren 'alles onder de haak': sluitingen, (container) spreader beams, grommets, stropen, lieren, load monitor systems, takels, ROV haken, dyneema's, waterzakken. Eigenlijk te veel om op te noemen. Bedrijven hebben bijvoorbeeld een 1550 tons sluiting meestal maar een enkele keer nodig. Na aanschaf wordt er vaak jarenlang niks mee gedaan. Het is dan ook veel goedkoper om

te huren bij ons”, aldus Giovanni Vroegop, rental specialist bij Safe Lifting Europe.

Uitbreiding verhuurvloot

Safe Lifting heeft zich in het afgelopen jaar vooral geconcentreerd op de uitbreiding van haar verhuurvloot in combinatie met de duurzame groei van de onderneming. Zo weten bijvoorbeeld offshore heavy lift contractors en kraanverhuurbedrijven het bedrijf goed te vinden voor allerlei hijsmaterieel.

Heavy lifting equipment

Tevens wordt de horizon verruimd naar heavy lifting equipment. „We hebben in het afgelopen jaar een aantal grote investeringen gedaan door materieel aan te schaffen dat grotere ladingen aan kan dan voorheen. Met alle recente uitbreidingen kunnen we onze

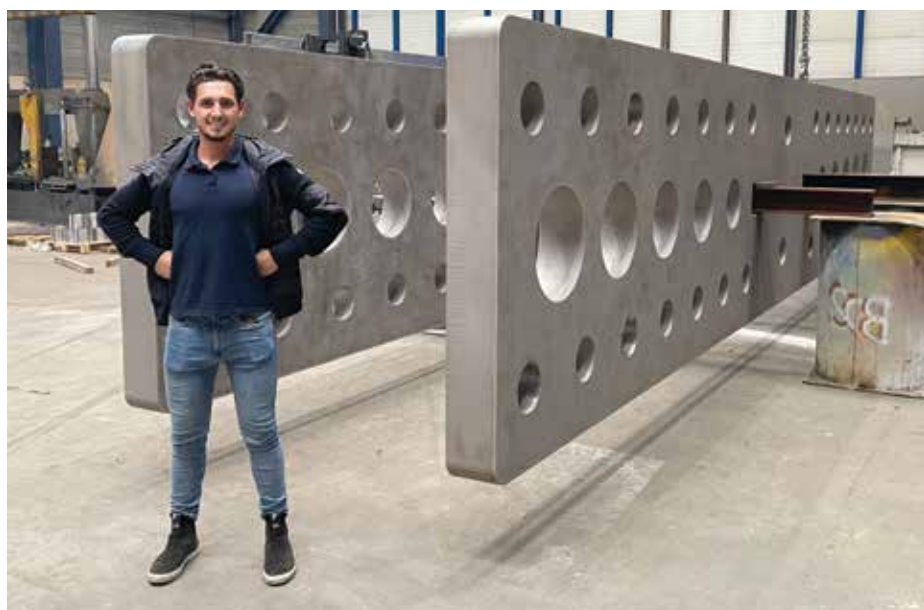
klanten nog verder van dienst zijn. Door hen te ontzorgen met al het benodigde materieel voor hun projecten, kunnen zij zich concentreren op andere zaken bij het runnen van hun onderneming.”

Toegevoegde waarde

De Vlaardingse onderneming heeft alle mogelijkheden om verder door te groeien in de markt. „Mensen zien nu veel meer de toegevoegde waarde van huren, wat heel anders was toen Safe Lifting in 2007 geleden van start ging. Tegenwoordig is ons felgroene materieel te zien bij de grootste projecten ter wereld. Dit geeft veel voldoening aan het team van Safe Lifting.”

Beurzen

Safe Lifting Europe presenteerde zich in de afgelopen maanden op de beurzen Offshore



Giovanni Vroegop, rental specialist bij Safe Lifting Europe.

Energy (Amsterdam), Europort (Rotterdam) en WindEurope Electric City (Kopenhagen). „Het is goed om nieuwe potentiële klanten te ontmoeten, maar ook om bij te praten met bestaande klanten. Aangezien een groot deel van onze klanten business relaties voor de lange termijn zijn, was het weer eens goed om persoonlijk met elkaar in gesprek te gaan. Even weg van het bureau om mensen weer live te ontmoeten nadat we lange tijd beperkt waren tot mail, telefoon en videogesprekken”, zegt Giovanni Vroegop.

Technische service

Safe Lifting Europe is in 2007 van start gegaan. De onderneming is in bijna 15 jaar uitgegroeid tot verhuurspecialist bij toonaangevende maritieme en on- en offshore bedrijven vanwege haar brede assortiment en expertise op het gebied van lifting equipment. Via nauwe samenwerking met haar partners ontzorgt Safe Lifting naast verhuur de klant desgewenst ook met service, onderhoud en keuringen.

Topkwaliteit

De uitgebreide catalogus van Safe Lifting beantwoordt direct aan de behoeften van on- & offshore-toepassingen. De sector



De horizon is verruimd naar Heavy lifting equipment.

heeft met grote regelmaat vraag naar het uitvoeren van overload load tests. Vandaar dat het portfolio bijvoorbeeld voorziet in waterzakken (100 ton), modulaire Modulift spreaders (2.000 ton), onder andere Van Beest sluitingen (2.000 ton), multilugs (800

ton), grommets (5.200 ton MBL), lieren (300 ton) en pad eye testers (100 ton). Alle producten zijn van topkwaliteit. Experts voeren strenge kwaliteitscontroles uit voordat hijsequipment de deur uit gaat, evenals bij terugkomst van de klus.



Loadtest Malta.



Open Manufacturing Campus in Middelburg

Impuls voor de maakindustrie

Henk van de Voorde

Vitrite, sinds 1893 geworteld in de provincie, stelt haar kennis, kunde en ruimte beschikbaar voor nieuwe maak industriële activiteiten in Zeeland, met haar ontwikkeling van een Open Manufacturing Campus (OMC) op haar locatie te Arnestein Middelburg.

Als ontwikkelaar en producent van high-tech precisie componenten voor de automotive, mechatronica-industrie en producent van composteerbare producten tot en met de leveringen van geavanceerde systemen, heeft Vitrite de afgelopen twee jaar gewerkt aan een plan voor de regio, waar overheid, onderwijs en ondernemingen baat bij hebben: een technologiecentrum voor de maakindustrie, genaamd Open Manufacturing Campus Zeeland. Naast Vitrite participeren in het technologiecentrum Impuls Zeeland, de Middelburgse Bedrijven Club (MBC), PM Elektro, HZ en Kic/MPI.

Innovatie ecosysteem

De OMC wordt ingebed in het bestaande innovatie ecosysteem in de regio en draagt mede bij aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van Zeeland als vestigingslocatie, van de concurrentiepositie van Zeeuwse ondernemingen en het behoud en creëren van banen in de regio. Lampvoetenfabrikant Vitrite gaat het vrijstaande deel van het terrein en de fabriek in Middelburg inrichten als een Open Manufacturing Campus waar startups en andere innovatieve bedrijven in de gelegenheid worden gesteld om ruimte te huren en producten te laten ontwerpen en maken met hulp van de ervaren medewerkers van Vitrite.

Innovatieve bedrijven kunnen gebruik maken van de expertise en ruimte bij Vitrite in Middelburg.

Complementaire bedrijven

Tevens kunnen complementaire bedrijven samen innovatieve ontwikkelingen starten en ruimte bieden aan onderwijs via afstudeerplaatsen en onderzoeken. Een meetlaboratorium en een werkplaats zijn er al. Er is inmiddels interesse van diverse bedrijven in de regio om samen te werken, alsmede van de Hogeschool Zeeland (HZ).

Expertise

Met de OMC zet Vitrite haar expertise in voor starters en bestaande ondernemers die behoefte hebben aan (extra) productie- en/of onderzoeksfaciliteiten. Al vanaf de ontwikkelingsfase kan een beroep worden gedaan op de aanwezige expertise bij Vitrite Middelburg. Dit technologiecentrum is opgestart met behulp van subsidie van de Provincie Zeeland, waarbij subsidiebegeleiding is verricht door Prior Subsidieadvies BV.

Hemcell

Hemcell uit Heinkenszand maakt al gebruik van de expertise en de ruimte bij Vitrite in

Middelburg en is daarmee een goed voorbeeld van hoe de OMC zal gaan werken. GreenTees BV uit Noordwijk heeft een golftee op de markt gebracht die volledig composteerbaar is. De golftees worden gemaakt bij Vitrite met bioplastiek dat door Hemcell in Heinkenszand is ontwikkeld.

Composteerbaar

De golftee is een pin met een hoedje waarop bij de eerste afslag de golfbal wordt geplaatst. Deze is verkrijgbaar in hout, bamboe en plastic. In tegenstelling tot de traditionele plastics blijven er bij de composteerbare golftees geen stukjes kunststof achter. De composteerbare golftee laat dus geen vervuilende microplastics in de natuur achter als deze kapot wordt geslagen.

Circulaire economie

Bestaande afbreekbare tees van plastic, hout en bamboe blijken in de praktijk niet of slechts gedeeltelijk te composteren. Door de volledige composteerbaarheid draagt de nieuwe golftee een steentje bij aan de over-



De golftees worden gemaakt in het OMC met bioplastiek dat door Hemcell is ontwikkeld.



Het consortium dat een boost wil geven aan de maakindustrie in Zeeland. Vlnr: Pieter-Bart Visscher, Bram van Stel, Wilfried Boonman, Imro Wong, Michel Klijn, Pieter Raes, Michel Carol, Kees van Koeveringe en Rob Lous.

gang naar een circulaire economie, waarin producten en grondstoffen zoveel mogelijk worden hergebruikt. De composteerbare tee is afgelopen zomer op de Domburgsche Golfclub gepresenteerd aan gedeputeerde Jo-Annes de Bat van de Provincie Zeeland.

Impuls Zeeland

De Zeeuwse innovatie betreft een biopolymeer dat bestaat uit van bomen gevallen palmblederen en polymelkzuur (PLA). De twee grondstoffen worden samengevoegd bij Vitrite dat de tees ook spuitgiet. Impuls Zeeland (een van de partners in de OMC) heeft geïnvesteerd in HemCell voor de ontwikkeling van het materiaal en dankzij een

voucherregeling van de provincie in de aanschaf van een matrijs.

Vestigingsklimaat

Impuls Zeeland omarmt het initiatief in Middelburg omdat het regionale vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als medewerkers wordt versterkt. Andere organisaties en bedrijven zijn welkom om in het OMC te participeren. Inmiddels is er al interesse van diverse andere techbedrijven. Ondertussen is de laatste projectfase gestart: de pre-implementatiefase. Als deze fase volgens plan verloopt, zal in de eerste helft van 2022 de OMC officieel van start gaan. De Provincie Zeeland heeft subsidie

verleend om deze fase goed af te kunnen ronden.

MBC

De Middelburgse Bedrijven Club (MBC) ondersteunt initiatieven zoals de Open Manufacturing Campus van harte. Vanwege de coronarestricties was er geen Contacta, dus ook geen dynamisch Walcherenplein, maar de MBC hoopt in het nieuwe jaar een herstart te kunnen maken met de 'ondernemersborrels'. In 2019, nog net voor de pandemie, was bij Lumileds in Middelburg zo'n interessant bedrijfsbezoek.

Vervolg op pagina 29



Introdutie van de golftee bij de Domburgsche golfclub, links Zeeuws gedeputeerde Jo-Annes de Bat.

WELDING AND CONSTRUCTION



ENGINEERING



MACHINING



ASSEMBLY



Adres Australiëweg 2
4561 PD Hulst

Telefoon +31 (0)114 - 317101
E-mail info@ptsmachinery.nl

WWW.PTSMACHINERY.NL

BETROKKEN

bij elke fase van de bouw



SINKEGROEP.NL



Hoogwaardig

Vanuit de Zeeuwse hoofdstad worden wereldwijd alle automotive 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 de vijf nieuwe auto's in Middelburg zijn vervaardigd.

Verlichting van de toekomst

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



Vanuit Middelburg worden wereldwijd alle automotive Lumileds fabrieken beleverd.

Foto: Adri van de Wege



De MBC ondersteunt de hele schil van toeleveranciers in de regio, bijvoorbeeld in het Sloegebied in het kader van de energietransitie.

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. Met de overname is weer gekozen voor de oude naam Vitrite, die al bekend is sinds 1893.

Business Creation

Business Creation (aandeelhouder van Vitrite) brengt haar expertise in om OMC's te ontwikkelen, waarbij er een fysieke campus zal ontstaan, waar bedrijven zich daadwerkelijk kunnen vestigen, waar studenten onderzoek- en ontwikkelingswerk kunnen doen op een locatie met industriële expertise en support en waar trainingen en opleidingen gegeven kunnen worden.

Medische sector

Naast de bestaande dienstverlening voor de automotive wordt de horizon middels Business Creation verruimd naar nieuwe marktgebieden zoals straatverlichting, verlichting voor tweewielers én de hightech medische sector.

Toeleveranciers

De MBC ondersteunt de hele schil van toeleveranciers in de regio, bijvoorbeeld in het Sloegebied in het kader van de energietransitie. De Zeeuwse haven is strategisch

offshore wind energiemarkt en decommissie.

Belangenbehartiger

De MBC is spreekbuis richting lokale en provinciale overheid, legt voorzitter Bram van Stel uit. De MBC is belangenbehartiger van gemeenschappelijke zaken zoals infrastructurele werken, bereikbaarheid en veiligheid. De bedrijvenkoepel komt op voor de belangen van de bestaande ondernemers en maakt zich tevens sterk voor nieuwe bedrijvigheid, projecten en activiteiten. Daar is de OMC een mooi voorbeeld van.

Upgrading

„De MBC stimuleert nieuwe startups in verband met de werkgelegenheid en de economie. Met name gericht op de maakindustrie die na het wegvallen van bedrijven als Pechiney en Thermphos wel een upgrading kan gebruiken. Vandaar dat wij alle steun willen verlenen aan initiatieven zoals de Open Manufacturing Campus”, aldus preses van Stel, die aan het roer staat van de Prior Groep.

www.mbcmiddelburg.nl; www.vitrite.com



Foto Atelier CPD

Bedrijfsbezoek van de MBC bij Lumileds (inmiddels weer Vitrite) op 25 november 2019 met links wethouder Johan Aalberts van Middelburg.

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

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

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



Overall inzetbaar! 24 / 7 bereikbaar!

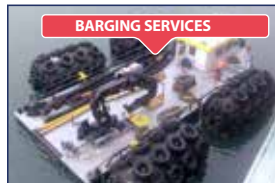
Calamiteit bel direct:

010-434 44 45



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

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



MariFlex

The entire process in one hand.

Heavy and special constructions, that is our specialism.

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



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspanning - Machinebouw - Handel

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





PTS Machinery: specialist in de zwaardere constructie en machinebouw

Bunkergieek.

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 meter met verschillende leidingdiameters en verder diverse 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 uitgegroeid 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



Bewerkte gearbox.

BOEKBESPREKINGEN

Strandgids met meest voorkomende aanspoelsels

Afgelopen zomer stelde de Bergische Provincie West-Vlaanderen haar nieuwe pocketgids over strandvondsten voor.

De pocketgids werd vanuit het Provinciaal Bezoekerscentrum Duinpanne in De Panne uitgewerkt en bevat heel wat informatie, foto's en tekeningen over de 100 meest voorkomende aanspoelsels op het strand.

Met de vernieuwde gids richt de Provincie zich op toeristen, leerkrachten en natuurgidsen die interesse tonen in de vloedlijn en strandvondsten.

De eerste gids over het strand werd 15 jaar geleden uitgebracht en is nu volledig herwerkt in samenwerking met lokale partners en experts, zoals De Strandwerkgroep België, natuurgidsen en CPIE Flandre Maritime uit Frankrijk.

100 soorten

De gids bevat info over schelpen zoals Zaagje en Nonnetje of over het rugschild van de Zeekat. De gids telt 100 beschreven soorten, aangevuld met actuele info en tips over strandafval, rustende zeehonden, gewonde vogels en wilde dieren. Bijzonder is dat er ook heel wat nieuwe soorten opduiken in dit gidsje. Het bewijst dat de klimaatsverandering en grote bedrijvigheid in de Noordzee heel wat invloed heeft op het onderwaterleven.

Nederlandstalige, Franstalige en Duitstalige versie
De Nederlandstalige versie van de nieuwe pocketgids telt 94 pagina's en kost € 5,-. Hij kan aangekocht worden in het Provinciaal Bezoekerscentrum Duinpanne (De Panne), in het Zwin Natuur Park (Knokke-Heist), in het Provinciaal Informatiecentrum Tolhuis (Brugge) en de toeristische diensten van De Panne, Koksijde en Veurne. Lezers uit het buitenland die een exemplaar willen bestellen, kunnen dit via deze link: <https://webshop.west-vlaanderen.be/strandgidsje.html>. Er komt sowieso €2,- verzendkosten bij, binnen- of buitenland.

SMIT - M.A.N Dieselmotoren 1923-1969

Onder de titel "SMIT — M.A.N Dieselmotoren 1923-1969" schreef auteur Henk van Beest een buitengewoon interessant en prachtig boek. Het betreft dieselmotoren gebouwd door J. & K. Smit's Machinefabrieken N.V. in Kinderdijk.

In kleine kring overhandigde de auteur het eerste

exemplaar aan Piet Boon, verkoper van reserveonderdelen bij IHC Smit, die hem bij het opzoeken van diverse gegevens en documenten heel goed heeft ondersteund. In zijn voorwoord schrijft de auteur dat het een herinnering is aan de tijd dat hij bij J. & K. werkte.

Het boek biedt uitleg van wat het bouwen van een scheepsdiesel inhoudt. Vanaf het moment van het ontwerptekenen, werkvoorbereiding, vervaardiging van de benodigde houten modellen voorafgaande aan het gieten van de onderdelen, het machinaal bewerken, tot het werk van de bankwerkers, de pijpfiters en magazijnpersoneel.

Honderden foto's

Het boek werd, met kartonnen kaft, uitgegeven op A4-formaat en telt 282 pagina's. Het bevat een lijst van bijna alle bij J. & K. Smit gebouwde motoren tussen 1923 en 1969. Het werk werd geïllustreerd met honderden foto's van het bedrijf, de motoren, schepen waarin ze werden geplaatst, documenten en niet te vergeten tekeningen van de motoren. De eerste was een cilinder R22 in 1925 gebouwd, de laatste een twaalfcilinder R66, gebouwd in 1969. Die motoren waren van zulke goede kwaliteit dat een aantal nu nog steeds in gebruik is.

Het boek is uitgegeven door de Stichting Publicaties West-Alblasserwaard en kost € 15,-. Toesturen per post is mogelijk. Bestellen kan bij de auteur op h.van.beest1@kpnplanet.nl.

Slavernij en de stad Utrecht

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boek "Slavernij en de stad Utrecht". Het werk kwam tot stand onder redactie van Nancy Jouwe, Matthijs Kuipers en Remco Raben. Het boek werd gerealiseerd met medewerking van de Gemeente Utrecht.

Naast bekende Hollandse bestuurs- en handelscentra, was ook de stad Utrecht nauw betrokken bij de mondiale slavenhandel en slavernij. Maar hoe zag die ontwikkeling, in de schaduw van steden als Amsterdam en Rotterdam, er eigenlijk uit? Hoe profiteerde Utrecht van de slavenhandel en de producten die uit slavenarbeid voortkwamen? Welke invloed had de bovenlaag van stedelijke bestuurders en investeerders, en de kerk, op de levens van de vele tot slaaf gemaakten in Oost en West? Waarom werd Utrecht een centrum van abolitionisme? Welke sporen draagt de stad vandaag de dag nog van het koloniale verleden? En hoe gaan Utrechters nu met de geschiedenis van

slavernij om? Deze en andere vragen komen aan bod in de twintig artikelen in deze bundel, waarin de auteurs vanuit steeds wisselende perspectieven laten zien hoezeer de geschiedenis van de stad Utrecht verknoot is met het Nederlandse Slavernijverleden.

"Slavernij en de stad Utrecht" (ISBN 9 789462 497689) telt 328 pagina's, werd als soft-back uitgegeven en is rijklijk geïllustreerd. Het boek kost € 24,99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij 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@agora-books.com.

Strategische heroriëntatie

Ondanks het feit dat we voorlopig nog niet van corona af zijn, nemen bedrijven de schade op en richten ze zich op hun 'herstart'. Daarbij werpen zich



ook nieuwe vragen over de strategische oriëntatie zich op. Het in het afgelopen jaar 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

De Kust. 4 augustus 1945. De zomer van de vrijheid

Op woensdag 4 augustus 2021, exact 76 jaar na datum, stelde de Provincie West-Vlaanderen (België) een buitengewoon merkwaardig boek voor. Het is een uitgave van het provinciedomein Raversyde (Oostende) en uitgeverij Tijdsbeeld.

Het boek neemt de lezer mee naar 4 augustus 1945, een zonnige dag in de zogenaamde 'zomer van de vrijheid'. Die dag nam een Amerikaans legervliegtuig haarscherpe, bijzonder gedetailleerde luchtfoto's van de hele Belgische kuststrook, van Knokke-Heist tot De Panne.

Op de foto's is te zien hoe bezoekers op de vele badplaatsen baden en genieten in de zon, het strand en de strandcabines, de duinengordel, de havens, het ongerepte en landschappelijk rijke hinterland. Daarnaast zijn ook duidelijke sporen en de littekens te zien van de oorlog die net voorbij is, met daarbij ook de fameuze Duitse Atlantikwall. De foto's tonen ook de overgang aan van de bebouwing aan de kust, van elitair tot massatoerisme.

Luchtfoto's

Het boek is een uniek tijdsdocument. Birger Stichelbaut en Wouter Gheyle, archeologen aan de UGent, ontdekten eind 2019 de filmrol met de foto's in de US National Archives in Maryland in de Verenigde Staten. Dat gebeurde tijdens een onderzoek naar tienduizenden luchtfoto's die de Amerikaanse luchtmacht in België nam in 1940-1945. De foto's springen meteen in het oog, want ze zijn niet recht naar beneden, verticaal gefotografeerd maar vanuit een schuine hoek. De onderzoekers geven extra uitleg bij de oorlogsdetails op de foto's.

Het boek "De Kust. 4 augustus 1945. De zomer van de vrijheid" telt 264 pagina's. In het boek zijn 200 afbeeldingen te zien, waarvan 83 panoramafoto's. Het boek, uitgegeven als een hardback, kost € 59,90. Het is te koop in de boekhandel, provinciedomein Duinpanne (De Panne), Zwin Natuur Park (Knokke-Heist), Informatiecentrum Tolhuis (Brugge), provinciedomein Raversyde (Oostende) en via www.west-vlaanderen.be/webshop.

.....

Zeg eens eerlijk :

***Houdt u altijd
rekening met het
milieu en kiest u voor
de meest duurzame
transportoplossing
voor uw goederen?***

.....

Duurzaam transport

Trimodal Europe BV neemt zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid om duurzaam transport voor u te realiseren. Intermodale transporten zijn duurzaam, er is minder tijdsverlies door files en de kosten zijn lager doordat het transport slim afgestemd wordt. Bent u ook op zoek naar hoe we voor u de beste aanbieding kunnen doen? Neem dan contact met ons op.

.....

Contact

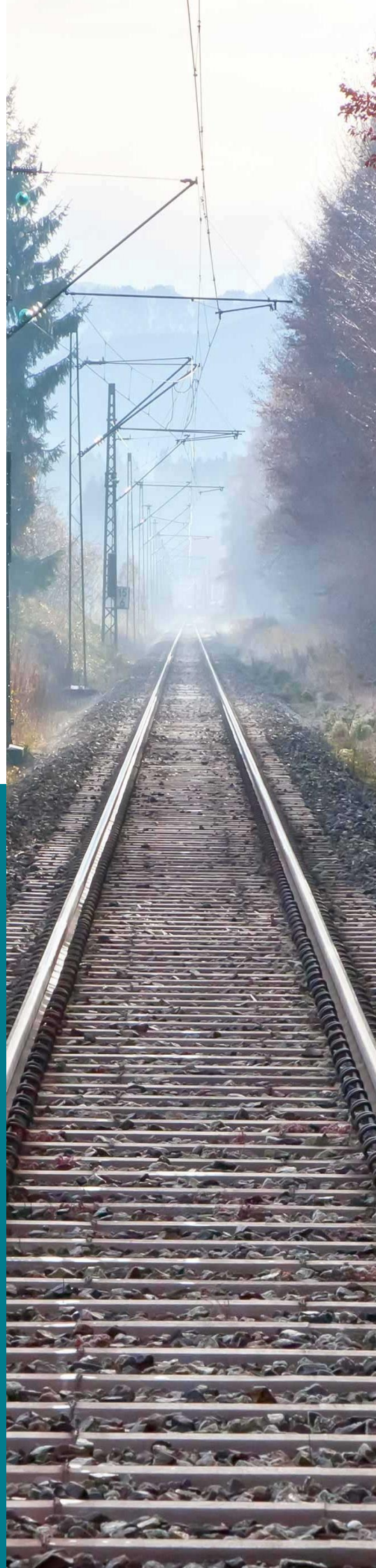
Sales Tel: +31(0)88 6004904
sales@trimodal-europe.com

Operations Tel: +31(0)88 6004901
operations@trimodal-europe.com

Finance Tel: +31(0)88 6004903
invoices@trimodal-europe.com



Trimodal Europe BV





Supplier of efficient rental solutions

Offering short- and long-term rental of heavy lifting and rigging equipment for offshore and onshore projects. A uniquely vast and varried stock of equipment – the most complete assortment in Europe – makes it possible to meet the tightest deadline and execute the most demanding missions with the greatest effectivity and safety. We offer everything from (modular)spreaderbeams, shackles, cable slings, grommets and much, much more.

www.safelifting.eu - rental@safelifting.eu - +31 (0)10 434 63 33