

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



31e JAARGANG
NUMMER 6 - 2022

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

Welcome to the world of customs

European Customs Services • Consultancy • Secondment



Customs. Simply cleared.



Brokerage

Import & Export
Transit
Fiscal Representation



Consultancy

Trade Compliance
Tax Advice
AEO



Secondment

Support on location
knowledge



Additional Service

Intrastat
Excise Duty Handling
E-Commerce



+31 (0)77 700 1300 • sales.nl@gerlach-customs.com
+32 (0)3 7000 500 • sales.be@gerlach-customs.com
www.gerlach-customs.com

Versijnt 7 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2022
€ 49,- per jaar (excl. BTW 6%)
Losse nummers € 8,95 incl. BTW
Abonnement loopt van 1 jan. t/m 31 dec.
Opzeggen: via e-mail info@seaport-magazine.nl.

Uitgeverij

JVD Productions

Redactie

Jos van Dooren
Antoon Oosting
Henk van de Voorde

Advertentie-acquisitie

JVD
productions

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

Lay-out & drukwerk



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

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

De binnenvaart is het hoofdthema van Seaport nr. 6. Deze vervoersmodaliteit is van origine duurzamer dan vervoer over de weg, al vergt het wel investeringen om dit te blijven waarmaken. Bij de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) zijn 45 individuele binnenvaartschippers aangesloten. De coöperatie is inmiddels Green Award Incentive Provider. Daarmee worden de duurzame ambities van PTC voor een duurzame binnenvaart onderstreept.

De waterstanden in de rivieren worden steeds lager. Bovendien krijgt de binnenvaart nog eerder in het seizoen met laag water te maken. Shipfit BV uit Terneuzen, gespecialiseerd in onderhoud en reparatie aan schepen, heeft een nieuw dubbelwerkend roersysteem ontwikkeld waarmee een effectief hulpmiddel wordt geboden voor het varen in ondiep water.

In de Amaliahaven (Tweede Maasvlakte) was Seaport samen met accountmanager Tim Nagel van de Rabobank aan boord van de Philipskercke II van Johan & Digna Faasse. Het schippersechtpaar loopt voorop in duurzaamheid. Ze hebben bij huisbankier Rabobank een gedegen businessplan ingediend voor de financiering van hun vierde schip (de Philipskercke IV) en hopen dat binnenkort kan worden begonnen met de afbouw van het casco uit Polen. Er is een goede klik tussen het ondernemersechtpaar en de Rabobank. Zie het sfeerverslag van de meeting op de Philipskercke II.

In Antwerpen was Seaport te gast bij DCN Diving België. Aanleiding was het nieuwe duikondersteuningsschip DCN Sinjoor. Dit multifunctionele schip beschikt over een geïntegreerd duikstelsel met twee Volvo Penta Stage V-motoren. DCN (met hoofdvestiging in Bergen op Zoom) levert over de hele wereld al 65 jaar maritieme-, civiele-, en hyperbare diensten. In het verslag wordt ook nader ingegaan op het mooie beroep van duiker en de fraaie onderwaterwereld.

Verder zijn er in deze binnenvaartspecial reportages over Koninklijke Van der Wees Groep, Martens Renewables, Havenbedrijf Moerdijk, Qua-vac en Heros Sluiskil, dat binnenkort met partner Van de Beeten de duurzame cementgebonden fundering Optiblend® officieel lanceert.

Inhoud nummer 6-2022

PTC stimuleert duurzame binnenvaart.....	2
Koninklijke Van der Wees Groep: altijd transportzekerheid.....	6
Column Van Traa Advocaten	9
DCN Diving al 65 jaar een begrip	10
Qua-vac: huisleverancier voor reiniging afvalwater van schepen.....	14
Moerdijk zet in op modal shift.....	16
Martens Renewables verruimt horizon	18
Samenwerking tussen Philipskercke BV en Rabobank is super	20
Optiblend® heeft de toekomst	24
Shipfit: nieuw dubbelwerkend roersysteem	27
Een metrologisch perspectief op vloeibaar aardgas (LNG).....	28
Nieuwsberichten	31
Boekbesprekingen.....	32



Particuliere Transport Coöperatie stimuleert duurzame binnenvaart

PTC: 'Samen sterk'

Voor de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) - waarbij 45 individuele schippers zijn aangesloten - zijn betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid speerpunten van beleid. Het feit dat de coöperatie inmiddels ook een Green Award Incentive Provider is, onderstreept de ambities van PTC voor een duurzame binnenvaart. „Wij stimuleren onze leden om hun schepen (verder) te verduurzamen en te certificeren. Als Incentive Provider betalen wij de helft van de kosten van de certificering”, aldus Ella Hofs van PTC. Door de krachten te bundelen biedt PTC al 28 jaar een compleet pakket met logistieke diensten aan. „Samen sterk' is ons motto en we staan ook samen sterk!”, benadrukt de manager PR & Sustainability.



PTC blijft zich met maatwerkoplossingen onderscheiden. Mede dankzij haar coöperatieve rechtsvorm zorgt deze sterke organisatie van binnenvaartondernemers voor voldoende lading voor haar leden. Economische en maatschappelijke omstandigheden kunnen sterk fluctueren, maar PTC is al bijna drie decennia een baken van stabiliteit. Daardoor zijn de schippers verzekerd van vast werk. De gevarieerde vloot bestaat uit een vijftigtal 600 tot 3400 tons schepen.

Droge bulk

Met de binnenvaartschepen worden door de schippers van de Particuliere Transport Coöperatie met name droge bulkklading (zoals staal, kolen, kunstmest, zand, grind en agrarische producten) en projectlading (bijvoorbeeld voor de offshore wind) naar een breed pallet klanten gebracht. Soms is het de ene dag laden en de andere dag lossen, maar dat is uiteraard sterk afhankelijk van de te overbruggen afstanden. De schippers dragen in de dagelijkse praktijk hun steentje bij aan de vervoersgarantie van PTC en tegelijkertijd aan de duurzaamheidsambities van deze coöperatieve vereniging.

Milieulabel

In de nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is onder meer als doel voor 2024 voor de binnenvaart afgesproken:

- Ontwikkeling van een nieuw Europees sturingsinstrumentarium dat het bereiken

van de gestelde ambities stimuleert zonder dat het van overheidswege opleggen van dwingende emissienormen per schip voor 2030 en 2035 nodig is.

Hiervoor is middels een aanbesteding het Binnenvaart Emissie Label ontwikkeld, dat in beheer is van het SAB en eind 2021 van start is gegaan.

Green Award

Green Award is een keurmerk voor schepen die voldoen aan hoge eisen op het gebied van veiligheid en milieu, dat al sinds 2011 een programma voor de binnenvaart heeft ontwikkeld. Dit certificaat geeft een schip toegang tot meerdere incentives, inclusief kortingen op havengelden, producten en diensten.

Het is wenselijk dat de schepen met een Green Award eenvoudig toegevoegd kunnen worden in het Binnenvaart Emissieprestatie Label, zonder dat er apart gecertificeerd moet worden.



PTC-bestuurslid Henri van Sandijk (rechts) ontving enkele maanden geleden het Green Award-bord van Jan Fransen (midden), executive director van Stichting Green Award, aan boord van ms. Seinpost van coöperatie-lid Job Blom.

PTC-bestuurslid Henri van Sandijk ontving enkele maanden geleden het Green Award-bord van Jan Fransen, executive director van Stichting Green Award. De overhandiging vond plaats aan boord van ms. Seinpost van coöperatie-lid Job Blom. Ms. Seinpost heeft een Green Award certificaat op het niveau 'zilver'.

Niveaus

„Duurzame scheepvaart heeft de toekomst. Green Award is een certificaat op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu. De niveaus zijn onder te verdelen in brons, zilver, goud en platina, afhankelijk van de stappen van vergroening. Havenbedrijven, verladers en banken laten het milieulabel meewegen bij havengelden, contracten en financiering”, aldus Henri van Sandijk.

Inzichtelijk

„Met Binnenvaart Emissieprestatie Label kan inzichtelijk worden gemaakt aan de verladers waar je staat op het gebied van zowel CO₂ als stikstof en fijnstof. Incentives motiveren scheepseigenaren om te investeren in schonere technieken en veiligere operaties. Het is nu nog een soort van vrijwilligheid, maar uiteindelijk kom je er niet mee weg”, vult Ella Hofs aan.

Toekomstbestendige ketenpartner

Hiermee doelt ze op het feit dat, als tegen 2025 de schepen niet verbeterd zijn met duurzamere toepassingen, maatregelen van bovenaf zullen worden opgelegd door de overheid. „PTC is een coöperatie met maatschappelijke betrokkenheid in het DNA. Duurzaamheid geniet dan ook een hoge prioriteit voor ons. Wij maken ons samen sterk voor het milieu en een veilige werkomgeving. Als Incentive Provider van Green Award stimuleert PTC haar leden om behaalde resultaten zichtbaar te maken. Hiermee wordt waarde gecreëerd en zijn we een toekomstbestendige ketenpartner.”

Onderscheiden

De Europese Green Deal zet voor de langere termijn in om het vervoer over water met 25 procent te laten stijgen. Bedrijven kunnen zich daarbij extra onderscheiden op het gebied van duurzaamheid. Met een milieulabel laten scheepseigenaren zien dat zij extra stappen zetten om schadelijke emissies te verlagen. Certificaathouders kunnen zich dus bij verladers onderscheiden.

Extra impuls

Jan Fransen van Stichting Green Award is verheugd met de komst van PTC als Incentive Provider. „Hoe meer schepen verduurzamen, hoe beter. We zullen met elkaar alle zeilen bij moeten zetten om onder andere luchtvervuiling en klimaatverandering tegen te gaan. Het is mooi dat een grote club als PTC daar een extra impuls aan geeft.”



Maatwerkoplossingen

Ella Hofs is anderhalf jaar geleden aangesteld bij PTC als manager PR & Sustainability. „Het is fijn dat ze veel zaken oppakt. PTC onderscheidt zich met maatwerkoplossingen waardoor advisering voor ieder afzonderlijk lid anders kan zijn. Bijvoorbeeld op het gebied van subsidie voor Stage V scheepsmotoren. Wat voor de één interessant is, kan dat voor de ander juist niet zijn. Alle opties worden bekeken. Wat is bijvoorbeeld de stand van zaken op het gebied van LPG, biobrandstoffen, elektrisch varen, ammoniak of waterstof? Ella ondersteunt en adviseert onze leden in het kader van nieuwe ontwikkelingen en duurzame pilots. Dat wordt tot op heden goed gewaardeerd”, zegt PTC-penningmeester Van Sandijk die binnen het bestuur tevens verantwoordelijk is voor PR en duurzaamheid.

Vlootmanager

Een paar maanden geleden is bij PTC ook een Vlootmanager aangesteld, in de persoon van de ervaren (oud) schipper Johan Cornet. „Hij onderhoudt het contact tussen kantoor/bestuur en de leden van de coöperatie. Ook deze nieuwe functie is goed ontvangen bij de aangesloten schippers. Johan gaat als

man van de praktijk op bezoek bij de leden. Bijvoorbeeld recentelijk bij een schipper die een nieuwe Euro 6 motor aan het inbouwen is. „Hoe gaat het met de retrofit, eventuele pijnpunten, hoe verloopt de bevrachting? Dat soort zaken komen aan de orde”, vervolgt Van Sandijk.

Acquisitie

„Ik heb als lid van PTC vele jaren gevaren en spreek de taal van de schippers. Later werd ik bestuurslid van de coöperatie en inmiddels ben ik dus in dienst van PTC. Tegenwoordig ben ik zelf geen lid meer, maar wel een vroegere matroos en een zoon van mij. Ik houd me binnen PTC veel bezig met acquisitie van nieuwe schepen en financiering. Wil je nieuwe leden dan moet je al vroeg in het proces instappen. De focus ligt daarbij op starters. Het is belangrijk om jongere mensen enthousiast te maken voor PTC. Wij kunnen als coöperatie van meerwaarde zijn”, aldus Johan Cornet.

Startende ondernemers

PTC wil graag nieuwe leden in de moeilijk te financieren tonnagegroep tot 1500 ton laten

Vervolg op pagina 5



Claudio Simbula (manager Acquisitie) en Ella Hofs (manager PR & Sustainability) bij PTC.

COMPANY PROFILE

Your subsea service provider in maintenance and repairs on vessels and in ports

DCN Diving

Elzasweg 10

2030, Antwerp

Belgium

+32 (0) 3 3374875

belgium@dcndiving.com

www.dcndiving.com



Our Company



DCN Diving Belgium is part of the DCN Diving group of companies with its office in Antwerp. DCN Diving was established in 1957 and has a long history in the diving industry. With DCN Diving Belgium's strategic location it is organized to provide maintenance, inspection and repair services for the ports and vessels on a 24/7 basis.

DCN Diving Belgium has a fully operational office, yard, workshop and has a quay wall just in front of the premises to directly mobilise the dive team with its owned diving spreads and work boats.

DCN Sinjoor is the new diving support ship.

Port IRM services

DCN has an extensive track record in providing, inspection, maintenance and repair in ports and in particular quay wall and civil construction refurbishments utilizing its patented cofferdam and underwater concreting technology.

In-Water Survey

DCN Diving Belgium has all the necessary class approvals and equipment to conduct in-water survey. DCN Diving attained these approvals in 2015 and has conducted over 350 successful in-water surveys since. DCN offers competitive pricing and its organization is designed to offer 24/7 services.

Propeller Polishing

DCN Diving Belgium has its in-house developed propeller polishing technology which has a filtration system which is approved by various port authorities including governmental bodies. The system can be used for vessels hulls, propellers and can access quay sides.



aansluiten. Een toenemend aantal van deze binnenvaartschepen is de afgelopen jaren noodgedwongen naar de sloep gegaan. Dat is ook vanuit de vervoersgarantie, die PTC haar klanten biedt, een ongewenste situatie. De schepen in de kleinere klassen zijn een mooie opstap voor jonge startende ondernemers. Het is dan ook belangrijk dat de kredietlimiet hoger wordt voor de schipper die zijn vaartuig wil financieren.

Connected Coil Carrier

Cornet vervolgt: „Als Vlootmanager onderhoud ik de contacten met de leden en alles wat daarmee samenhangt, zoals ‘natuurlijk’ ook met betrekking tot het rollengootsysteem.” Hij doelt op het gebruiksvriendelijk kliksysteem, Connected Coil Carrier (CCC), dat sinds 2014 in gebruik is en waarmee de kunststof goten gemakkelijk gekoppeld neergelegd kunnen worden. De lading coils (rollen staal) ligt veilig en stabiel in het ruim. Het is efficiënt, duurzaam en de schipper behoudt zijn flexibiliteit met het oog op andere ladingsoorten. Een win-win situatie dus voor zowel binnenvaartschipper als verlader.

Coöperatieve gedachtengoed

Bestuurslid Van Sandijk heeft ook zelf (voor het familiebedrijf van zijn ouders en broer) jaren gevaren. „PTC is een organisatie van de leden voor de leden. Het coöperatieve gedachtengoed spreekt mij aan. Je probeert met elkaar wat te bereiken. Dat was ook de reden dat ik me destijds heb aangesloten. PTC heeft geen winstoogmerk. De winst blijft niet hangen bij de bevrachter maar komt altijd ten goede aan de leden.”

Grotere contracten

„We lossen samen problemen op, sluiten contracten af, zorgen voor vervoersgarantie en het is ook een gezellig samenzijn”, gaat de penningmeester verder. „Ella noemt dat ‘samen sterk’. Met zijn allen krijg je meer voor elkaar dan alleen: op gebied van bevrachting, acquisitie én duurzaamheid. Daar staan wij voor als coöperatie. Doordat je met een groep schepen bent, kun je grotere contracten afsluiten. Je hebt elkaar allemaal nodig, zowel voor grote partijen als kleinere vrachten. We



Connected Coil Carrier (CCC).



Johan Cornet, Vlootmanager bij PTC.

bouwen op deze wijze langdurige relaties op met onze klanten.”

Laag water

De binnenvaart had dit jaar al in het voorjaar te maken met laag water. Ondanks lastige weerkundige, macro-economische en geopolitieke omstandigheden probeert PTC met haar aangesloten leden de klanten optimaal te bedienen. Samen met de klant wordt er gebrainstormd over hoe vervoerstromen kunnen verbeteren en verduurzamen.

Infrastructuur

De extreme waterstanden zijn een extra reden om de infrastructuur (met name van de hoofdvaarwegen) op peil te houden, anders

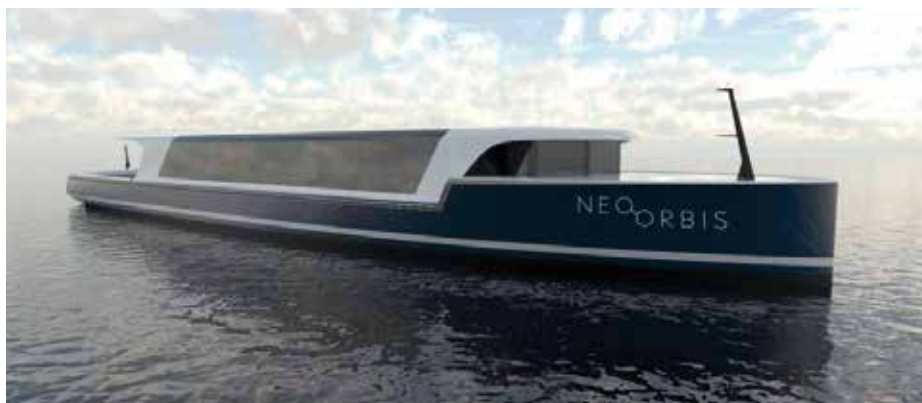
PTC biedt zekerheid voor haar leden

PTC biedt zekerheid voor haar leden, de schipper-eigenaars van een moderne vloot. Haar kracht is de samenwerking. „We hebben voldoende vast werk om al onze leden dagelijks te laten varen, al zorgen lange periodes van laag water voor de nodige uitdagingen. PTC heeft het voordeel dat de schepen ook in de kleinere haarvaten van de waterwegen kunnen komen. De scheepsverhouding is afgestemd op het ladingpakket waardoor de samenstelling van onze vloot goed in balans is”, aldus Ella Hofs, manager PR & Sustainability van PTC.

komt de betrouwbaarheid van de binnenvaart in het geding, beklemtoont Ella Hofs. Henri van Sandijk vult aan: „Je ziet de wachttijden voor sluisen en bruggen oplopen, waardoor de kosten voor verladers stijgen. Het is belangrijk dat Rijkswaterstaat van de politiek meer financiële middelen krijgt voor onderhoud. De binnenvaart is altijd een sluitpost op de begroting. Waar het onderhoud stopt, is de ontwikkeling van binnenvaartschepen doorgestaan. De vaarwegen zijn ondanks de schaalvergroting bijna op hetzelfde niveau gebleven. Zo zijn er helaas maar weinig sluisen bijgebouwd.”

Waterstof

PTC is sinds jaren betrokken bij het H2(Cargo) Ship project waarin pilots worden opgestart met betrekking tot het groener varen via waterstof. „Waterstof kan ook de oplossing bieden voor de retrofit schepen waaruit nu het grootste deel van de binnenvaart nog bestaat. Zodra we een schip in kunnen richten met een waterstofaandrijving, varen we 100 procent zonder emissie. Dit is in onze ogen de toekomst. Ook de politiek zal zijn verantwoordelijkheid moeten pakken en onder andere met subsidies en duidelijke regelgeving moeten komen”, besluit Van Sandijk.



Artist impression van het waterstofschip Neo Orbis, dat momenteel wordt gebouwd.



Koninklijke Van der Wees Groep: specialist bijzonder transport over water

Altijd transportzekerheid

Door: Henk van de Voorde

De Koninklijke Van der Wees Groep, specialist in bijzonder transport over water, biedt altijd transportzekerheid. Ook bij lage waterstanden, die door de klimaatschommelingen steeds vaker voorkomen, reikt het bedrijf de helpende hand. „Wij zorgen altijd voor transportzekerheid. Bij extreem laag water zetten we bijvoorbeeld de Nicolaas van der Wees in. Dat schip heeft slechts een diepgang van 1,15 meter”, aldus salesmanager Mark van den Berg van de Koninklijke van der Wees Groep.

De Nicolaas van der Wees wordt onder andere ingezet voor het vervoer van grote generatoren en transformatoren. Het casco van het schip heeft een complete refit ondergaan en de motoren en schroeven zijn gereviseerd. „Door de steeds vaker voorkomende extreem lage waterstanden, met een dusdanig ondiepe Rijn ‘dat je bijna naar de overkant kunt lopen’, ontstond er een dreiging dat transporten in de binnenvaart niet door zouden kunnen gaan. Daar hebben we met de Nicolaas van der Wees een oplossing voor gevonden”, vult projectmanager Christian de Korte aan.

Betrouwbaarheid

De Koninklijke van der Wees Groep staat al 115 jaar bekend om zijn betrouwbaarheid en vakmanschap. Voor al het transport dat niet over de weg of met conventionele sche-

pen vervoerd kan worden vanwege gewicht of afmetingen is men bij Van der Wees aan het juiste adres. Met haar uitgebreide vloot pontons en duw/sleepboten kan het iedere lading aan. Naast reguliere sleepdiensten voor de baggerindustrie of offshore is het bedrijf ook gespecialiseerd in het plaatsen van bruggen en tewaterlatingen van casco's maar ook in jachttransporten vanaf de werf naar de uiteindelijke bestemming.

Ponton Ahoy 25

Van der Wees Watertransporten heeft recentelijk de duwboot Pieter van der Wees en haar submersible ponton Lastdrager 27 ingezet voor het project Ahoy 25 van ZHD Stevedores. Het ponton Ahoy 25 is door Van der Wees uit het water getild met het submersible ponton, overgereden naar het grotere ponton Lastdrager 35 en vervolgens bij de IJsselwerf de hal ingereden zodat er 'droog' aan gewerkt

kan worden. In plaats van nieuwbouw wordt de Ahoy 25 vanwege haar goede kwaliteit compleet gestript, flink opgepoetst, gerenoveerd en uitgerust met een nieuwe kraan.

Van A tot Z ontzorgd

Van der Wees is uitgegroeid tot one-stop dienstverlener op het gebied van water- en wegtransport, logistiek en op- en overslag. Er is veel synergie tussen deze diensten. De klant wordt van A tot Z ontzorgd, mede door het verstevigen van de binnenvaartdiensten. Zo is in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in nieuwe schepen, kranen en reachstackers.

Huisvervoerder

De onderneming is op het gebied van vervoer over het water uitgegroeid tot dé specialist bij uitstek voor transport van onder andere havenkranen, luxe megajachten, (petro) chemische onderdelen, industriële



Van der Wees Watertransport heeft onlangs het ponton Ahoy 25 uit het water getild en bij de IJsselwerf de hal ingereden



Duwboot Pieter van der Wees en ponton Lastdrager 27.

machines, generatoren, scheepssecties, off-shore- en baggerequipment. Van der Wees heeft zich ontwikkeld tot huisvervoerder voor onder andere Mammoet, Wagenborg, Boskalis en Van Oord voor gecompliceerd vervoer over het water. Van der Wees beschikt in Dordrecht over een opslagterrein van 90.000 vierkante meter, inclusief acht geconditioneerde opslagloodsen. De 550 meter lange kade is geschikt voor schepen tot 5,5 meter diepgang. Verder beschikt de onderneming over een vijftien meter brede verlaagde oprijkade om RoRo operaties uit te voeren. Het terrein voorziet ook in een directe spoorverbinding.

Op- en overslag

De onderneming voorziet in op- en overslag in de brede zin van het woord: stukgoederen, stalen buizen, damwanden en het strippen en stufen van containers. Met een 550 meter

lange kade en een kadekraan met een capaciteit van 104 ton, kan het bedrijf veel projecten aan. De onderneming wordt ook in toenemende mate ingeschakeld voor bewerking van stalen buizen en andere halffabricaten. Daarvoor heeft het de beschikking over een unieke Bomar lintzaagmachine met rollerbaan.

Kust- en kanaalwerken

In toenemende mate worden kust- en kanaalwerken verzorgd, zoals transport en bewerking van damwanden en remmingwerken. Alle disciplines zijn gelinkt aan elkaar. Zo worden bijvoorbeeld onderdelen geladen en gelost met vrachtwagens, bewerkt en vervolgens op een ponton verladen om op de projectlocatie te worden opgebouwd.

Ponton

„Wij zijn specialist in het vervoer van alles wat te groot, te massaal en te volumineus is.

Het water is daarvoor super geschikt. Door de grote afmetingen past de lading vaak niet in een binnenvaartschip, maar dan biedt een ponton uitkomst. Ons grootste ponton is 75 bij 22 meter”, vervolgt Van den Berg.

Windmolenvleugels

Met betrekking tot wegtransport kan Van der Wees exceptioneel vervoer aan tot 65 meter lengte. Daarmee maakt het bedrijf het verschil. Zo zijn de drie keer uitschuifbare trailers prima geschikt voor het vervoer van windmolenvleugels. „Van 39 meter jaren geleden zijn ze inmiddels 65 meter lang. Dat valt voor ons extra op omdat we inmiddels ook worden ingeschakeld bij het ontmantelen van oude windmolens.” Van der Wees beschikt inmiddels over drie vleugeltrailers die specifiek voor het transport van windmolenonderdelen kunnen worden ingezet.



Van der Wees beschikt over drie vleugeltrailers die specifiek voor het transport van windmolenonderdelen kunnen worden ingezet.



DUURZAME OPLOSSINGEN VOOR AFVALSTROMEN

VAN INZAMELEN TOT AAN COMPRIMEREN EN BEHANDELEN

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

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

REALISEER 80%
WATERBESPARING MET
EEN VACUÛMTOILET

LANGE LEVENSDUUR
HYGIËNISCH
EFFICIËNT
IMO-MARPOL & ROSR
GOEDGEKEURD

evac

Nieuwe getijdennatuur in de Hedwige

Het Hedwige-Prospergebied staat sinds eind oktober weer in verbinding met de Zeeschelde. Nieuwe getijdennatuur met slikken en schorren kan zich nu langzaam ontwikkelen. Bezoekers kunnen straks vanaf de panoramaheuvel deze getijdennatuur beleven.

Via een geul in de Prosperpolder stroomt het Zeescheldewater het Hedwige-Prospergebied binnen. Dat is een bijzondere gebeurtenis in het jarenlange traject om de twee polders, goed voor 465 hectare, weer te verbinden met de Zeeschelde: de Hedwigepolder op Nederlands grondgebied en de Prosperpolder aan Vlaamse kant.

De Vlaamse Waterweg nv en Provincie Zeeland werkten de voorbije jaren intensief samen aan de uitvoering van het Hedwige-Prosperproject, om de ontwikkeling van getijdennatuur met slikken en schorren alle kansen te geven.

Veiliger regio

„De getijdennatuur levert niet alleen een belangrijke bijdrage aan de Europese natuurdoelen, maar tempert ook de kracht van het getij, in het bijzonder bij extreme weersomstandigheden. Het zorgt dus ook voor een veiliger regio. Door de Schelde meer ruimte te geven, wordt de rivier verder stroomopwaarts ontlast en lopen de achterliggende gebieden minder risico op wateroverlast”, aldus Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters.



COLUMN

Vergeet niet te klagen!

Sommige mensen klagen over alles: het weer, het verkeer of het openbaar vervoer. Er zijn echter ook mensen die te weinig, of te laat klagen. Dat laatste kan in de scheepsbouw vervelende gevolgen hebben, zoals blijkt uit een recent arrest van het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden¹.

De zaak betreft werkzaamheden die door een scheepswerf zijn verricht aan een motorjacht in opdracht van de scheepseigenaar. Het motorjacht had stormschade en die diende te worden gerepareerd. De werkzaamheden betroffen onder meer schilderswerkzaamheden aan de railing en de romp, en zijn door de scheepswerf uitgevoerd. Na betaling van de factuur, is de eigenaar in juni 2018 met het motorjacht weggevaaren. Nadien laat de eigenaar weten dat hij niet tevreden is over de werkzaamheden, waaronder het schilderwerk van de railing, omdat stukken zouden zijn overgeslagen. De scheepswerf heeft dat geprobeerd op te lossen door in april 2019 delen opnieuw te schilderen. De eigenaar is echter nog niet tevreden en klaagt dan, 10 maanden na het wegvaaren van het schip, over een kleurverschil. Hij wil dat het geheel opnieuw wordt geschilderd met een andere verf.

De overeenkomst tussen de scheepswerf en de eigenaar van het motorjacht is een aannemingsovereenkomst. De wet (artikel 7:758 BW) bepaalt dat de aannemer is ontslagen van de aansprakelijkheid voor gebreken die de opdrachtgever op het tijdstip van oplevering redelijkerwijs had kunnen ontdekken. De vordering van de eigenaar strandt hierop.

Het gerechtshof oordeelt dat oplevering heeft plaatsgevonden toen de eigenaar, na betaling van de factuur met het motorjacht, is weggevaaren. Het betreft een stilzwijgende aanvaarding van de door de scheepswerf verrichte werkzaamheden. Vervolgens stelt het gerechtshof vast dat het gestelde kleurverschil een gebrek is dat de eigenaar zelf had kunnen zien en oordeelt dat in april 2019 klagen over kleurverschil ten aanzien van werkzaamheden die in juni 2018 zijn uitgevoerd, te laat is. De scheepswerf is daarom ontslagen van aansprakelijkheid. De vraag of er sprake was van een kleurverschil, wordt daarom ook niet meer door het gerechtshof beantwoord. Dat is niet meer van belang, omdat de scheepswerf niet aansprakelijk is.

Dit arrest maakt duidelijk hoe belangrijk de oplevering bij aanneming werk is. Een opdrachtgever dient het werk, in dit geval de schilderswerkzaamheden, bij oplevering te keuren. Als de opdrachtgever bij of kort na oplevering niet klaagt over gebreken die hij redelijkerwijs had kunnen ontdekken, dan verspeelt hij daarmee mogelijk het recht om daarover in een later stadium alsnog te klagen.

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

¹ Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 1 november 2022, ECLI:NL:GHARL:2022:9376.



International trade,
transport & insurance

vantraa.nl

Creating Safe Connections

Solutions for today and tomorrow.

In a world constantly on the move, safety at the highest level isn't a luxury, but a necessity.

Bridges2000 contributes to that safety by building and supplying reliable bridges and gangway connections. Connections that ensure people's safe movement from one world to another during their work. So that at the end of the day (shift) they can safely return to that important world of home.





- We deliver, fast, safe and fit for purpose -


BRIDGES


FENDERS


GANGWAYS


INNOVATIONS


MULTICATS


PONTONS

+31 (0)10-820 1770 - info@bridges2000.com



Bedrijf biedt nog breder pallet aan dienstverlening aan DCN Diving al 65 jaar een begrip

Het nieuwe duikondersteuningsschip DCN Sinjoor in de haven van Antwerpen.



General manager Rodger Weitzel (DCN Diving afdeling België) wijst op het nieuwe duikondersteuningschip DCN Sinjoor, pal tegenover de vestiging van het bedrijf aan de Elzasweg in Antwerpen. In een schilderachtig herfstdecor staat aan de kade een bord met informatie over de Oosterweelwerken die momenteel in volle gang zijn. Op de achtergrond van de DCN Sinjoor is het imposante havengebouw van Port of Antwerp te zien. „Mede dankzij de Sinjoor kunnen we een breder pallet aanbieden en wordt onze menukaart groter. Bijvoorbeeld op het gebied van cleaning van propellers van zeeschepen”, verklaart Weitzel.

Groot geworden binnen de civiele duikindustrie - waaronder keyprojecten als de Oosterscheldewerken, diverse tunnels, lucht en saturatie duikwerken, ROV en hyperbaar laswerk - is DCN inmiddels al 65 jaar een begrip. Het in 1957 als Vriens Diving opgerichte bedrijf onderscheidt zich met haar uitgebreide kennis en ervaring in civiele werkzaamheden zoals onderwaterbeton,

tunnelbouw, caissons en sluisonderhoud. Als strategische partner levert DCN over de hele wereld innovatieve maritieme-, civiele-, en hyperbare diensten. Het is een van de topspelers ter wereld die deze services levert.

Track record

Het track record bestrijkt meer dan 6 miljoen kuub gestort onderwaterbeton en vele hoogwaardige projecten zoals de Markthal Rotterdam, Queensferry Crossing UK, uitbreiding Suez Kanaal en Ituango Dam Colombia. Daarnaast ook vele offshore werken (olie en gas) wereldwijd, berging (inclusief olie recovery) en vele scheepsinspecties onder class, propeller polishing en scheepsherstellingen.

Droge ruimtes

Van origine is DCN sterk in het creëren van droge ruimtes (droge werkomgevingen) onder water, zoals in de offshore voor droge las herstellingen onder class 'onder' water,

maar toch droog. Naast high-end projecten houdt DCN zich ook bezig met dagelijks onderhoud en reparatie van constructies zoals sluisen, dammen en rioleringen. DCN heeft voor haar werkzaamheden een flexibele vloot van 15 duikbussen, circa 25 complete duik spreads, 3 saturatie systemen, 2 habitats tot 50 inch pipeline en een nieuw werkvaartuig (de DCN Sinjoor) beschikbaar.

Stage V-motoren

De Sinjoor is onlangs vanuit Bergen op Zoom gearriveerd in de haven van Antwerpen. Dit multifunctionele schip van DCN Diving, is meteen operationeel om de activiteiten van het bedrijf te ondersteunen. De Sinjoor beschikt over een geïntegreerd duikstelsel met twee Stage V-motoren - afkomstig van het naburige Volvo Penta Marine & Industrie Center - om de emissies zoveel mogelijk te beperken en zo efficiënt en duurzaam mogelijk te varen.

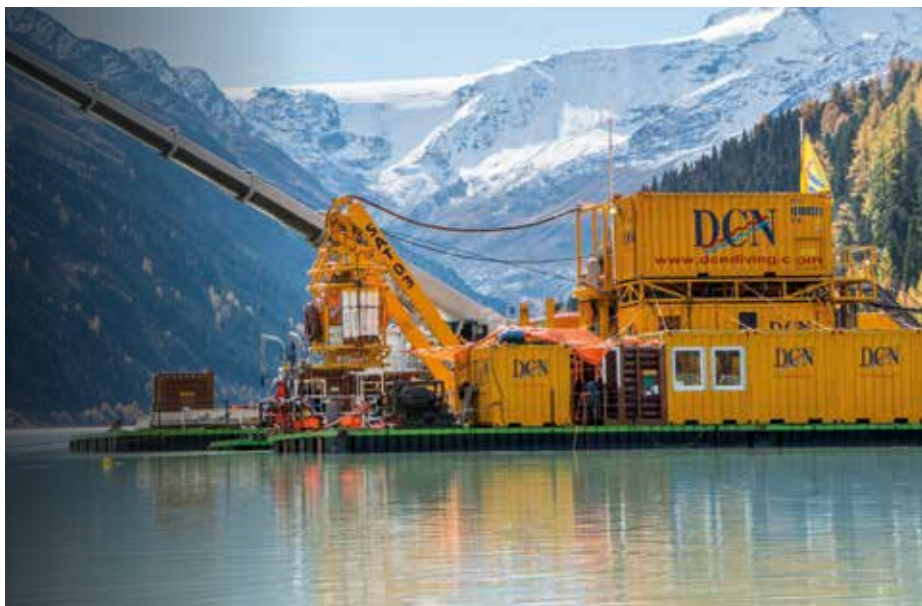


Scheepspropellers

De Sinjoor is een werkvaartuig waar de duikwerkzaamheden van DCN mee worden ondersteund: cleaning van zeeschepen onder water, onderhoud, reparatie en inspectie van schepen onder water, naast civiele en/of havenge-relateerde werkzaamheden. „In Nederland zijn we WVO gecertificeerd door Rijkswaterstaat voor cleaning van scheepspropellers en schroeven. In België is een dergelijke certificering in voorbereiding en hopen wij deze spoedig toe te kunnen voegen, zodat we ons daar ook kunnen profileren op het gebied van ecologische cleaning van scheepspropellers”, aldus de vestigingsmanager van DCN België.

Vlaanderen

Eerder was Rodger Weitzel voor DCN Diving werkzaam in onder andere Abu Dhabi in de Verenigde Arabische Emiraten. De Rotterdammer van origine is inmiddels



anderhalf jaar in Vlaanderen werkzaam. „Ik ben erg direct, terwijl men in België meer afwachtend is. Door de cultuurverschillen was het even wennen, maar als het vertrouwen er eenmaal is, is het prettig om samen te werken en zaken te doen met Vlamingen.”

Familiebedrijf

DCN Diving heeft inmiddels dus al 65 jaar ervaring in onderwater werkzaamheden.

Het is een familiebedrijf met hoofdkantoor in Bergen op Zoom (met ook een hyperbare testfaciliteit) en ondersteunt dochterondernemingen en vestigingen in België, Duitsland, Verenigde Arabische Emiraten, Maleisië en Singapore. Ongeveer vier jaar geleden is DCN zich ook toe gaan leggen op scheepsonderhoud onder water. „Het is een groeiende markt. Je houdt je klanten vast door prijs-kwaliteit te leveren, maar ook door uitbreiding van je mogelijkheden”, onderstreept Weitzel.

Piekdagen

Er zijn bij DCN Diving in Nederland, België en Duitsland een zeventigtal medewerkers in vaste dienst. Wereldwijd gaat het om ongeveer 200 vaste medewerkers. Op piekdagen zijn er soms wel 400 mensen voor DCN werkzaam. Als er een bepaald project is gaat het hard, met bijvoorbeeld 80 man op het schip.

Duurzame projectaanpak

De missie van DCN is om overal ter wereld veilige en succesvolle projecten op te leve-

ren, op tijd en binnen het budget. Het bedrijf werkt samen met haar klanten aan een duurzame projectaanpak om kosteneffectieve oplossingen te bieden voor complexe projecten in alle waterdiepten en uitdagende omgevingen.

Notabelen

Waar mogelijk worden nieuwe marktkansen benut, zoals met de inzet van de Sinjoor. De naam van het multifunctionele duikondersteuningsschip verwijst naar de Sinjorenstad Antwerpen. De Sinjoren waren de notabelen van Antwerpen. Na het verder inbouwen van het duikstelsel is de Sinjoor inmiddels volledig operationeel.

Loeisterk

„De twee Stage V-motoren zijn beresterk, energiezuinig en emissievriendelijk. Loeisterk want je moet er mee kunnen trekken en 'dauwen'. Daarnaast valt of staat een boot met de juiste bemanning en het juiste equipment”, legt Weitzel uit.

Vervolg op pagina 13



De hoofdvestiging van DCN in Bergen op Zoom.



OUR MISSION IS YOURS

Special transport | www.vanderwees.nl

LIFTAL



MARITIEM



BOUW



OFFSHORE



ENERGIE



INDUSTRIE

Liftal Vlissingen

Groenlandweg 4
Havennummer 4056
4455 SN Nieuwdorp
(Vlissingen-Oost)

Tel: +31 (0) 118 - 488 450
Email: vlissingen@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 Ruyterstraat 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

ptc Particuliere Transport Coöperatie

TRANSPORT VAN DEUR TOT DEUR, GEGARANDEERD, VEILIG, INNOVATIEF EN SNEL



PTC WERKT SAMEN MET HVC EN DEN BREEJEN
VOOR LOSSE BEVRACHTINGEN EN LOSSE
BEVRACHTINGEN VOOR VASTE KLANTEN

VOORDELEN ONDERNEMEN IN DE PTC:

- sterk vanuit samenwerking
- aandeel in financieel resultaat
- inspraak in organisatie en collectief
- ingangen bij financiering

- vervoersgarantie
- innovatief
- ontzorging schipper en klant
- duurzaam vervoer
- continuïteit



WWW.PTCBA.NL

PTC | SAMEN STERK IN VERVOER OVER WATER!

Onderwaterwereld verkennen

„Ik heb zelf jarenlang gedoken waarbij je met een groep mensen een sterk team opbouwt, de wereld verkent en ‘avonturen’ beleeft. De onderwaterwereld is het mooiste werk dat er is. Als je om je heen kijkt zie je een prachtige omgeving onder water. Duiken is een beroep waar je een beetje prettig gestoord voor moet zijn. Je moet ontberingen, kou en ellende durven ondergaan, maar uiteindelijk heb je wel een voldaan gevoel. Ik had het duiken voor geen goud willen missen. Alle flora en fauna zijn fantastisch, je collega's zijn goud waard en je maakt nog eens wat mee. Variërend van de spectaculaire onderwaterwereld op de stormvloedkering met zijn zeehonden in de Oosterschelde tot zeelipaarden of pinguïns op Antarctica en walvissen in South-Georgia. De mooiste flora en fauna heb ik echter gezien op de Falklandeilanden, puur natuur met een gouden randje”, blikt Rodger Weitzel terug.

Habitats

DCN heeft veel ervaring opgedaan met het ontwerpen, vervaardigen, inzetten en exploiteren van habitats en kofferdammen die worden gebruikt voor het uitvoeren van complexe onderzeese reparaties aan maritieme en offshore constructies in een onderzeese droge ruimte.

Kofferdamoplossingen

Het technische team van DCN past desgewenst op vraag van de klant bestaande habitats aan en ontwerpt en vervaardigt op maat gemaakte habitats. Waar het water, de werkdiepte en de omstandigheden het toelaten, voorziet DCN in kosteneffectieve kofferdamoplossingen om onderwaterwerkplekken in de open lucht te creëren.



Hyperbaar testcentrum van DCN in Bergen op Zoom.



Onderzeese taken

DCN creëert habitats in een droge omgeving die doorgaans worden gebruikt om een reeks

DCN Diving: wereldwijde service contractor

DCN Diving is wereldwijd service contractor en IMCA lid voor surface supplied duiken, saturatie duiken en ROV operaties. Het bedrijf investeert veel in human capital en materieel. DCN is gespecialiseerd in het creëren van droge ruimtes onder water met gebruik van habitats, cofferdam en schotten:

- Onder water rehabilitatie van dammen.
- Onder water betonstorten en andere civiele werken.
- Ondersteuning bij pijpleiding installaties.
- Onder water werkzaamheden in de sector hernieuwbare energie.
- Inspectie en onderhoud van schepen.
- Offshore onderzeese Inspectie Reparatie en Onderhoud (IRM).
- Openlucht (Dry space) werkomgevingen onder water.

kritische onderzeese taken uit te voeren, waaronder: lassen; reparaties aan damwanden, sloten en poorten; inspectie; machinekoppen voor tunnelboormachines reinigen en opruimen; betonneren.

Zelfrijdende habitats

Naast statische habitats heeft DCN zelfrijdende habitats ontworpen en vervaardigd om duikers in staat te stellen te werken in besloten ruimten waar lange afstanden de vrije toegang tot het oppervlak beperken.

Certificaten

DCN is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001, SCC** en FPAL en heeft verschillende certificaten volgens de IACS class (waaronder ABS, Lloyds, KR, Bureau Veritas, Rina, DNV-GL, RMS en NK klasse) voor In-water Survey en is DCN IMCA member voor haar lucht en saturatie werkzaamheden en materialen.



Qua-vac huisleverancier Nederlandse scheepsbouw voor reiniging afvalwater van schepen

Door: Antoon A. Oosting

Rioolafvalwater ongezuiverd lozen op de binnenwateren en ook op het grootste deel van de zeeën en oceanen wordt niet meer getolereerd. Het in Almere gevestigde Qua-vac heeft de oplossingen die ervoor zorgen dat het overboord gezette water weer aan alle zuiverheidsnormen voldoet. Qua-vac werkt hiervoor met de door het Finse Evac Oy ontwikkelde Evac Complete Cleantech Solution. Qua-vac is de exclusieve Evac Oy distributeur voor de Benelux-landen en daarmee huisleverancier voor de Nederlandse scheepsbouwers.

Qua-vac heeft zijn markt het afgelopen jaar met het uitdoven van de Covid-pandemie weer flink zien aantrekken. Tweeënhalf jaar geleden met het uitbreken van de Covid-pandemie viel de nieuwbouw van schepen flink terug en kwam met name de voor Qua-vac belangrijke bouw van riviercruiseschepen bijna volledig stil te liggen. Tegelijkertijd bleven andere segmenten van de scheepsbouw zoals met name de Nederlandse superjachtbouw wel overeind. Maar nu gaat het ook met andere sectoren weer de goede kant op en boomt vooral de jachtbouw.

Qua-vac opereert in een markt die sterk aan regels is gebonden. Sinds enkele decennia mag er bijvoorbeeld niks meer overboord op de binnenwateren en sinds 2012 mogen ook zeeschepen nergens meer ongezuiverd afvalwater lozen of ander afval overboord kieperen. Als oplossing voor het lozen van

Foto's: Qua-vac

afvalwater heeft Evac Oy al in de jaren negentig de Evac Membraan Bioreactor (MBR) ontwikkeld, een rioolafvalwaterzuiveringsinstallatie voor aan boord schepen die alle afvalwater van het schip, zogeheten zwart en grijs water, zuivert tot een niveau dat het weer voldoet aan de normen om op het oppervlaktewater te mogen lozen.

Kleinere systemen

De eerste systemen voor de zuivering van afvalwater waren met name bedoeld voor de grotere schepen met grotere bemanningen en/of grote aantallen passagiers. Schepen met kleinere bemanningen vangen hun afvalwater vaak op in tanks die bij aankomst in een haven worden leeggepompt. Maar de behoefte aan kleinere systemen op meerdere typen schepen, vooral als het gaat om meer passagiers in de binnenvaart en

Een badcel met vacuüm toilet aan boord van een riviercruiser.

de jachtbouw, is in de loop der jaren steeds sterker geworden.

De nieuwe generatie, kleinere MBR's zijn door hun geringere omvang makkelijker in te bouwen en daardoor ook geschikter voor de kleinere schepen waardoor ze ook voor nieuwe doelgroepen van schepen beschikbaar komen. Dat geldt dus ook voor de systemen die Qua-vac in de aanbieding heeft voor de verwerking en opslag van voedsel-, zowel droog als vloeibaar, en ander vast afval (o.a. glas en papier). 'Installatie van dat soort systemen op schepen komt steeds meer in schwing en door de systemen kleiner te maken, maak je ook je doelgroep groter.'

Ontwikkeling gaat door

Qua-vac verkoopt de systemen, bouwt ze in en verzorgt het onderhoud maar de R&D, onderzoek en ontwikkeling vindt grotendeels plaats bij Evac Oy in Finland. Zo lanceerde Evac op de grootste internationale scheepsbouwbeurs SMM in Hamburg een nieuwe generatie afvalzuiveringsinstallaties. Evac heeft een nieuwe, middelgrote versie van hun Evac Membraan Bioreactor (MBR) voor de zuivering van afvalwater voor verschillende typen vaartuigen ontwikkeld. Deze nieuwe MBR's behandelen alle afvalwaterstromen volgens de huidige normen - en verder.

Volgens Evac bieden de nieuwe MBR's de best mogelijke behandelingsresultaten door tot 99% van de microplasticdeeltjes uit het afvalwater te filteren en inclusief de optie voor verwijdering van nutriënten. De kwaliteit van het gezuiverde afvalwater is zo goed dat het behandelde water kan worden hergebruikt of verder verwerkt aan boord van het schip. Door een nutriëntenverwijderaar in het systeem op te nemen, kunnen sche-



De Evac Compactor comprimeert karton en hard plastic aan boord van schepen.

pen in milieugevoelige gebieden opereren en al het door passagiers en bemanning geproduceerde afvalwater behandelen en lozen zonder gevaar voor de volksgezondheid of het marine milieu.

Duurzaamheidsstreven

Duurzaamheid en operationele efficiëntie zijn de belangrijkste drijfveren geweest in het ontwikkelingsproces van de volgende generatie Evac MBR Mid-range. 'Het nieuwe, opgewaardeerde systeem is voorzien van vele gunstige eigenschappen. Naast de reeds voorkomende uitstekende zuiveringsresultaten hebben we de efficiëntie van het systeem aanzienlijk verbeterd,' verklaart de product line manager van Evac's afvalwaterzuiveringsoplossingen.

Volgens Evac kenmerkt de nieuwe MBR zich door een robuust ontwerp en dankzij het volledig automatische ontwerp is er weinig onderhoud nodig. De tanks zijn allemaal van roestvrij staal; daardoor is de corrosiebestendigheid verbeterd, zonder dat coating binnen of buiten de tank nodig is. Ook is de membraanreinigingsmethode verbeterd en zijn de sensoren en de leidingen verbeterd voor een veiligere en eenvoudigere werking. Het nieuwe verbeterde ontwerp is compact en neemt 50% minder ruimte in aan boord dan zijn voorganger. De middenklasse MBR's zijn volgens Evac ideaal voor marine- en offshore-installaties, kleinere passagiersschepen met minder afvalwaterstromen aan boord en superjachten van alle afmetingen.

Naar nul milieu-impact

'Onze ambitie is om de ontwikkeling van onze water- en afvalverwerkingstechnologieën te stimuleren tot een niveau waarop de milieu-impact voor onze klanten tot nul kan worden teruggebracht. Afvalverwerking vereist een gezamenlijke inspanning, en samen met onze klanten en partners kunnen we dit realiseren - een toekomst zonder afval,' aldus Evac. Met de nieuwe MBR's heeft Qua-vac een steeds uitgebreider aanbod voor een grotere markt van schepen. Zijn opdrachtgevers en klanten zijn de werven en vooral de ontwerpbureaus die de MBR's van Evac in hun scheepsontwerpen moeten meenemen.

De nieuwe, kleinere MBR-systemen van Evac betekenen dat deze ook aan kleinere verbruikers kan aangeboden worden. Vanaf systemen voor 40 personen kunnen we ze nu ook voor 20 aanbieden. In plaats van zes vierkante meter is er voor de inbouw nu nog maar twee vierkante meter nodig. Qua-vac vertaalt de vraag van de klant en de ontwerpbureaus naar de R&D-afdeling in Finland. De klant verwacht een goed product dat jaren meegaat, verantwoord gebouwd is, cradle to cradle recyclebaar is, of het nu van roestvrij staal, gecoat staal of kunststof is.



De compacte MBR's van Evac laten zich door Qua-vac in steeds meer typen schepen inbouwen.

De markt waarin Qua-vac in Nederland opereert omvat zowel de marine, jachtbouw, de offshore-bevoorradingsschepen, passagiersschepen, vrachtvaarders, ro-ro-veerboten, riviercruise als shortsea. De inbouw van een MBR kan met of zonder inbouw van een tank waarin het afvalwater wordt opgevangen. Dat vergroot het vaargebied omdat er

ook steeds vaker gebieden zijn waarin helemaal niets mag worden geloosd.

Dubbele uitvoering

In de cruise- en jachtbouw wordt vaak gekozen voor inbouw van een MBR. In de jachtbouw vaak ook nog met een tank waarin het gezuiverde afvalwater tijdelijk kan worden opgevangen. Als de gasten rond het jacht gaan zwemmen vindt het men toch niet zo fijn als er tegelijkertijd afvalwater, hoe schoon ook, kan worden geloosd. De gedachte eraan alleen al blijft voor velen niet zo fris. Als het schip weer vaart kan er dan alsnog op open zee worden geloosd.

Voor de komende tijd verwacht Qua-vac een toenemende vraag naar haar systemen. Ontwerpbureau's kunnen de MBR's het beste gelijk in hun eerste ontwerpen meenemen om ze tijdig door Evac in Finland te laten engineeren en doorrekenen. Tussen aanvraag en inbouw zit vaak een doorlooptijd van twee tot drie jaar.



Een compact formaat MBR ingebouwd aan boord van een jacht.

Port of Moerdijk groeit als multimodaal knooppunt in Vlaams-Nederlandse Delta

Moerdijk zet in op modal shift

Gelegen tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen, positioneert Moerdijk zich als congestievrije hub en meest inland gelegen zeehaven van Nederland. Het havenbedrijf zet sterk in op verschuiving van vervoer over de weg ten gunste van water én spoor. Onlangs opende Péter Balázs namens de Europese Commissie ceremonieel het gerenoveerde spooreplacement bij Combined Container Terminal (CCT) Moerdijk. Met een druk op de knop werd symbolisch de multimodale terminal geopend.

Met de officiële handeling komt een einde aan het renovatieproject bij CCT Moerdijk. Door een gezamenlijke inspanning en investering van meer dan 12 miljoen euro door CCT, Havenbedrijf Moerdijk en ProRail heeft Port of Moerdijk haar overslagcapaciteit en efficiency als Europees multimodaal knooppunt verder vergroot. Vanuit het infrastructuurfonds 'Connecting Europe Facility (CEF) for Transport' is daarvoor een subsidie van 2,5 miljoen euro ontvangen.

Geautomatiseerd veiligheidssysteem

Om de toegang tot de terminal te verbeteren en de doorstroming en veiligheid op het haventerrein te verbeteren, zijn drie spoorwegkruisingen voorzien van een geautomatiseerd veiligheidssysteem. Er is een waarschuwingssysteem voor treinen geïnstalleerd, bestaande uit een commandocontrole en auditieve en visuele signaleringscomponenten. Daarbij is ook een koppeling gemaakt met de VRI (verkeerslichten) op de Zuidelijke randweg en met de poort die toegang geeft tot de CCT Terminal.

Modal shift

De renovatie draagt bij aan een grotere spoorwegcapaciteit en ondersteunt daarmee de 'modal shift'. „Het spoor is voor ons een belangrijke aanvulling op onze shortsea-strategie. Het verbindt de Europese westkust en het achterland op een duurzame manier met elkaar. Minder over de weg en meer over water en spoor is beter voor het milieu”, aldus CFO Marika Menschaar-den Hartog van Havenbedrijf Moerdijk.



Opening van het gerenoveerde spooreplacement bij CCT Moerdijk door Péter Balázs (midden) namens de Europese Commissie.

Spooreplacement bij Lage Zwaluwe

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport heeft Minister Harbers het besluit genomen tot een investering van ruim 7 miljoen voor het spooreplacement bij Lage Zwaluwe. Doordat daar in 2026 langere goederentreinen ontvangen kunnen worden, is een betere spoorontsluiting van het haven- en industrieterrein mogelijk. Dit draagt bij aan het streven om goederenvervoer per spoor verder te stimuleren.

740 meter lange treinen

„We zijn enorm blij met het besluit van de minister en het feit dat dit nu in korte tijd de derde investering in het spoor wordt voor Port of Moerdijk. Naast de verbeterde railontsluiting bij CCT Moerdijk is er het investeringsbesluit van het ministerie om het emplacement op het haven- en industrieterrein geschikt te maken voor 740 meter lange treinen. En met het nieuwe besluit

voor het emplacement bij Lage Zwaluwe zijn we straks een van de eerste havens die van hoofdspoorlijn naar de havenkant 740 meter lange treinen af kunnen handelen. Dat helpt onze ambitie van duurzame groei gigantisch”, aldus Marika Menschaar-den Hartog.

Beter benutten

De afgelopen jaren nam het aandeel van het spoorvervoer al toe, maar doordat het haven- en industrieterrein slechts ontsloten wordt door een enkel spoor, zit er momenteel een grens aan de optimalisatie van het treinverkeer. Met de mogelijkheid om de langere Europese treinen ook bij Lage Zwaluwe te laten stoppen, creëer je kansen om het enkele spoor van- en naar Moerdijk beter te benutten, zodat het spoorverkeer verder kan groeien, om daarmee het wegvervoer in te dammen.

Meeliften

Lage Zwaluwe is het knooppunt voor het spoorgoederenverkeer tussen het hoofd-



railnet en de haven van Moerdijk. Met het realiseren van extra capaciteit voor het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter, kan de groei van het spoorverkeer in Moerdijk tot 2040 plaatsvinden. Door mee te liften op een al gepland wisselsaneringstraject zouden in 2026 de noodzakelijke sporen in Lage Zwaluwe al geschikt gemaakt kunnen zijn voor de langere treinen en daarmee in de pas lopen met het verlengen van de sporen op het haven- en industrieterrein. Dit tegen aanzienlijk lagere kosten.

Goedkoper

Omdat de inzet van langere goederentreinen het vervoer per spoor goedkoper maakt en daarmee bijdraagt aan het stimuleren van de 'modal shift' van weg naar spoor op de corridor, stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 7.260.000 beschikbaar in de



Stijgend spoorgoederenvervoer in Moerdijk.

komende drie tot vier jaar voor de uitvoeringskosten van de realisatie van het verlengen van twee sporen op emplacement Lage Zwaluwe. Dit project is onderdeel van MIRT GVC Oost en Zuidoost (Pijler 1), gericht op toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland.

Multimodaal knooppunt

Port of Moerdijk groeit als multimodaal knooppunt in de Vlaams-Nederlandse Delta, met stijgende cijfers voor shortsea, extra werkgelegenheid en nieuwe bedrijvigheid, mede door de aanleg van Logistiek Park Moerdijk. Het enorme bedrijventerrein van meer dan 200 hectare is gesitueerd in de oksel van de autosnelwegen A16 en A17. Er is ruim 140 hectare grond beschikbaar voor grootschalige distributiecentra. Het bedrijventerrein wordt in vier fases ontwikkeld. DSV is het bedrijf dat zich zal vestigen op het nieuwe Logistiek Park Moerdijk. Op een perceel van 34 hectare hoopt DSV nog dit jaar te kunnen starten met de bouw van een hoogwaardig opslag- en distributiecentrum van maar liefst 200.000 vierkante meter.

Verbinding met de haven

Het nieuwe Logistiek Park Moerdijk wordt via een interne baan verbonden met het haven-



Foto: © Port of Moerdijk | Paul Martens

Havengebied Moerdijk. Links van de snelweg verrijst het nieuwe Logistiek Park Moerdijk.

en industrieterrein van Moerdijk aan de andere kant van de A17. Om de verbinding mogelijk te maken wordt momenteel gewerkt aan twee nieuwe kunstwerken: een brug over de Roode Vaart en een viaduct over de A17. Met deze interne baan wordt verkeersoverlast geminimaliseerd en ontstaat een snelle route van en naar de haven, waar containers ook hun weg via binnenvaart, spoor en kustvaart kunnen vervolgen.

Logistiek en industrie

Moerdijk heeft een prima bereikbaarheid via de modaliteiten zeevaart, binnen-

vaart, wegvervoer en spoor. Bovendien heeft het een aansluiting op het Europese buisleidingennetwerk. Port of Moerdijk is de vierde zeehaven van nationaal belang en de tweede containerhaven van Nederland. Op het haven- en industrieterrein is directe en indirecte werkgelegenheid voor zo'n 19.000 mensen. Voor 2023 zet het Havenbedrijf Moerdijk erop in om naast het Logistiek Park Moerdijk ook het Industrial Park verder tot ontwikkeling te brengen. Het multimodale karakter van Port of Moerdijk is daarbij een belangrijk speerpunt.

Paul Dirix nieuwe CEO Havenbedrijf Moerdijk

Ir. Paul Dirix (53) volgt medio januari 2023 Ferdinand van den Oever op als CEO van Havenbedrijf Moerdijk. Dirix is momenteel werkzaam in de haven van Amsterdam als algemeen directeur van het afvalverwerkingsbedrijf AEB en heeft een directieverleden bij onder andere NS, ProRail en TenneT.

Samen met CFO Marika Menschaar-den Hartog zal hij het tweehoofdig bestuur van het havenbedrijf vormen. Van den Oever verruilde onlangs Moerdijk voor Leidingstraat Nederland.

Duurzaamheid en circulariteit

„Paul Dirix is zeer geschikt om de ambities van Havenbedrijf Moerdijk te realiseren. Met zijn heldere communicatiestijl weet hij zich ook in complexe situaties aantoonbaar staande te houden. Met zijn persoonlijke drive op het gebied van duurzaamheid en circulariteit, denken we dat hij goed past bij het havenbedrijf. Paul is een enthousiaste, resultaatgerichte verbinder”, aldus Peter



Foto: Wouter Zaalberg

Nieuwe CEO Paul Dirix.

van Laarhoven, voorzitter van de Raad van Commissarissen van Port of Moerdijk..

„Havenbedrijf Moerdijk heeft een mooie missie waar ik graag een bijdrage aan lever. Ik ben nieuwsgierig en enthousiast om met de mensen van Port of Moerdijk en de bedrijven op het haven- en industrieterrein aan de slag te gaan”, aldus Paul Dirix.

In 2023 volgt een dubbelinterview met de nieuwe CEO van Port of Moerdijk en CFO Marika Menschaar-den Hartog.



Overname door Nature Group, flinke groei en uitbreiding netwerk Martens Renewables verruimt horizon



Het netwerk van Martens Renewables (voorheen Martens Cleaning) is dit jaar aanzienlijk uitgebreid. Het bedrijf uit Vlissingen-Oost maakt sinds een half jaar deel uit van Burando/Nature Group, samen met International Slop Disposal (ISD) uit Rotterdam. Het netwerk bestrijkt het inzamelen en de verwerking van scheepsafvalstoffen plus maritieme cleaning en calamiteitenbestrijding in heel Nederland en België. Corebusiness is de logistiek en duurzame verwerking van olie-watmengsels. De olie en het water worden in de verwerkingsfabriek van elkaar gescheiden voor duurzaam hergebruik.

„De synergie tussen Martens en ISD is fantastisch en betaalt zich uit. We versterken elkaar zowel met inzameling en verwerking van scheepsafvalstoffen als met maritieme cleaning. De Nature Group is een sterke daadkrachtige club. We hadden geen betere par-

tij kunnen treffen. Martens Renewables en ISD hebben hetzelfde DNA en zijn complementair aan elkaar. We zijn gezamenlijk de grootste inzamelaar van scheepsafvalstoffen in Europa, met een eigen verwerkingsinstallatie in Vlissingen-Oost”, aldus directeur Serge Hendrickx van Martens Renewables.

Win-win situatie

De fusie zorgt voor een win-win situatie. ISD legde zich voorheen toe op logistiek. Na inzameling gingen de scheepsafvalstoffen naar een externe verwerker. Door de synergie met Martens is de afhankelijkheid voor ISD sterk afgenomen, omdat nu verwerkt wordt in een eigen fabriek in Nieuwdorp. Voor Martens is ‘de win’ dat het volume van te verwerken vloeibaar afval flink is toegenomen. Sinds de overname in maart door Nature Group draait de verwerkingsterminal op volle capaciteit.

Reinigingstak

„De reinigingstak van Martens trekt eveneens gezamenlijk op met die van ISD waardoor we ook op dit gebied sterker staan. We verzorgen riool-, scheeps-, tank- en industriële reiniging in een niche markt. Onze mensen zijn heel flexibel en creatief want er moeten vaak op korte termijn problemen worden opgelost. Daar is onze organisatie op ingericht. Vandaar dat we ook ingeschakeld worden bij calamiteitenbestrijding. Dan is het een kwestie van ‘nu bellen, nu komen’, vervolgt Hendrickx.

Burando Maritime Services

Nature Group is onderdeel van Burando Maritime Services uit Rotterdam. Martens en ISD horen bij de Environmental divisie. Martens Renewables ontzorgt bedrijven, maritieme sector, overheden en particulieren in Nederland en België al ruim een



halve eeuw op het gebied van reiniging en logistiek. Bovendien verwerkt het bedrijf in Vlissingen-Oost ook al 20 jaar olie/water mengsels. Met haar afvalolie verwerkingsterminal loopt het bedrijf al jaren voorop.

Rendement

„Niemand doet wat wij doen in de Benelux. De nieuwe eigenaar wil groeien. Nature had al een flink netwerk met inzameling van scheepsafvalstoffen in de havens van Rotterdam, Amsterdam, IJmuiden en Groningen. Daar is ons netwerk bijgekomen. Het werkgebied is daardoor enorm. Door de samenvoeging van Martens en ISD is ook het rendement van de verwerkingsterminal in Vlissingen-Oost veel hoger.”

Werkgebied uitgebreid

Door de synergie van Martens Renewables en ISD worden scheepsafvalstoffen ingezameld vanaf de Franse grens in België tot aan



Serge Hendrickx, directeur Martens Renewables.

de Duitse grens in de Eemshaven, met een vloot van 34 schepen en diverse vrachtwagens. Nagenoeg de meeste inzamelcontracten voor de binnenvaart in Nederland en België zijn door de overheid aan Martens en ISD gegund.

'One-stop-ship' dienstverlener

Burando Maritime Services is de 'one-stop-ship' dienstverlener voor de maritieme- en olie & gas industrie. Het levert een breed scala diensten voor zee- en binnenvaartschepen, offshore en tankopslag. Burando is onderverdeeld in de divisies Logistiek, Handel, Scheepvaart en Milieu.

Inzamelcontracten

Martens Renewables is zowel in Nederland als België al decennia een duurzame en veilige inzamelaar van scheepsafvalstoffen voor binnenvaart, zeevaart en visserij. Zo is Martens actief met inzameling en verwerking van waswaters, bilgewater, sludges, klein



chemisch afval (kga's), huisvuil en bedrijfsafval. Martens heeft dan ook al decennia lang inzamelcontracten met zowel Nederlandse als Belgische havens.

Gezamenlijke calamiteitendienst

Martens Renewables heeft sinds vorig jaar een gezamenlijke calamiteitendienst met Multiraship Towage & Salvage. Het heeft samen met Multiraship het Rijkswaterstaat contract voor calamiteiten met drijvende vervuiling voor alle Zeeuwse wateren. Daarvoor hebben deze bedrijven een gezamenlijke BV in het leven geroepen: Combinatie Martens Multiraship Calamiteitenbestrijding (CMMC).

Oilspills

Behalve het bestrijden van oilspills op het water, zorgt Martens Renewables ook voor cleaning van het wegdek na verkeersongevallen. Ook houdt het bedrijf zich bezig met tegengaan van oppervlaktewaterverontreiniging en verwerking van industrieel afvalwater.

Verwerkingsterminal

Scheepsafvalstoffen worden door Martens Renewables ingezameld in Vlissingen, Terneuzen, Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Dordrecht, Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Door de synergie met ISD is er nu landelijke dekking in heel Nederland en België. Het afval wordt met meerdere schepen ingezameld en vervolgens met een transportschip opgehaald en vervoerd naar de hoofdvestiging van Martens Renewables in Vlissingen. Daar wordt in de afvalolie verwerkingsterminal olie/water en slib van elkaar gescheiden. Burando beschikt over een totale vloot van 100 schepen.

Tweede leven

De olie wordt in een proces dat werkt op gerecyclede energie gereinigd. „De olie krijgt

Daardoor een 'tweede leven'. Het water wordt gereinigd op de waterzuiveringsinstallatie en gaat uiteindelijk terug naar de natuur. Zo bereiken we met nieuwe grondstoffen 'the end of waste'. Waar voorheen miljoenen kuubs gas nodig waren, gebruiken we in onze verwerkingsterminal restwarmte van Zeeland Refinery. Hoe duurzamer kun je het krijgen?“, aldus Serge Hendrickx.

Capaciteit

Er is op de terminal in Vlissingen een opslagcapaciteit van 15.000 ton en een verwerkingscapaciteit van ruim 250.000 kuub voor olie en water. De inzamelwerkzaamheden voor afgewerkte olie van garagebedrijven heeft Martens Renewables per 1 augustus overgedragen aan Wubben Handelmaatschappij uit Roosendaal.

Vacatures

Bij Martens Renewables zijn 85 mensen in vaste dienst werkzaam: in de fabriek, het laboratorium, de werkplaats, de sorteerhal en op kantoor. Ter ondersteuning van de groeiambities zijn er vacatures voor varend personeel, operators en op kantoor. „Wij zijn echt een 365 dagen bedrijf, 24 uur per dag, 7 dagen in de week. Met een fabriek die op maximale capaciteit draait“, besluit de directeur van Martens Renewables.





Vloot van Philipskercke BV loopt voorop met vergroening in de binnenvaart ‘Klik met Rabobank is super’

Door: Henk van de Voorde



Het is vrijdagavond. Plaats van handeling is het dubbelwandige beunschip Philipskercke II in de Amaliahaven, op de Tweede Maasvlakte. „We hebben gisteravond om tien uur 1400 ton zand en 1600 ton grind geladen bij Deme Building Materials (DBM) in Vlissingen. Om twee uur 's nachts zijn we gaan varen, nadat we hebben gewacht op het tij. Dat bespaart veel gasolie. De lading moet in de Amaliahaven gelost worden bij de betoncentrale”, opent Johan Faasse. Het ondernemersechtpaar Johan & Digna Faasse en accountmanager Grootzakelijk Tim Nagel van de Rabobank vertellen vervolgens gepassioneerd over de binnenvaart, met de nodige anekdotes. Zo kocht Piet Faasse (de vader van Johan) ‘onder het genot van een borreltje’ zijn eerste beunschip voor 475.000 gulden via financiering bij de toenmalige Rabobank in Sint-Philipsland. Het typeert de gemoedelijke jarenlange band tussen de familie Faasse en de Rabobank.

De Rabobank stimuleert investeren van vergroening in de binnenvaart. Daar is de jarenlange businessrelatie met Johan en Digna Faasse van Philipskercke BV een mooi voorbeeld van. Zij lopen voorop in duurzaam ondernemen. Het schippersechtpaar uit Sint-Philipsland kiest doelbewust voor een toekomstbestendige uitbreiding van de vloot. Deze bestaat momenteel uit drie duurzame beunschepen en ondertussen is voor de Philipskercke IV een businessplan ingediend bij de Rabobank.

Samenwerking

Philipskercke BV heeft een strategische samenwerking met Van Ouwkerk uit Middelburg, De Rycke uit Kallo (B) en Vermeij Assurantiën uit Wemeldinge. „Alles staat of valt met een klik”, benadrukt Digna. „Die klik is er zowel met deze bedrijven als met de Rabobank.” Haar echtgenoot zegt dat hun bedrijf en de bank in feite met elkaar meegegroeid zijn. „De

samenwerking met de Rabobank is super. Er zijn korte lijnen tussen ons bedrijf en de bank op basis van wederzijds vertrouwen. Zowel met Martin Kole als zijn opvolger Tim Nagel. We hebben een gedegen businessplan ingediend voor de financiering van de Philipskercke IV en hopen dat binnenkort kan worden begonnen met de afbouw van het casco uit Polen”, aldus Johan Faasse.

Investeringen

„De kracht zijn de mensen achter de bank, waar je goede gesprekken mee hebt en soms ook zakelijke stevig kunt sparren. Het is ook bij de Philipskercke IV belangrijk dat de bank brood ziet in het businessplan. Daarvoor moet alles wel goed onderbouwd worden”, vervolgt de 55-jarige schipper.

Coöperatief

„Bij jullie zit ‘partner’ in de naam, bij de Rabobank zit ‘coöperatief’ in de naam.



Het schippersechtpaar Johan en Digna Faasse.



Het heeft allebei te maken met samenwerking, waarbij het omgaan met elkaar als mensen centraal staat”, aldus accountmanager Tim Nagel van de Rabobank. Deze bank stimuleert investeringen op het gebied van verduurzaming en innovatie. „Bij het beoordelen van financieringen zijn duurzaamheid en MVO voor de Rabobank belangrijke aspecten, maar ook de opdrachtgevers hebben steeds meer eisen op dit gebied”, gaat Tim verder. De Zuid-Hollander is voor de Rabobank werkzaam vanuit Rotterdam voor de binnenvaart in heel Nederland.

Afbouw in Wemeldinge

Na de doop van de Philipskercke II in september 2019, werd medio 2021 de Philipskercke III gedoopt. Voor beide schepen is het casco in Polen gebouwd en bij Zeeland Maritime Services (ZMS) in Wemeldinge afgebouwd. ZMS kiest bewust voor de bouw van casco's in Oost-Europa en afbouw op de eigen werf in Nederland. Daardoor kan een korte lever tijd en een gunstige prijs worden geboden. De vergroening van de vloot was een belangrijke overweging voor de Rabobank om tot financiering over te gaan.

Stage V-eisen

De Philipskercke II voldeed in 2019 al aan de nieuwe Stage V-eisen, die onlangs pas officieel van kracht zijn geworden. Bovendien werd drie jaar geleden al de CCR II motor van de kleinere Philipskercke I omgebouwd met een nabehandelingssysteem om aan de nieuwe strenge eisen te

voldoen. Het karakteriseert de duurzame ambities van de familie Faasse.

Vergroening

Vergroening is anno 2022 rendabel, het is goed voor de waarde van een bedrijf. De Rabobank hanteert voor financiering van duurzame projecten vaak een langere looptijd en een lagere rente. Er zijn diverse financiële producten waarmee investeringen aangenamer kunnen worden gemaakt. Financiële middelen, kennis en netwerk van de Rabobank worden extra ingezet bij ondernemers met een duurzame visie en een circulair businessmodel. Bijvoorbeeld in de binnenvaart. Deze vervoersmodaliteit is van origine duurzamer dan vervoer over de weg, al

vergt dit wel investeringen om dit te blijven waarmaken.

Green Award Gold

De familie Faasse heeft al jaren geleden voorgesorteerd op de eisen van de EU op het gebied van duurzaamheid. Zowel de Philipskercke II als III zijn ondertussen gecertificeerd met Green Award Gold. Daarmee behoren deze Stage-V-schepen tot de top van de duurzame binnenvaart. Green Award is een certificaat op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu. Er zijn gradaties in brons, zilver, goud en platina, afhankelijk van de stappen van vergroening. Het milieulabel is voor

Vervolg op pagina 23



De Philipskercke II.



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

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

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



Bek & Verburg

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

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




VAN TRAA

Welcome on board?

Van Traa Advocaten is sinds 1898 gespecialiseerd op het gebied van Transport & Logistiek, Internationale Handel en Verzekering & Aansprakelijkheid. Door de bijzondere aandacht voor cliënten, het leveren van juridisch maatwerk en het continue investeren in kennis en opleiding van onze medewerkers, behoort Van Traa Advocaten al jaren tot de top van de markt.

Voor meer info: www.vantraa.nl of Van Traa Advocaten | LinkedIn

” International trade, transport & insurance



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

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




WWW.TIMMERMAN-IR.NL

Havenbedrijven, verladers en banken van invloed op havengelden, contracten en financiering.

Optimale CO2-footprint

„Wij voldoen met het Gold label voor de Philipskercke II en III (de Philipskercke I heeft zilver) aan de strengste duurzaamheidseisen. Platina is formeel nog hoger, maar daarvoor moet je elektrisch varen. Hybride of elektrisch varen kost meer vermogen dan een traditionele dieselmotor met nabehandeling. Op dit moment is er nog niks beter dan zo'n dieselmotor met nabehandeling. Met ook warmte en stroom via het accupack bereiken we een optimale CO2-footprint. Over tien jaar kan er wel een belangrijke slag gemaakt worden met varen op waterstof. Dat is een betere optie dan elektrisch varen, maar het kost nu nog te veel vermogen om het op te wekken”, aldus schipper-eigenaar Johan Faasse. De Zeeuw is ook bestuurslid is van brancheorganisatie Koninklijke BLN-Schuttevaer en adviseur betonning voor de binnenvaart bij Rijkswaterstaat

Onderscheiden

Met de duurzame schepen van Philipskercke BV kunnen ook op laag water meer tonnen worden vervoerd. „De trend is lichtere schepen voor de binnenvaart, met minder stuwkracht voor dezelfde snelheid. De Philipskercke IV, met een capaciteit van 2.000 ton, wordt een maatje kleiner: 80 meter lang, 10 meter breed en 4.20 meter kruiphoogte. Daarmee kunnen we ons onderscheiden met een groter bereik van bestemmingen. Met zo'n kleiner schip kunnen we bijvoorbeeld ook de kanalen boven Brussel bereiken.”

Bevrachting

Johan en Digna Faasse werken voor de bevrachting van hun schepen samen met Zand- en Grinhandel Van Ouwerkerk uit Middelburg en soms ook met het kantoor

Favo van zoon en schoondochter Pim en Monica Faasse-Vonk Noordegraaf. Met een capaciteit van 3.250 ton, een lengte van 86 meter en een breedte van 11,45 meter zijn de Philipskercke II en III ideaal voor het vervoer van grote hoeveelheden zand en grind.

Uniek

„De Philipskercke III is een kopie van de II, zowel qua afmetingen, innovatieve technische voorzieningen als verbruik. Met een hoger tonnage is er een lager brandstofverbruik, evenals een flinke reductie van de schadelijke uitstoot van fijnstof en stikstof. Zeker voor beunschepen is dit vrij uniek”, zegt Johan. Naast de nabehandeling is er een warmtewisselaar en accupack als alternatief voor walstroom. Allemaal voorzieningen die bijdragen aan een zeer lage CO2-footprint en een hoger rendement op de vracht.

Aanbestedingen

Hoe duurzamer aannemers een plan kunnen onderbouwen, hoe meer punten ze krijgen. „Duurzaamheid gaat steeds meer doorwegen bij aanbestedingen. Daarbij zijn scheepvaartondernemers tegenwoordig steeds meer partner dan vervoerder van A naar B. Zuiniger varen is ook vanwege de energiecrisis veel belangrijker geworden. De dure gasolie toont het voordeel van zuinig(er) varen, van hoe efficiënt een schip is en maakt het belang van duurzame investeringen beter zichtbaar”, zegt Tim Nagel.

De bink

Duurzame schepen leveren in de sector een concurrentievoordeel op. Duurzaamheid is niet alleen goed om milieutechnische, maar ook om economische redenen. „Het is tegenwoordig de kunst om met zo weinig mogelijk pk's en zo min mogelijk verbruik, zo groot mogelijke prestaties te leveren. Vroeger was je de bink met veel



Tim Nagel van de Rabobank en Digna & Johan Faasse van Philipskercke BV.

geïnstalleerde pk's, maar dat is nu helemaal omgedraaid”, legt Johan Faasse uit.

Opdrachtgevers

De schepen van de Philipskercke vervoeren hun bouwgerelateerde grondstoffen, met name voor dezelfde opdrachtgevers zoals De Rycke en Van Ouwerkerk. Vaak ten behoeve van grote projecten zoals de Kieldrechtssluis, het Delwaide Dock in Antwerpen, de Nieuwe Sluis Terneuzen, de nieuwe Kaai in Antwerpen, de nieuwe Blankenburgtunnel in Rotterdam en een toekomstig windmolenpark op het IJsselmeer. Uiteraard wordt er soms ook voor andere opdrachtgevers vervoerd als dat past in de planning. Dat is dan meestal in samenwerking met Favo en Transko.

Scharnierfunctie

Johan en Digna laden meestal in de haven van Vlissingen de mineralen die met schepen van DEME van zee komen. Die worden in Vlissingen opgeslagen waarna het schippersechtpaar ze in het schip laden en vervoeren. „De schepen van de Philipskercke vormen, in samenspel met Van Ouwerkerk en De Rycke, een soort scharnierfunctie tussen goederen die van buiten naar binnen komen, van zout naar zoet water”, besluit Tim Nagel de sfeervolle meeting op de Philipskercke II.



Project Nieuwe Sluis Terneuzen.



Duurzame cementgebonden fundering wordt officieel gelanceerd Optiblend® heeft de toekomst

Door: Henk van de Voorde

Optiblend® is circulair, sterk, gecertificeerd en voordelig ten opzichte van de traditionele manier van bouwen. Op donderdag 8 december wordt dit duurzame product officieel gelanceerd bij Van de Beeten Grondstoffen en Recycling in Oosterhout, in combinatie met partner Heros Sluiskil. Optiblend® wordt vervaardigd uit opgewerkte minerale reststoffen van verbrand huishoudelijk afval. Het is een cementgebonden hoogwaardig alternatief voor traditioneel funderingsmateriaal.

Vooruitlopend op de officiële introductie van Optiblend® lossen binnenvaartschepen aan de kade van het Brabantse bedrijf granova® Immomix. Deze duurzame grondstof vormt de basis voor Optiblend®, afkomstig van Heros Sluiskil, toonaangevend in Europa op het gebied van opwerken van AEC-bodemas.

Cementgebonden fundering

Optiblend® is een duurzame cementgebonden fundering voor gebruik in de bouw en infra. Zo is dit nieuwe product zeer geschikt voor de aanleg van distributiecentra, bedrijfsterrainen, belaste terreinen, ophogingen bij infraprojecten en wegfunderingen.

De menginstallatie van Van de Beeten. Het bedrijf produceert in combinatie met Heros Sluiskil grote hoeveelheden Optiblend®.

Toplocatie

Door de recente overname van Cementbouw Recycling heeft Van de Beeten, naast de vestiging in Veghel, in Oosterhout de beschikking over een enorm recyclingterrein, twee betoncentrales en 200 meter kade. „Wij hebben circulariteit en MVO hoog in het vaandel staan. Het water en het spoor hebben de toekomst. Het is hier een toplocatie vlakbij de A 59 en de A 27, ideaal ontsloten via water, weg en spoor naar heel Nederland. We willen voorop blijven lopen in duurzame ontwikkelingen, samen met partners als Heros”, aldus Niels Schellekens, bedrijfsleider bij Van de Beeten.

Menginstallatie

De granova® Immomix van Heros wordt per schip vanaf Sluiskil aangevoerd naar Oosterhout, waar het bij Van de Beeten gelost wordt met een overslagkraan en met een shovel naar de menginstallatie wordt gebracht. In de menginstallatie wordt het gemixt tot het product Optiblend®.

Projectlocatie

De cementgebonden fundering wordt met een rupskraan op de vrachtwagen geladen en naar de projectlocatie gereden. Daar wordt het verwerkt, verdicht en geprofileerd. Na een project in Hellevoetsluis, waarvoor Optiblend® vanuit Oosterhout werd geproduceerd, is de menginstallatie momenteel voor een project in Heerlen.

BRL 9322 certificaat

Heros beschikt sinds begin maart 2022 over het BRL 9322 certificaat. „Het voldoet aan alle civieltechnische voorwaarden en milieuhygiënische eisen om cementgebonden fundering te produceren. Deze hebben we dus samen met partner Van de Beeten op de markt gebracht onder de naam Optiblend®”, aldus Arie de Bode, directeur van Heros Sluiskil.

Vergroening

„Er is veel vraag naar cementgebonden fundering in verband met de vergroening



van producten en circulariteit. Optiblend wordt voor ongeveer 97 procent vervaardigd uit granova® Immomix. Voor het overige wordt het gevormd door vulstoffen om de gewenste druksterkte te bereiken, waaronder cement als bindmiddel”, vervolgt De Bode.

Constante factor

„We verzorgen het hele proces in eigen beheer, vanaf de binnenkomst van de grondstoffen tot en met de verwerking van het product. We zijn het enige bedrijf dat zowel produceert, transporteert als verwerkt bij projecten. Het product heeft constant dezelfde goede kwaliteit, met juiste druksterkte, verdichting en hardheid. Daardoor hoeven er minder dikke betonvloeren (minder dikke verhardingconstructies) worden aangebracht. Het vervangen van primaire grondstoffen in de bouw en infra is essentieel. De kracht is onze samenwerking met Heros. Dat is de constante factor”, aldus Schellekens.

Druksterkte

Bij de menginstallatie worden dagelijks computergestuurde kwaliteitscontroles uitgevoerd om de druksterkte te beproeven en te onderzoeken. Thuisbasis van deze meng-



Foto: Sky Pictures

Luchtfoto van de site van Heros Sluiskil aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

installatie, die tot wel 4.000 ton per dag kan produceren, is de strategische havenlocatie in Oosterhout. Doordat het een mobiele installatie is, kan deze desgewenst dichtbij

een project worden neergezet. Dan moet er in de buurt wel een geschikte havenlocatie beschikbaar zijn, zoals momenteel in Heerlen.

Binnenvaart: duurzame modaliteit

De modal shift zet in op meer vervoer over het water in plaats van over de weg. Het lossen van grote partijen ruwe bodemas aan de kade bij Heros Sluiskil is een mooi voorbeeld van duurzame binnenvaart. Zo lost de Jacobus Sr (voorheen Deo Volente) twee keer per week 3.347 ton onbewerkte bodemas aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Daarmee worden telkens 120 vrachtwagens van de weg gehaald. Goed voor de CO₂ footprint.

De Jacobus Sr is 110 meter lang, 11,5 meter breed en kan maximaal 3.347 ton lading bevatten. De Jacobus Sr vaart uitsluitend voor Heros, zoals onlangs overeengekomen met rederij Amer Shipping. De bodemas die de Jacobus Sr over het water vervoert is afkomstig van afvalenergiecentrale AVR in Rozenburg. Via Amer Shipping lost ook de Jabo twee keer per week bodemas bij Heros, afkomstig van afvalenergiecentrales uit Brussel en Roosendaal. Dit schip kan ruim 1.700 ton vervoeren. De volle schepen worden aan de kade van Heros gelost door een kraan die onophoudelijk in bedrijf is. Vervolgens wordt bij Heros de ruwe bodemas in de Centrale Bodemas Opwerkings Installatie (CBOI) hoogwaardig opgewerkt tot secundaire grondstoffen voor de infra en betonwarenindustrie.

Naast Nederlandse- en Belgische bodemas, wordt in toenemende mate ook Franse bodemas opgewerkt bij Heros. Deze wordt wekelijks met kleinere schepen gelost.

Win-win situatie

Het oorspronkelijke restafval uit de grijze containers komt zo terug de maatschappij in met mooie functionele toepassingen.

Uit de bodemas worden zoveel mogelijk ferro- en non-ferro metalen teruggewonnen. Een win-win situatie, want naarmate er meer metalen worden gerecupereerd, geraken de uit de bodemas afkomstige bouwstoffen schoner. Na het opschonen gaan de metalen naar de eindverwerkers voor een tweede leven in bijvoorbeeld de automotive of de elektronica.



Met de Jacobus Sr worden wekelijks grote hoeveelheden ruwe bodemas aangevoerd in Sluiskil.



Well **prepared** for the
heat of the moment

WAAROM TRAINEN BIJ RELYON NUTEC FIRE ACADEMY

- Unieke realistische trainingsfaciliteiten: 'Train as you fight'
- 360° veiligheidsoplossingen, opleiding, training en consultancy
- Herkenbare, realistische en op maat gemaakte trainingsprogramma's
- Meer dan 35 jaar ervaring in brandweeropleidingen en -trainingen
- Trainings- en adviesprogramma's gebaseerd op (inter)nationale industriële standaarden en best practices

RelyOn Nutec
Fire Academy

Meer informatie en boekingen:
T. 0181 376 666
E. fireacademy@nl.relyonnutec.com

Beerweg 71
3199 LM Maasvlakte-Rotterdam
www.relyonnutec-fireacademy.nl

SHIPFIT BV
Scheepsreparaties
Tel: 06 227 38 598

Shipfit BV biedt hulpmiddel om beter met problemen door laag water om te gaan

Nieuw dubbelwerkend roersysteem

Door: Henk van de Voorde



De waterstanden in de rivieren worden steeds lager. Bovendien krijgt de binnenvaart steeds eerder in het seizoen met laag water te maken, dit jaar al in het voorjaar in plaats van augustus. Hoe kunnen we daar op inspelen? Wat zijn de opties, de mogelijkheden, de innovaties? Shipfit BV uit Terneuzen heeft een nieuw dubbelwerkend roersysteem ontwikkeld waarmee een effectief hulpmiddel wordt geboden voor het varen in ondiep water.

De resultaten van de eerste testen van het unieke stuursysteem voor de binnenvaart zijn zeer goed. Het nieuwe roerwerk kan de stuwkracht van de schroef alle kanten op sturen, zodat het schip in alle vaarrichtingen zowel vooruit als achteruit bestuurbaar is.

Of een schipper hard of zacht vaart, of het schip al dan niet geladen is: er is altijd een efficiënte achteruit.

Uitdagingen aangegaan

„Door de lage waterstanden wordt het steeds moeilijker om de rivieren te bevaren. Wij zijn de uitdagingen aangegaan. Ons dubbelwerkend systeem maakt het mogelijk om achteruit te varen, terwijl de schroef in vooruit blijft draaien. De behaalde stuwkracht in achterwaartse richting is ongeveer de helft van de voorwaartse stuwkracht. Ons systeem kan zowel op nieuwe als bestaande schepen worden ingebouwd”, aldus ondernemer Dirk Waaijberg van Shipfit BV.

Roerwerk beschadigd

Als er weinig water is, dan loopt een schip snel aan de grond. „Dat is niet de bedoeling. Dan komt het vakmanschap van een schipper aan de orde. Met een groot schip door een klein kanaal valt niet mee. De kans op schade is dan aanzienlijk. Het gebeurt nog al eens dat roerwerk beschadigd wordt door laag water. ‘De truc’ met ons nieuwe roersysteem is dat je altijd met de schroef vooruit blijft draaien. De stuwkracht blijft altijd bestaan en kan 360 graden gedraaid worden en zo het schip in alle omstandigheden bestuurbaar houden.”



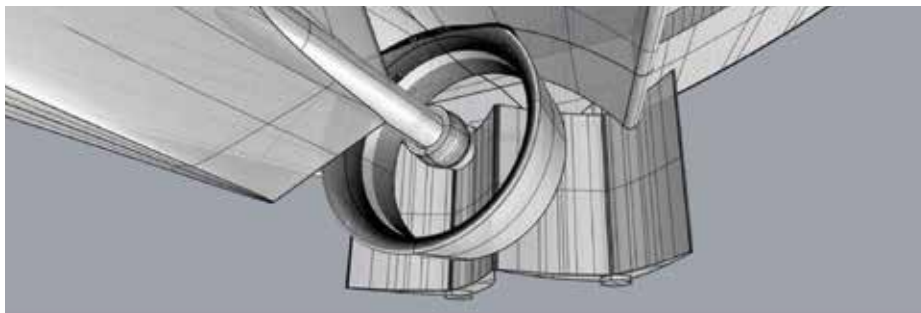
Dirk Waaijberg van scheepsreparatiebedrijf Shipfit: ‘zowel metaalbewerker als monteur’.

Nieuwe motor

Shipfit is gespecialiseerd in onderhoud en allerlei reparaties voor schepen, variërend van roerwerken en pompen tot het inbouwen van een nieuwe motor. Opdrachtgevers zijn binnenvaartschippers en rederijen uit heel Europa. Zo heeft Shipfit onlangs nog een nieuwe Stage V motor ingebouwd op een binnenvaartschip.

Grote constructie

Shipfit verricht alle reparaties boven het water, behalve schilderwerk en betimmering. „Het is mooi om een schipper weer tevreden te zien wegvaren. Een schip is eigenlijk een grote constructie. Voor reparatiewerkzaamheden moet je vooral beschikken over handigheid en creativiteit. Je bent zowel metaalbewerker als monteur, die ook een motor moet kunnen repareren of inbouwen”, legt Dirk uit.



Animatie roer in achteruit stand. De stuwkracht in het nieuwe systeem van Shipfit blijft altijd bestaan en kan 360 graden gedraaid worden.

www.shipfit.nl



Een metrologisch perspectief op vloeibaar aardgas (LNG)

Nu Europa's belangrijkste aardgas-leverancier onder strenge sancties staat, zijn er alternatieve vormen van voorziening nodig. LNG kan het antwoord zijn, maar welke infrastructuur is er voorhanden om een dergelijke verschuiving mogelijk te maken? Is de metrologie-industrie klaar voor de ontluikende LNG-markt?

LNG zal een steeds belangrijkere rol gaan spelen op de energiemarkt. Wanneer de temperatuur van aardgas wordt verlaagd tot ten minste -160°C , verandert het in een vloeistof, waardoor het energiecompacter en gemakkelijker vervoerbaar wordt. Het verschepen van LNG geniet de voorkeur, wat een flexibiliteit van leverancier mogelijk maakt die de Nord Stream 2-pijpleiding bijvoorbeeld niet bood.

De stijgende gasprijzen gelden momenteel ook voor LNG, wat betekent dat het nog belangrijker is om de bijbehorende regels en wetgeving goed te begrijpen. Fouten in het certificeringsproces kunnen leiden tot inaccurate metingen, onnauwkeurige kosten en ontevreden klanten.

Massa

Dankzij hun hoge nauwkeurigheid en lange levensduur zijn Coriolis-stroommeters het meetinstrument bij uitstek een goede keuze. Zij werken met trillende buizen die de verschuiving in trillingen registreren wanneer er een vloeistof doorheen stroomt, waardoor de massa van het LNG kan worden berekend.

Bij het kalibreren van een debietmeter is de eenvoudigste optie het gebruik van een weegschaal om de massa van het LNG te bepalen, hoewel dit alleen praktisch is voor

kleine hoeveelheden (van 10 kg tot 200 kg). Echter, gezien de toenemende afhankelijkheid van West-Europa van de Russische energievoorziening lijkt een toename van LNG-transporten - d.w.z. hoeveelheden van meer dan 200 kg - waarschijnlijk.

In plaats van een directe massavergelijkingsmethode - bijvoorbeeld met een weegbrug - tijdens de kalibratiefase toe te passen om de werking van de debietmeter te controleren, is het mogelijk om afzonderlijke testen uit te voeren op andere stoffen dan LNG die gemakkelijker verkrijgbaar en even compatibel zijn met Coriolis-stroommeters. Water wordt gebruikt om het debiet te bepalen, vloeibare stikstof voor de temperatuur en vloeibaar petroleumgas (LPG) voor de dichtheid.

Vloeibare stikstof

Als bijvoorbeeld de meterstand voor water, waarvoor een striktere maximaal toelaatbare fout geldt van $\pm 0,5\%$ tegenover $\pm 1,5\%$ voor

LNG, nauwkeurig wordt bevonden, kan het testen beginnen met de veel koudere vloeibare stikstof. Als de meter opnieuw nauwkeurige metingen geeft, kunnen we daaruit afleiden dat hij hetzelfde zou moeten doen voor LNG, dat net zo koud is. Vloeibare stikstof heeft echter een andere dichtheid dan LNG, zodat aanvullende tests nodig zijn. Hier komt LPG in beeld, omdat de lage dichtheid daarvan vergelijkbaar is met die van LNG. Afhankelijk van het resultaat van deze drie tests en het aantal gebruikte testmonsters van de debietmeter (hoe meer er zijn, hoe beter we de consistentie van de resultaten begrijpen), kan een eerste verificatietestplan worden opgesteld, en dit is vereist voor elke debietmeter die wordt gekalibreerd.

Zelfs na deze eerste testfasen moet nog worden gecontroleerd of de meter werkt voor het eigenlijke product (d.w.z. LNG). Deze tests worden uitgevoerd bij een nuldebiet: Coriolis-stroommeters kunnen, als ze niet goed



gebouwd zijn, spanningen in zich hebben die de vloeistof bij een nulstroomsnelheid beïnvloeden. Hoe LNG zich gedraagt in een nulstroomtoestand kan worden gecontroleerd door de kleppen te sluiten en de ruwe testgegevens te analyseren (met uitgeschakelde low flow cut-off). LNG begint echter op te warmen wanneer het niet stroomt, en daarom worden de nulstroomsnelheden gewoonlijk gecontroleerd met intervallen van één minuut gedurende drie minuten, waarbij het gemiddelde van de drie tests wordt genomen.

Kalibreren

Het hele typegoedkeuringsproces neemt doorgaans drie tot vier maanden in beslag, maar dit is niet noodzakelijk het eindpunt van de controle van deze instrumenten. Hoewel de wetgeving per land verschilt, is het raadzaam - zo niet verplicht - om de meters regelmatig opnieuw te kalibreren om ervoor te zorgen dat hun nauwkeurigheid binnen de wettelijke grenzen blijft.

De transactie op de laadhaventerminal is een van de drie belangrijke stadia waar metingen moeten worden verricht, aangezien dit het punt is van waaruit het LNG vervolgens naar andere locaties wordt vervoerd. Met reeds geïnstalleerde meetsystemen kunnen tankwagens LNG opslaan, om het te gebruiken als brandstof voor andere voertuigen, of ze kunnen het LNG weer omzetten in gas, voor distributie via pijpleidingen.

Debietmeter

Brandstofpompen (of dispensers) zijn een ander mechanisme om LNG rechtstreeks te leveren aan tankwagens die LNG als brandstof gebruiken in plaats van benzine of diesel. Standaard wordt een debietmeter gebruikt om de nauwkeurige overdracht van LNG te bevestigen, maar dit is slechts de eerste stap. Om ervoor te zorgen dat de vloeistof koud genoeg is om te worden afgeleverd, gebruiken de dispensers een recirculatiecircuit dat gekoppeld is aan de debietmeter. Het circuit sluit zodra de debietmeter voldoende is afgekoeld - en vermijdt zo een onevenwichtige temperatuur tussen het LNG en de debietmeter - en de levering van LNG begint. Aangezien de ontvangende tankwagen mogelijk de overtollige damp uit zijn voorraadtank moet afblazen, wordt in dit geval een dampretourleiding gebruikt die op de LNG-dispenser wordt aangesloten. Afhankelijk van de configuratie van de LNG-dispenser kan de dampretour worden gemeten om de totale LNG-meting voor deze hoeveelheid te corrigeren.

Bestaande wetgeving

Hoewel deze meetsystemen goed ingeburgerd zijn, vallen ze niet altijd onder wetgeving. De meetinstrumentenrichtlijn (MID) is een brede, Europese richtlijn die beperkte eisen bevat voor LNG-meetinstrumenten. Het is aan elk afzonderlijk land om het bereik van



de wetgeving te bepalen, met name de MID BIJLAGE VII (MI-005) waar vloeistofmeetsystemen onder vallen. Nederland erkent bijvoorbeeld LNG in dit kader, maar veel landen doen dat niet.

De beslissing van overheden om LNG-meetsystemen te reguleren wordt vergemakkelijkt door het feit dat er al gedetailleerde richtsnoeren bestaan dankzij de Internationale Organisatie voor wettelijke metrologie (OIML), die haar OIML R117-aanbeveling in 2019 heeft bijgewerkt om LNG-metingen op te nemen. Paragraaf 5.11 van OIML R117-1 2019 schetst de juiste vereisten die moeten worden gevolgd voor zowel industriële LNG-transacties als transacties met brandstofdispensers.

Vloeistofmeetsystemen

Momenteel is de 2007-editie van de OIML R117-1 het normatieve document dat wordt gebruikt om de essentiële eisen van de MID BIJLAGE VII voor vloeistofmeetsystemen af te dekken. De verwachting is dat de OIML R117-1 2019, met zijn LNG-specifieke eisen, de versie van 2007 zal vervangen en de nieuwe norm zal worden. Maar aangezien het meten en monitoren van LNG dateert van vóór het OIML R117-1 2019 document, kan er bezorgdheid zijn dat de meetsystemen die reeds op de markt zijn, niet aan deze nieuwe wetgeving

voldoen. Het document schetst bijvoorbeeld dat LNG-dispensers in geval van dampretour de totale hoeveelheid LNG op geen enkel moment tijdens de transactie mogen laten afnemen; het display dat de totale massa weergeeft, mag alleen toenemen of gelijk blijven, anders zouden gebruikers in verwarring kunnen raken over de vraag waarom ze minder LNG ontvangen dan verwacht. Als bijgevolg is een nauwe samenwerking met fabrikanten en een goed begrip van de wetgeving vereist om ervoor te zorgen dat de meetsystemen in overeenstemming zijn met de OIML R117-1 2019.

Betrouwbare partner

De regels en voorschriften van de OIML zijn complex, zelfs vergeleken met reguliere brandstofpompen, dus de waarde van een betrouwbare partner om het proces te begeleiden kan niet worden onderschat. Hoewel het document is onderverdeeld in hoofdstukken, is inzicht in de wetgeving in zijn geheel toch essentieel bij het certificeren van LNG-meetsystemen. Daar kunnen aangemelde instanties als het Nederlands Meetinstituut bij helpen. Het is in het belang van alle partijen dat transacties van LNG nauwkeurig zijn en dat de wetgeving wordt nageleefd, waardoor aangemelde instanties een centrale rol spelen bij de verificatie van LNG-metingen.



VERANTWOORD OMGAAN
MET **SCHEEPSAFVAL** EN
INDUSTRIEEL AFVALWATER

- DISPOSAL
- COLLECT
- RECYCLE



Vertegenwoordigd in
de grotere havens:

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

**nature
group**
Martens Renewables
Waste treatment and recycling services

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



Engelandweg 55, Rittthem

**TE KOOP of TE HUUR een royaal bedrijfspand
op een goed bereikbare locatie in de haven
van Vlissingen-Oost.**

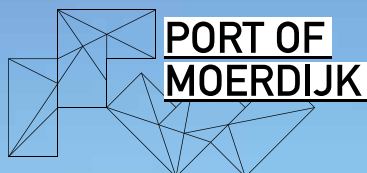
Verkoopprijs: € 899.000,- k.k.

Huurprijs: € 70.000,- ex btw per/jaar

- Pand voorzien van aluminium kozijnen
- Vrijwel elke ruimte beschikt over een airco
- CV-installatie van 2014
- Vluchtrouteaanduiding
- Zonwering buiten
- Brandslanghaspels/poederblussers
- Ruime parkeergelegenheid
- **1012 m² vloeroppv.**
- **ca. 4000 m² perceeloppv.**



Meer informatie over dit bedrijfspand?
Bel 0113 23 19 34
www.neeskens.com



PORTOFMOERDIJK.NL

**CON
NECT
ING
YOU**

Nieuwsberichten

Snellere energietransitie maakt haven Rotterdam minder afhankelijk

In de eerste negen maanden van 2022 is vrijwel dezelfde hoeveelheid goederen overgeslagen in de Rotterdamse haven als vorig jaar: 351 miljoen ton (+0,3%). Wel zijn er onderliggend grote verschillen, vooral als gevolg van de oorlog in Oekraïne, de sancties tegen Rusland en de veranderingen in de mondiale energiestromen. Zo werden veel meer kolen en LNG geïmporteerd als alternatief voor Russisch aardgas. De overslag van containers nam af, vooral door het wegvalLEN van de handel met Rusland..

Geopolitieke ontwikkelingen

Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam: „Het totale overslagvolume suggereert dat de haven gewoon doordraait, maar de grote veranderingen bij met name LNG en kolen laten zien dat het energielandschap drastisch is veranderd. De hoge energieprijzen maken dat vooral de energie-intensieve chemische industrie het zwaar heeft. Een snellere energietransitie maakt ons op lange termijn minder afhankelijk van geopolitieke ontwikkelingen. Op korte termijn moeten we de voor onze samenleving zo belangrijke chemische industrie zien te behouden.” ■

Importfaciliteiten voor groene waterstof in Amsterdam



Tankopslagbedrijf Evos, Hydrogenious, de marktleidende pionier op het gebied van LOHC (vloeibare organische waterstof) en Port of Amsterdam hebben tijdens de European Hydrogen Week een nieuwe fase in hun samenwerking aangekondigd. De drie partners hebben een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend, waarin zij aangeven om gezamenlijk grootschalige import- en opslagvoorzieningen voor waterstof op te zetten in de Amsterdamse haven. De voorzieningen zullen bestaan uit een grootschalige ontkoppelingsfabriek voor LOHC (dehydrogeneringsproces) met een capaciteit van zo'n 100-500 ton waterstof per dag en bijbehorende infrastructuur.

Alle drie de partijen zijn medeoprichters van het H2A-platform, een platform dat zich richt op de ontwikkeling van de hele toeleveringsketen voor de import van groene waterstof via de haven van Amsterdam. De realisatie van een LOHC-importfaciliteit en een fabriek voor de grootschalige afgifte van waterstof vormt een belangrijke aanvulling op andere geplande waterstofactiviteiten in de haven. Daartoe behoren de ontwikkeling van de regionale en landelijk waterstofbackbone en diverse geplande projecten voor de productie van waterstof in het Noordzeekanaalgebied. In de volgende fase worden de vereisten op ruimtelijk, infrastructureel en financieel gebied verder onderzocht om de terminal tegen 2028 operationeel te hebben. Het streven is om 1 miljoen ton LOHC per jaar te importeren. ■



Nieuwbouw MARIN's Seven Oceans Simulatorcentrum

Met een virtuele druk op de knop startte Minister Adriaansens van Economische Zaken en Klimaat de nieuwbouw van MARIN's Seven Oceans Simulatorcentrum (SOSc). Met deze nieuwe onderzoeksfaciliteit wil MARIN maritieme operaties veiliger en efficiënter maken door de meest realistische simulatie van het gedrag van en de interactie tussen maritieme constructies, schepen, de omgeving en de mens. Begin 2024 is het SOSc operationeel.

Minister Adriaansens: „De veiligheid van scheepvaart vraagt om nieuwe oplossingen: de containerschepen worden groter, de drukte op zee neemt toe en de weersomstandigheden veranderen. Deze unieke simulator speelt bij die noodzakelijke innovaties een belangrijke rol. Het



nabootsen van moeilijke situaties op zee en de reactie daarop van mens en machine leveren waardevolle informatie waarmee we de scheep-

vaart veiliger en slimmer maken. Een indrukwekkend voorbeeld van de passie waarmee bij MARIN wordt gewerkt aan innovaties die bijdragen aan

maatschappelijke en economische uitdagingen voor de maritieme sector.”

Belangrijke impuls

Het SOSc betekent een belangrijke impuls voor de missie van MARIN: schone, slimme en veilige scheepvaart en duurzaam gebruik van de zee. „Naast onderzoek naar scheepvaartveiligheid maakt deze nieuwe virtuele testfaciliteit het mogelijk om het gedrag van toekomstige schepen al tijdens het ontwerp te ervaren, waarbij de rol van de bemanning en samenwerking aan boord centraal staan. Het geeft de nationale en internationale maritieme sector, inclusief de Koninklijke Marine en de Rijksrederij, de mogelijkheid innovatieve schepen te ontwikkelen met veilige en maximale operationele inzet onder de meest moeilijke omstandigheden op zee.” ■

BOEKBESPREKINGEN

De schippers van Yerseke: mensenredders in 1953

'Het water is kwaad, het verhaal van de schippers uit Yerseke die in 1953 redders van mensen werden.' Dat is de titel van het boek van Anneke Jumelet over de Zeeuwse Watersnoodramp van 1953.

Het is een eenmalige uitgave met 500 exemplaren en zal gepresenteerd worden in het Watersnoodmuseum in Ouwkerk ter gelegenheid van de 70-jarige herdenking van de ramp.

De eerste presentatie, met de uitreiking van het eerste exemplaar aan de burgemeester van Reimerswaal José van Egmond, is op 20 januari 2023.

Onderbelicht

In het boek heeft Jumelet 26 schippers geïnterviewd waarvan (op dat moment) nog 13 in leven. Van de andere 13 schippers zijn de verhalen door familieleden verteld. Ook zijn er verhalen van helpers (zoals bijvoorbeeld een EHBO'er) en een aantal, door de schippers, geredde personen. „Veel publicaties zijn er inmiddels verschenen over de ramp, maar het onderwerp van 'de schippers van

Yerseke, die redders van mensen werden' is altijd onderbelicht gebleven. Er is wel over de schippers geschreven, maar steeds werden slechts enkele namen genoemd. Ik heb het als mijn opdracht gezien alle namen van de redders boven water te halen en tot mijn vreugde is dit gelukt. Het waren er 313! Samen hebben zij 'om en nabij' 3424 mensen gered", aldus Anneke Jumelet.

Authentiek

Het is een authentiek boek geworden dat voor veel betekenis kan zijn voor de nog levende redders en de vele familieleden van de overleden redders. Daarnaast is het zeker ook van belang voor geredde personen uit Zuid-Beveland, Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland en Tholen. „Het is gelukkig nog mogelijk is dat de ene mens zijn leven waagt voor de andere; dat mensen er kunnen en willen zijn voor elkaar. Dat blijkt wel uit de verhalen in dit boek."

Nadere inlichtingen: annekejumelet@xs4all.nl



Anderhalve Eeuw Waterweg

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boek "Anderhalve Eeuw Waterweg. Gezien vanuit het perspectief van de sleepvaart en berging". Nico J. Ouwehand tekende als auteur.



Calamiteiten komen op de vaarweg naar Rotterdam gelukkig heel weinig meer voor. Vroeger strandden schepen met de regelmaat van de klok rondom de ingang van de

Nieuwe Waterweg. Veel van de in problemen gekomen schepen kwamen op de Maasvlakte terecht en die bestaat als zodanig niet meer. Dat gebied is nu een havengebied. Andere schepen kwamen op de stranden terecht even ten Noorden van Hoek van Holland. Vooral als het stormde was het vrijwel ieder jaar wel raak. Bergers en sleepvaartondernemers konden er een goede boterham aan verdienen. De reddingboten van Hoek van Holland, Ter Heyde en zelfs Stellingdam voeren met grote regelmaat uit voor hulp.

Vrijwilligers

De bemanningen bestonden grotendeels uit bewonderenswaardige vrijwilligers, die hun leven in de waagschaal stelden om zeelieden uit benarde omstandigheden te redden. Voor enkele redders liep dat helaas niet goed af. Bemanningen van sleepboten deden in principe hetzelfde, maar liepen door de stevigheid van hun vaartuigen en het relatief grote vermogen van hun machines of motoren iets minder risico. Zij richtten hun aandacht primair op de schepen in problemen. Als die veilig konden worden binnengesleept leverde dat vaak een aardig bedrag op voor hun rederij en ook voor henzelf.

Net als alle publicaties van Walburg Pers een aan te raden titel!

"Anderhalve Eeuw Waterweg" (ISBN 9 789462 499768) telt 128 pagina's, werd als softback uitgegeven en is rijkelijk geïllustreerd. Het boek kost 22.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Worsteling om de Westerschelde 1944

Recent verscheen bij de Nederlandse Uitgeverij Aspekt het interessante boek "Worsteling om de Westerschelde 1944". Ruud Bruijns tekende als auteur.

"Worsteling om de Westerschelde 1944" vertelt het verhaal van de Westerschelde tijdens de Tweede Wereldoorlog. De bevrijding van Antwerpen op 4 september 1944 had het einde kunnen betekenen van de Geallieerde bevoorradingsproblemen. De Westerschelde was echter nog stevig in handen van de Duitsers. Wat volgde was een maandenlange strijd ter land, ter zee en in de lucht om de cruciale toegangsroute naar de Antwerpse haven. Er stond niets minder op het spel dan de definitieve ondergang van Duitsland.



Zeeuwse burgerbevolking

Militair historicus Ruud Bruijns analyseert de successen en de tegenslagen aan beide zijden van de strijd. Hij omschrijft eveneens het lijden dat de Zeeuwse burgerbevolking heeft moeten doorstaan. Voor de bevrijding van de Scheldemonding werd een hoge bloedtol betaald met talloze dorpen die letterlijk met de grond gelijk waren gemaakt door de zware strijd en de bombardementen.

"Worsteling om de Westerschelde 1944" (ISBN 9 78946462247) werd uitgegeven als een softback en telt 226 pagina's. Het boek kost 22.95 euro en is beschikbaar in de boekhandel. Rechtstreeks bestellen kan ook bij Uitgeverij Aspekt, Amerfoortsestraat 27, 3769 AD Soesterberg, Nederland. Tel 0031 (0)346-353895, Email: info@uitgeverijaspekt.nl, Website www.uitgeverijaspekt.nl.

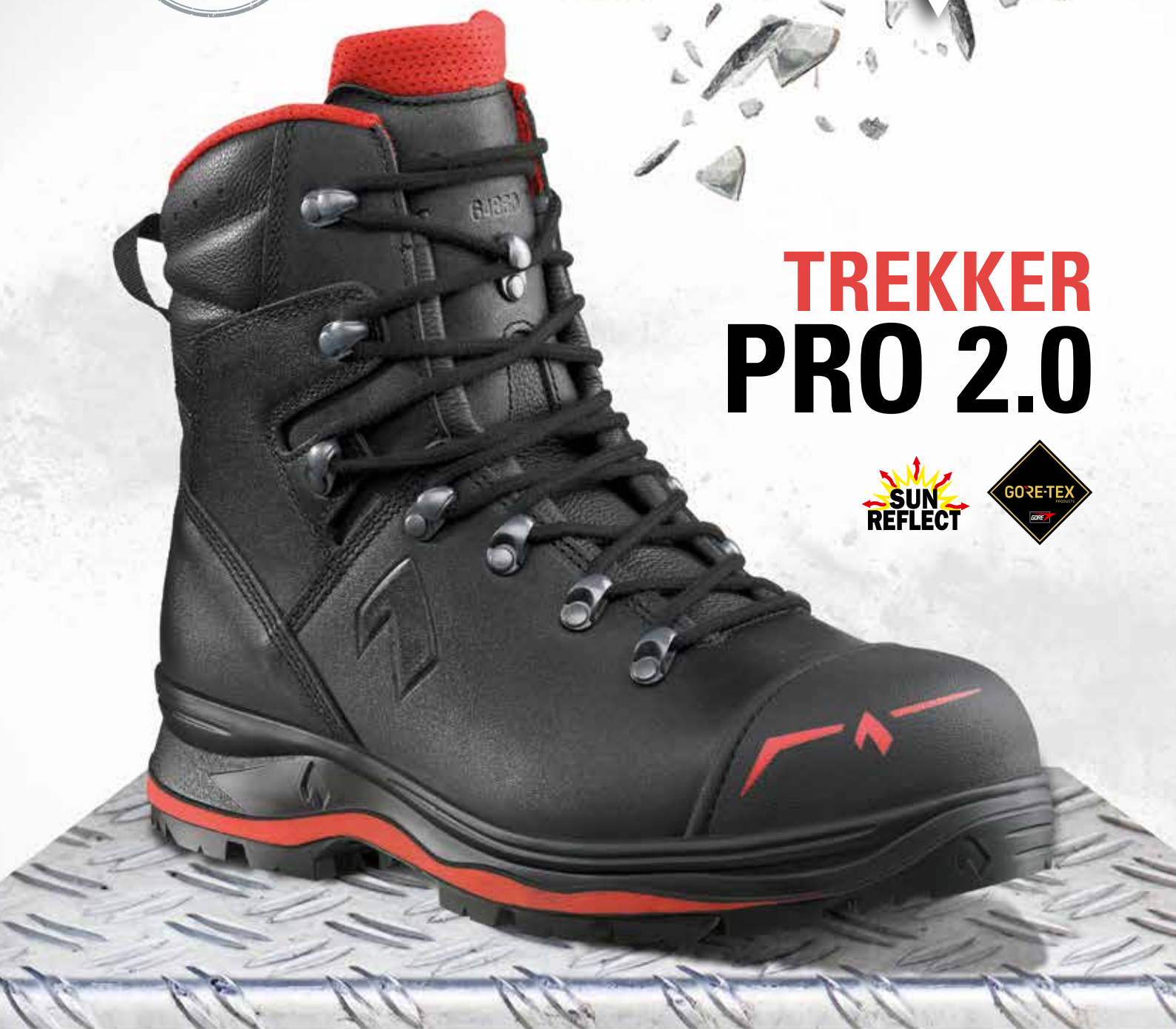
Duurzame koplopers

Bouw op de kennis van onze specialisten

Rabobank is een grote speler in de markt. Wie wil verduurzamen als binnenvaartondernemer heeft een behoorlijke streep voor. Met een goed plan voor de toekomst is veel mogelijk. We zijn benieuwd naar jouw plan. We gaan er graag met je over in gesprek. Bel 088-722 6666.



TREKKER PRO 2.0



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

Verkrijgbaar bij uw vakman
of in de HAIX® Webshop

haix.nl