

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



33e JAARGANG
NUMMER 1 - 2024

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

Welcome to the world of customs

European Customs Services • Consultancy • Secondment



Customs. Simply cleared.



Brokerage

Import & Export
Transit
Fiscal Representation



Consultancy

Trade Compliance
Tax Advice
AEO



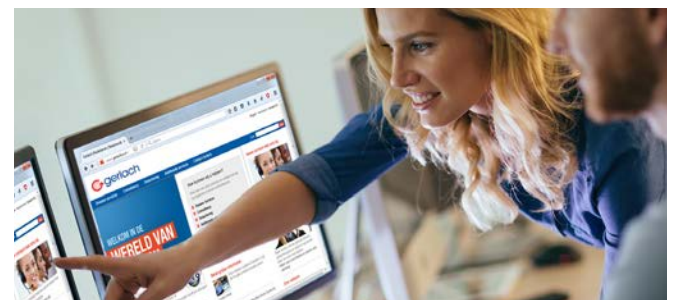
Secondment

Support on location
knowledge



Additional Service

Intrastat
Excise Duty Handling
E-Commerce



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

Verschijnt 7 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2024
€ 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

Seaport Transport & Logistiek

Redactie

Jos van Dooren
Antoon Oosting
Henk van de Voorde

Advertentie-acquisitie



Seaport Transport & Logistiek
E info@seaport-magazine.nl
I www.seaport-magazine.nl
T +31 (0)6 383 14626

Lay-out & drukwerk



Stationstraat 89
6191 BC Beek
T +31 (0)475 507 207
I www.grafagroepzuid.nl

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

De eerste editie van Seaport Transport & Logistiek in het nieuwe jaar staat per traditie in het teken van Rotterdam, Moerdijk, Drechtsteden. Zo wordt nader ingegaan op de jaarcijfers van Port of Rotterdam. Tijdens de persconferentie op dinsdag 20 februari onderstreepte Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam, dat Nederland weer dé vestigingsplek voor innovatieve en duurzame chemie moet worden. Het Havenbedrijf heeft onder andere de definitieve investeringsbeslissing genomen voor de aanleg van het CO₂-transport- en opslagproject Porthos.

Koninklijke Van der Wees fungeert voor onder andere Porthos en Warmteling als hub voor tussentijdse op- en overslag van transportbuizen. Voor het project Maasdeltatunnel werden eind vorig jaar pontons van het bedrijf uit Dordrecht ingezet bij het afzinken van de tunnelbuis voor de nieuwe Blankenburgverbinding.

Het Zeeuwse staalbouwbedrijf Hanse is in toenemende mate ook in Zuid-Holland actief met mooie projecten. De hands-on mentaliteit wordt gecombineerd met de modernste technieken.

„Gebruik voor je lading het schip of de trein”, onderstreept CEO Paul Dirix van Port of Moerdijk. De modal shift, het verplaatsen van lading van de weg naar het duurzamere transport via het water en over het spoor blijft hoge prioriteit voor Port of Moerdijk.

Testen, keuren, certificeren: het is bij Lifal Hijstechniek in vertrouwde handen. Seaport kreeg in de vestiging te Schiedam een uitgebreide rondleiding van manager Hans Hirdes. Lifal richt zich in de regio Rotterdam vooral op het zwaardere testwerk, zoals in de offshore wind en de traditionele olie- en gaswinning.

Verder zijn er ook interessante artikelen over onder andere Trustus Vermogensbeheer, Trimodal, Nature Group en Pfauth Logistics. Een wel heel bijzondere reportage betreft een vooruitblik naar het WK veldrijden in 2026 in het Zeeuws-Vlaamse Hulst, een absolute boost voor sport en economie in Zuidwest-Nederland!

Inhoud nummer 1-2024

Geopolitiek heeft weerslag op Rotterdamse haven.....	2
Genco Scheepvaart 4e pijler onder de PTC-groep.....	7
Trustus Vermogensbeheer, het beste van twee werelden.....	9
Column Conway Advocaten.....	11
Bijzondere projecten Koninklijke Van der Wees Groep.....	12
Lifal Rotterdam: specialist in het zwaardere testwerk.....	18
Port of Moerdijk: modal shift speerpunt van beleid.....	20
Bridges2000: een 'gewoon' bedrijf of toch anders?.....	25
Maasvlakte-shuttle pakt files aan.....	27
Hulst kijkt reikhalzend uit naar WK Veldrijden in 2026.....	28
Nature Group: grootste inzamelaar van scheepsafvalstoffen in Europa.....	31
Rail Connected versterkt betrouwbaarheid op het spoor.....	32
Nieuws op het spoor.....	33
Pfauth Logistics, regisseur complete supply chain.....	34
Kroon op het werk bij Port of Zwolle.....	35
Mooie projecten Hanse in Zuid-Holland.....	36
Broekman Logistics breidt wagenpark uit.....	41
Nieuws, Markiezaat Container Terminal.....	42
Haven van Rotterdam is toekomstbestendig.....	43
Broekman Logistics investeert in heavy-lift center.....	44



Nederland moet weer dé vestigingsplek voor duurzame en innovatieve chemie worden Geopolitiek heeft weerslag op Rotterdamse haven

Door: Antoon Oosting

Boudewijn Siemons, CEO van het Havenbedrijf Rotterdam, maakt zich grote zorgen over het verslechterende investeringsklimaat en de concurrentiepositie van de industrie, zoals bijvoorbeeld de chemie, in Nederland. „De sector levert een cruciale bijdrage aan de transitie naar een duurzame economie. Om tempo te houden in de energie- en grondstoffentransitie moeten er door de overheid moeilijke keuzes worden gemaakt. Bedrijven moeten weten waar ze aan toe zijn en Nederland moet weer dé vestigingsplek voor de innovatieve en duurzame chemie worden,” aldus Siemons dinsdag 20 februari in zijn toelichting op de jaarcijfers van het Havenbedrijf Rotterdam.

Met 6,1 procent minder goederenoverslag (van 467,4 miljoen ton in 2022 naar 438,8 miljoen ton in 2023) waren die cijfers niet florissant maar vergelijkbaar met die van de andere grote West-Europese havens van Hamburg en Antwerpen-Brugge. Oorzaak van de achteruitgang is volgens Siemons de aanhoudende geopolitieke onrust met de oorlogen in Oekraïne, de Gazastrook en de aanvallen van de Houthi's op de scheepvaart in de Rode Zee en de Golf van Aden, de lage economische groei als gevolg van hogere rentes, de hoge inflatie en de als gevolg hiervan haperende wereldhandel.

Lagere invoer grondstoffen

Vooral kolen, containers en overig droog massagoed werden minder overgeslagen.

Vaartuigen van de zeehavenpolitie en Port of Rotterdam voor de Kop van Zuid.

Bij overig droog massagoed gaat het bijvoorbeeld om grondstoffen voor de industrie die op een aanzienlijk lager pitje draait. Daartegen nam de overslag in de segmenten agribulk, ijzererts & schroot en LNG toe. Vooral vanuit Turkije groeide de vraag naar schroot vanwege de wederopbouw in de aardbevingsgebieden.

Grote investeringsbeslissingen

Volgens Siemons was 2023 ook het jaar van veel grote investeringsbeslissingen en mijlpalen in de transitie naar een duurzame haven. „We hebben de definitieve investeringsbeslissing genomen voor de aanleg van het CO₂-transport- en opslagproject Porthos. Ook is de bouw van het nationale waterstofnetwerk in de Rotterdamse haven van start gegaan. En we hebben dit jaar een aantal belangrijke ontwikkelingen in het logistieke segment gevierd, zoals de aankondiging

van de uitbreidingen van containerterminals APMT en RWG en de ingebruikname van de Container Exchange Route (CER).”

Financieel stabiel jaar

Op financieel gebied heeft het Havenbedrijf een stabiel jaar achter de rug. De opbrengsten stegen met 1,9 procent tot € 841,5 miljoen. Dat komt vooral door hogere contractopbrengsten uit verhuur van terreinen. Door prijsherzieningen en nieuwe contracten, zoals de uitbreidingen van APMT en RWG zijn de contractopbrengsten gestegen met € 28,4 miljoen. De havengelden daarentegen daalden met € 4,6 miljoen doordat er minder schepen kwamen, vooral containerschepen die in Rotterdam minder kwamen lossen en laden. Toch krijgen de aandeelhouders (gemeente Rotterdam (70%) en Rijk (30%)) nog altijd een mooi dividend van € 132,3 miljoen toegeschoven.



De containerterminals in Rotterdam moeten op termijn allemaal walstroomaansluitingen krijgen.

Foto: Port of Rotterdam/Eric Bakker



ROTTERDAM RSC ROTTERDAM MAASVLAKTE MAASVLAKTE SHUTTLE

BUITENGEWOON BETROUWBAAR

400% CONCURREREND

VASTE BETROUWBARE DAGELIJKE DIENSTREGELING VAN EN NAAR DE MAASVLAKTE EN RSC



100% BESCHIKBAARHEID

16

VERTREKKEN PER WEEK

+



100% SCHAALBAARHEID

83.200

TEU PER JAAR

+



100% DUURZAAMHEID

4.055

TON CO₂ REDUCTIE PER JAAR

+



100% MOBILITEIT

2.662.400

KM OFF-ROAD PER JAAR



Trimodal Europe BV

Hoefsmidstraat 41
3194 AA Hoogvliet Rotterdam
The Netherlands
Tel: + 31 (0) 88 600 4905
www.trimodal-europe.com
maasvlakte@trimodal-europe.com



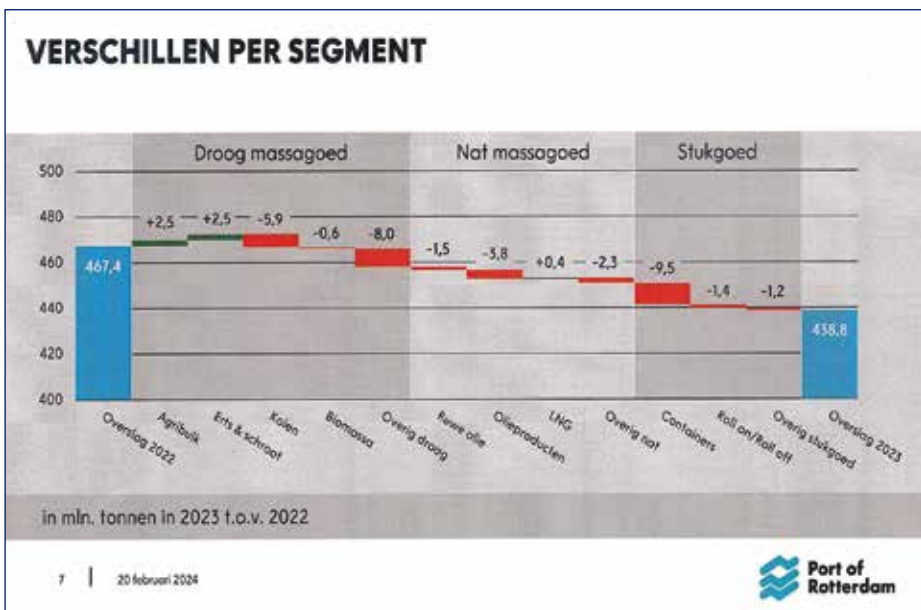
Foto: Port of Rotterdam/Kees Torn

Het scheepvaartverkeer van containerfeeders (rechts) op Rusland is compleet stil komen te liggen.

walstroom vermindert zowel de uitstoot van CO₂, stik- als fijnstof. Bovendien neemt de geluidsoverlast van schepen aanzienlijk af.

Geen trek in kerncentrale

Overigens heeft het Havenbedrijf Rotterdam volgens CEO Siemons niet echt trek in de komst van een kerncentrale. Als reactie op de aankondiging diezelfde dag van het kabinet het onderzoek naar de beste vestigingsplek voor de bouw van een nieuwe kerncentrale te openen, gaf Siemons te kennen dat wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft het Zeeuwse Borssele de voorkeur heeft. Door de energietransitie is er in Rotterdam veel vraag naar haventerreinen. De ruimte die het Havenbedrijf Rotterdam nog heeft en nieuw creëert wil Siemons liever gebruiken voor de energie- en grondstoffentransitie. Ook voor de ontwikkeling van circulariteit in de grondstoffencyclus is veel nieuwe ruimte nodig.



Kabinet

Volgens Siemons richten de investeringen van het Havenbedrijf en het havenbedrijfs-kleven in Rotterdam zich op tal van projecten die de overgang naar een nieuwe, meer duurzame economie faciliteren. „Het is daarom van groot belang dat een volgend kabinet voldoende aandacht heeft voor onderwerpen die daar invloed op hebben, zoals voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet, een bereikbare haven, daadkrachtig stikstof-beleid, voldoende goed opgeleid technisch personeel om de transitie gaande te houden en voor de versterking van het investeringsklimaat voor de (chemische) industrie in Nederland. Hiervoor is een actief en ondersteunend Haags beleid nodig, soms met maatregelen, soms met middelen.”



MARITIEM



BOUW



OFFSHORE



ENERGIE



INDUSTRIE

LIFTAL

Liftal Vlissingen

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

Tel: +31 (0) 118 - 488 450
Email: vlissingen@liftal.com

Liftal Rotterdam

p/a Admiraal de Ruyterstraat 24
3115 HB Schiedam

Tel: +31 (0)10 - 60 036 60
Email: rotterdam@liftal.com



Feyter Forklift Services

REACHSTACKERS • EMPTY HANDLERS • TERMINAL TRACTORS • HEFRUCKS

Al zo'n 40 jaar is Feyter Forklift Services een sterke partner voor veel bedrijven in de havens en de industrie. We zijn gespecialiseerd in onderhoud, verhuur, verkoop en leasing van o.a. reachstackers, empty container handlers, terminal tractors en hefrucks. Met dit brede pakket aan producten en diensten zijn we in staat om klanten volledig te ontzorgen.

Feyter Forklift Services is officieel partner / dealer voor gerenommeerde merken zoals Kalmar, Terberg, Mitsubishi, CAT, Manitou en Kovaco.



Member of Feyter Group



Meer weten?

+31(0)115 641320

www.feyter.com



Naast de PTC, HVC en Den Breejen Bevrachtingen Genco Scheepvaart vierde pijler onder de PTC-groep

Arie van Gent, directeur-eigenaar van Genco Scheepvaart, en het bestuur van de Particuliere Transport Coöperatie b.a., hebben op 7 februari een overname-overeenkomst getekend te Rotterdam. Met deze overname bouwt de PTC Groep met Genco, naast de PTC, HVC en Den Breejen Bevrachtingen, een vierde pijler onder de coöperatie om de positie in de markt te versterken. Beide partijen vullen elkaar aan op de vaargebieden, want waar PTC sterk is in het Noord-Zuid en Binnenlands transport, bedient Genco voornamelijk de Duitse markt.

„Bij een overname van je bedrijf zoek je naar een partij die dicht bij de huidige werkwijze past en je een goed gevoel geeft. De normen en waarden en de werkwijze waar de PTC voor staat, spraken mij dan ook zeer aan!”, zegt directeur/eigenaar Arie van Gent en van Genco Scheepvaart. „Bovendien bijten we elkaar niet, maar zijn we een uitstekende aanvulling op elkaar. PTC is sterk op de Noord-Zuid vervoerstrajecten en wij gaan vooral aan Emmerich voorbij.”

V.l.n.r.: Maikel Tabbers (secretaris PTC), Henri van Sandijk (penningmeester PTC), Arie van Gent (directeur Genco Scheepvaart), Wim Bennik (voorzitter PTC) en Dick Middelkoop (bestuurslid Acquisitie PTC).

Samen sterk

Henri van Sandijk (penningmeester & woordvoerder bestuur PTC). „Genco Scheepvaart blijft eerst nog zelfstandig vanuit haar kantoor te Zwijndrecht opereren, maar als we deze zomer ook met onze coöperatie



naar Zwijndrecht verhuizen, zullen we in het gezamenlijke nieuwe kantoor de werkzaamheden geleidelijk gaan integreren. Ons motto is 'Samen sterk!' en we heten de medewerkers en relatieschippers van Genco Scheepvaart dan ook van harte welkom, want alleen samen kunnen we dit tot een succes maken!” Samen met Genco creëert de PTC-Groep een efficiëntere inzet van de binnenvaart door sterkere dekking op de vervoerscontracten en het bundelen van krachten op het gebied van duurzaamheid.

Vergroening

Als Green Award Incentive Provider zet de Particuliere Transport Coöperatie (PTC) extra in op vergroening in de binnenvaart. Bij het samenwerkingsverband zijn diverse individuele schippers aangesloten. Betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zijn de pijlers waarop de coöperatie is gegrondvest. Door de krachten te bundelen biedt PTC al bijna 30 jaar een compleet pakket met logistieke diensten aan.

Zwijndrecht

PTC verhuist begin juli, in het jaar dat de coöperatie 30 jaar bestaat, van Capelle aan den IJssel naar een mooie locatie aan het water in binnenvaartbolwerk Zwijndrecht. De nieuwe huisvesting is op een nautisch bedrijventerrein met bevrachtingskantoren, scheepsmakelaardij en brancheverenigingen.



Farm Frites te Oudenhorn



Agrisneltank te Zierikzee



Asperbras te Água Clara (Brazilië)



Ecochem te Fos-Sur-Mer (Frankrijk)

Bouwen met Hanse; dat voelt goed.

Hanse is gespecialiseerd in de bouw van bedrijfspannen en stalen constructies voor o.a. industrie en utiliteit. Of het nu gaat om leidingbruggen, bordessen, een overkapping of een complex distributiecentrum met laaddocks; Hanse ontzorgt u in uw bouwplannen. Hanse is o.a. gecertificeerd volgens de VCA**, NEN-EN 1090 en de ISO 3834-2 norm en heeft ruime ervaring in fabricage en montage van industrieprojecten, in binnen- en buitenland.



Hanse
Dat voelt goed.



Soepele samensmelting van de culturen van vermogensbeheerders Trustus en V&J

Trustus: het beste van twee werelden

Door: Henk van de Voorde

TRUSTUS
vermogensbeheer

Trustus Vermogensbeheer Roosendaal is de nieuwste loot aan de stam van één van de grootste onafhankelijke vermogensbeheerders van Nederland. Trustus heeft daarnaast vestigingen in bakermat Joure en Hilversum. Na de officiële overname op 31 maart 2023 door Trustus van V&J profileert het Brabantse kantoor zich sinds kort ook naar buiten toe als Trustus Vermogensbeheer Roosendaal. Het is een nieuwe naam voor een vertrouwde service.

Voor steeds meer beleggers is Trustus Vermogensbeheer een geschikte partner in hun zoektocht naar rendement. Door een soepele samensmelting van de culturen is de overname door Trustus van V&J naadloos verlopen. Er is veel synergie op het gebied van automatisering en compliance.

Goed huisvader

Het voormalige V&J is al ruim 20 jaar een gevestigde naam in Noord-Brabant, Zeeland en de Drechtsteden. „Ontzorgen is ons werk. Wij beheren als goed huisvader het vermogen voor mensen die het aan tijd, zin of kennis ontbreekt voor beleggen. We bespreken de risico's, de kansen en zijn zeer goed bereikbaar. Trustus is net als V&J laagdrempelig op basis van een no-nonsense mentaliteit”, aldus Evert Verwer van Trustus Vermogensbeheer Roosendaal. De Zeeuws-Vlaming is zeer tevreden

Evert Verwer (links) en Walter Janssen van Trustus Vermogensbeheer Roosendaal. Trustus heeft ook vestigingen in bakermat Joure en Hilversum.

den met de overname, mede omdat hij nu meer tijd heeft voor persoonlijk contact met de klanten. Hetzelfde geldt voor zijn Brabantse compagnon Walter Janssen.

Beleggingsstrategieën

Met de overname is de klantenportefeuille van Trustus flink gegroeid. Tegelijkertijd is de horizon verruimd naar het zuiden van Nederland. Trustus - waarvan de directie bestaat uit Wytze Riemersma, Rob Visschedijk en Dimitri Kaandorp - biedt haar klanten op een breed vlak oplossingen voor vermogensvraagstukken. De dienstverlening van Trustus omvat Vermogensbeheer, Beheerd Beleggen en Pensioen/Lijfrente-oplossingen. Voor de opbouw van het vermogen binnen deze concepten worden een aantal onderscheidende beleggingsstrategieën gehanteerd.

Complementair

Beide partijen zijn complementair aan elkaar. De jarenlange kennis en ervaring van V&J op het gebied van gestructureerde beleggingsproducten is een goede aanvulling op de dienstverlening van Trustus. Deze vermogensbeheerder werkt van oudsher met vier succesvolle strategieën en daar wordt nu de niche van V&J aan toegevoegd.

Schaalgrootte

V&J is sinds de start in 2003 uitgegroeid tot dé specialist in Zuidwest-Nederland in maatwerkportefeuilles met beheersbare risico's en optimale winstpotentie. Het bedrijf nam achtereenvolgens VIP Vermogensbeheer (Breda), HENS Vermogensbeheer (Rotterdam) en Invest Consult (Prinsenbeek) over, voordat het zelf werd overgenomen door Trustus. Schaalgrootte

is in vermogensbeheer-land essentieel om efficiënt te kunnen werken in het licht van de enorm toegenomen wet- en regelgeving.

'Opgegeten'

Verwer en Janssen startten in 2003 samen met Johan van Sprundel hun eigen bedrijf in vermogensbeheer. „Na drie succesvolle overnames in de afgelopen jaren zijn we nu zelf 'opgegeten'. Daardoor kunnen we onze klanten het beste van twee werelden bieden”, benadrukt Verwer.

Geopolitieke crises

Beleggen in de aandelenmarkten levert zeker op de langere termijn het meeste rendement op, zo wijzen de cijfers van het kantoor uit. Het blijkt dat allerlei grote geopolitieke crises de aandelenmarkten niet onderuit hebben gekregen.

Glazen bol

„Ik zit vaak bij klanten en zeg dan wel eens het volgende: 'als ik een glazen bol had gehad in 2017 en wist dat een jaar later de handelsoorlog tussen de VS en China zou uitbreken, gevolgd door een wereldwijde pandemie, de oorlog in Oekraïne, een uit de pan rijzende inflatie, extreem oplopende rente en het Israëlisch-Palestijnse conflict...'. Dan had ik waarschijnlijk mijn klanten geadviseerd om al het geld van de bank te halen en vijf jaar onder de grond te stoppen”, zegt Evert Verwer met een kwinkslag.

Aandelenmarkten

„Ondanks alle geopolitieke rampspoed van de afgelopen jaren zijn de aandelenmarkten alleen maar gestegen. Het geeft de veerkracht van de beurzen aan”, besluit de vermogensbeheerder.

**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

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

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

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

Bek & Verburg

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

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

CONWAY
Advocaten & Attorneys-at-law



Conway is a globally active law firm advising and representing clients in complex cases and projects in key industry sectors such as construction and engineering, petrochemical, oil and gas, manufacturing, shipping and trade.

The team at Conway consists of both Dutch advocates and American attorneys-at-law. We are renowned for our international arbitration and cross-border litigation work. Helping solve your toughest and most complex legal issues, wherever you are.


 conway-partners.com

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.



BRIDGES2000
Creating safe connections

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

- BRIDGES
- FENDERS
- GANGWAYS
- INNOVATIONS
- MULTICATS
- PONTOONS

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

1^e laadpaal voor elektrische vrachtwagens geopend in Rotterdamse haven

Havenbedrijf Rotterdam heeft samen met Truckparkings Rotterdam Exploitatie (TRE) het eerste laadplein voor elektrische vrachtwagens geopend in de haven. Maar liefst 8 elektrische vrachtwagens kunnen nu tegelijkertijd op de truckparking Bodaanweg in de Waalhaven laden.

Verduurzaming van wegvervoer is een belangrijke stap op weg naar CO₂-neutraal goederentransport en draagt bij aan een schonere leefomgeving. Uit onderzoek blijkt dat circa 70% van de containerritten over de weg binnen de regio blijft. Elektrische vrachtwagens zijn bij uitstek geschikt voor verduurzaming van ritten over deze relatief korte afstanden.

E-trucks

TRE heeft daarom met Havenbedrijf Rotterdam op de truckparking de eerste 5 laadpalen geplaatst waar in totaal 8 elektrische vrachtwagens terecht kunnen. De truckparkings zijn ingericht op een veilig en comfortabel verblijf en er is 24/7 toezicht op parkeer- en laadplaatsen. Reserveren is voor het laden nog niet nodig, E-trucks kunnen zich direct melden bij de intercom van de inrit. E-trucks zijn geen parkeertarief verschuldigd maar kunnen van alle faciliteiten van de beveiligde truckparking gebruik maken.

Samenwerking

Het project in de Waalhaven is gerealiseerd in samenwerking met ABB E-mobility, Batenburg Techniek, KWS Infra, Stedin en VARO Energy, dat de exploitatie van de laadpalen verzorgt voor TRE. Het initiatief is daarnaast onderdeel van het kennisprogramma Living Lab Heavy Duty Laadpleinen van Rijkswaterstaat.

Stap vooruit

Vincent Karremans, Wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit van de Gemeente Rotterdam: „Hoe meer stille, schone en duurzame vrachtwagens er in de stad en de haven rondrij-

den, hoe beter het is. Met dit laadplein zetten we weer een mooie stap vooruit in de verduurzaming van het vrachtwagenpark en maken we Rotterdam weer een stukje leefbaarder.”

Duurzame logistiek

Boudewijn Siemons, CEO a.i. & COO van Havenbedrijf Rotterdam: „Duurzame logistiek is een belangrijke pijler van onze strategie voor een toekomstbestendige haven met netto nul CO₂-emissies. Door laadinfrastructuur aan te bieden voor vrachtwagens kan de transportsector verder verduurzamen. Elektrisch vrachtwagenvervoer draagt daarnaast direct bij aan een betere luchtkwaliteit in de haven.”

Elektrisch wagenpark

Ton Barten, Directeur van TRE: „Vervoerders kunnen slimme combinaties inplannen door bijvoorbeeld hun vrachtwagen op te laden terwijl chauffeurs voor de verplichte rust op de truckparking verblijven. Comfortabel, veilig en gemakkelijk overstappen op duurzaam transport zonder tijdsverlies. Dit maakt de weg vrij voor vervoerders om te verduurzamen en te investeren in een elektrisch wagenpark.”

2030

Laadpalen zijn een belangrijk vliegwiel voor de verduurzaming van transport. Uit een TNO-studie van januari 2022 in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam blijkt dat er in 2030 circa 2.000 elektrische vrachtwagens in het havengebied verwacht kunnen worden. Hiervoor zijn ongeveer 50 laadpalen nodig.

Waterstof

In 2021 namen bedrijven als Innocent Drinks en Royal Den Hartogh Logistics al de eerste 50-tons elektrische vrachtwagens in gebruik in Rotterdam en in 2022 plaatste DFDS een order voor meer dan 125 e-trucks in Europa, waarvan een deel ook in Rotterdam ingezet wordt. Naast elektrificatie zal ook waterstof een rol spelen in duurzaam vervoer. ■

COLUMN

Groen praten, bruin doen?

Ons kantoor staat een aantal vervoerders en spoorwegondernemingen in de spoorwegsector bij. Wij dragen deze sector een warm hart toe. Een 'modal shift' van weg- naar spoorvervoer is hard nodig, om klimaatdoelen te halen, maar ook om congestie te verminderen, in het bijzonder op het overvolle Nederlandse autowegennet en meer in het bijzonder op de snelwegen in en rond de Rotterdamse haven. Het wegvervoer zal altijd onontbeerlijk zijn, al was het maar voor het rijden van containers vanaf de terminal naar de 'voor deur' van ontvangers en omgekeerd. Maar bewegingen binnen de haven en 'long haul' vanaf elders in Nederland of in het buitenland gelegen laadpunten naar de haven van Rotterdam en omgekeerd, zou zoveel mogelijk over het spoor moeten plaatsvinden.

Wie een tocht door de Rotterdamse haven maakt en presentaties van verladings raadgeeft, bemerkt dat 'green' vervoer alomverteenwoordigd is, maar de werkelijkheid is dat er maar heel weinig verladings zijn die niet voor een 'dubbeltje minder' lading laten trucken, maar bewust voor het spoor kiezen. Ook als dat (een beetje) duurder is dan de weg met zijn afbraaktarieven. Ondergetekende woonde laatst een presentatie van het Havenbedrijf Rotterdam bij en ook daar was 'green' wat de klok sloeg. Het ging over de aanleg van een nieuwe sporenbundel op de Maasvlakte, een plan dat werd gepresenteerd als de grote investering van de toekomst in het spoor in de haven van Rotterdam. Maar in een bijzin kwam voorbij dat het Havenbedrijf zich eerder had verplicht om de bundel te faciliteren en eigenlijk had deze allang klaar moeten zijn. Het Havenbedrijf 'faciliteert' ook een pendeltrein tussen de diverse terminals in de Rotterdamse haven. Eigenlijk zou het Havenbedrijf zich hiervan verre moeten houden op basis van eerlijke toegang tot het spoor. Is immers een pendeltrein die vanuit de overheid wordt 'gefaciliteerd' niet een marktinmenging waar ACM kanttekeningen bij kan plaatsen? Wellicht is het te billijken als deze zogenoemde PortShuttle daadwerkelijk ervoor zou zorgen dat containers van de weg over het spoor gaan. Maar het tegendeel is het geval. De PortShuttle is niet een trein, maar wordt alleen verkocht als trein. In werkelijkheid worden de containers die op deze trein worden geboekt, over de weg vervoerd. Groen praten, bruin doen.

In juli 2022 introduceerde Trimodal Europe de Maasvlakte-shuttle, een container trein die pendelt tussen de terminal van Rail Service Center in Rotterdam-Waalhaven en de terminals op de Maasvlakte. Het gaat hier om een 'echte trein'. Maar de vraag is of deze kan blijven voortbestaan. De bezettingsgraad is te laag, waardoor de kostendeckering onvoldoende is. RSC die haar overslagtarieven steeds maar weer verhoogt waardoor de tarieven niet constant te houden zijn. Ook ondervindt de trein 'concurrentie' van de PortShuttle, de trein die geen trein is, maar wel wordt 'gefaciliteerd' door het Havenbedrijf. Bij deze een oproep aan iedereen die het goed voor heeft met vergroening van de logistieke sector. Houd op met lippendienst, zonder er ook echt naar te handelen. Verladings zouden meer op de Maasvlakte-shuttle moeten boeken, ook als dat een dubbeltje duurder is. RSC zou een tarief moeten hanteren dat het spoor concurrerend houdt en het Havenbedrijf zou de Maasvlakte-shuttle actief moeten propageren in plaats van deze dood te zwijgen omdat deze concurreert met de weg-PortShuttle. Groen praten, groen doen!

Richard Latten

Hebt u naar aanleiding van deze column vragen, neem dan contact op met Richard Latten: latten@conway-partners.com

CONWAY
Advocaten & Attorneys-at-law



Koninklijke Van der Wees Groep: exceptioneel transport over het water

Bijzondere projecten in Rotterdam-Rijnmond



Pontons van Koninklijke Van der Wees werden ingezet bij het afzinken van de tunnelbuis voor de nieuwe Blankenburgverbinding.



Koninklijke Van der Wees uit Dordrecht is specialist in exceptioneel transport over het water. Daarvoor heeft het een eigen vloot van 7 duw/sleepboten en 20 pontons ter beschikking. Zo werden enkele maanden geleden pontons van het bedrijf uit Dordrecht ingezet bij het afzinken van de tunnelbuis voor de nieuwe Blankenburgverbinding. De complete inrichting die nodig is voor het afzinken van de tunnelelementen (onder andere lineaire lieren) werd aan boord van de pontons gemobiliseerd.

De Maasdeltatunnel is een essentieel onderdeel in de verbinding tussen Rozenburg en Maassluis. De tunnelelementen zijn elk ongeveer 200 meter lang, 40 meter breed en 7 meter hoog. „Het afzinken vond uiteinde-

lijk plaats op 6 november. Toen stonden alle seinen op groen na drie weken vertraging vanwege de weersomstandigheden en de waterstanden. We zijn blij dat we met onze pontons een belangrijke bijdrage hebben kunnen leveren aan het afzinken van de tunnelbuis, in opdracht van BAAK”, aldus salesmanager Mark van den Berg van Koninklijke van der Wees.

BAAK

BAAK is een consortium van Ballast Nedam, DEME Group en Macquarie. In opdracht van Rijkswaterstaat ontwerpt, realiseert en onderhoudt BAAK de Blankenburgverbinding (A24) over een periode van 20 jaar. De verbinding

verbetert de doorstroming van het verkeer en maakt het verkeersnetwerk betrouwbaarder. De regio Rotterdam wordt dus beter bereikbaar en dat draagt bij aan de groei van de Rotterdamse haven.

Synergie

„Voor dit project was sprake van een sterk staaltje synergie tussen onze Logistieke- en Watertransporten divisie. Onze werkzaamheden bestonden uit complete mobilisatie (en demobilisatie) van de pontons op onze multi purpose terminal in Dordrecht tot aan het transporteren en positioneren van de vier pontons. Hierbij was er een prima samenwerking met Bezemer Group BV. Er



Project Maasdeltatunnel in samenwerking met Bezemer Group.

waren vier pontons nodig voor elke hoek om de tunnelelementen te laten afzinken. De pontons bevatten lineaire lieren, meerdere power packs en haspel lieren met staalkabels”, vervolgt Van den Berg.

28 meter diep

De Maasdelatunnel vormt dé verbinding tussen de noord- en zuidoever van de Blankenburgverbinding. Op een diepte van zo'n 28 meter onder NAP in het Scheur rijdt het verkeer straks over de A24. Naast een watertunnel bestaat de Blankenburgverbinding uit de aanleg van een autosnelweg van twee keer drie rijstroken, een landtunnel (de Hollandtunnel), een verdiepte aansluiting op de A20 en een hoge aansluiting op de A15.

Porthos

Momenteel is Van der Wees druk in de weer met een ander bijzonder project, in opdracht van Lubbers Projects & Services uit Schoonebeek voor Gasunie. Dit project, genaamd Porthos, richt zich op de realisatie van een CO₂-infrastructuur waarop diverse industrieën en bedrijven kunnen aansluiten. Het Rotterdamse havengebied is een grote uitstoter van CO₂. Vanwege de enorme en zware industrie in de haven van Rotterdam levert het relatief veel klimaatwinst op om hier CO₂ af te vangen.

Samenwerkingsverband

Ook bevinden zich hier op gunstige afstand van de kust lege aardgasvelden in de diepe ondergrond die geschikt zijn voor het opslaan van afgevangen CO₂. Porthos is een samenwerkingsproject van EBN, Gasunie en Havenbedrijf Rotterdam.



Het gerenoveerde pand van Koninklijke Van der Wees aan de 's-Gravendeelsdijk in Dordrecht.

Het biedt een kosteneffectieve oplossing voor emissiereductie op korte termijn.

Energietransitie

CO₂ afvangen is een tijdelijke oplossing in de energietransitie. Door CO₂ af te vangen tijdens een industrieel productieproces of uit de rookgassen na de productie, wordt voorkomen dat dit broeikasgas in de atmosfeer terecht komt. Dit gaat klimaatverandering tegen. CO₂ afvangen is de eerste stap bij CCS (Carbon Capture and Storage). Na het afvangen wordt de CO₂ getransporteerd en opgeslagen in lege gasvelden onder het Nederlandse deel van de Noordzee. Gasunie

ontwikkelt de infrastructuur die dit transport mogelijk maakt.

Reductie broeikasgassen

CO₂ afvangen is noodzakelijk om klimaatverandering tegen te gaan. In 2030 wil Nederland 55 procent minder broeikasgassen uitstoten dan in 1990. Een deel van die reductie is haalbaar door het gebruik van fossiele brandstoffen te vervangen door duurzame alternatieven zoals zon- en windenergie. Voor bepaalde industriële processen, waarbij bijvoorbeeld extreem hoge temperaturen

Vervolg op pagina 14



Van der Wees fungeert voor onder andere de projecten Porthos en Warmtelinq als hub voor tussentijdse op- en overslag van transportbuizen.



vereist zijn, zijn die duurzame energiebronnen geen haalbaar alternatief. Daarom zoekt men hard naar andere oplossingen. Tot het moment dat een duurzamer alternatief ontwikkeld is, kan de uitstoot echter wel gereduceerd worden door de vrijgekomen CO₂ af te vangen en op te slaan.

Hub

„Porthos is een actueel CO₂-transport en -opslagproject in de haven van Rotterdam. Gasunie wil (samen met partners) de opslag van CO₂ vanaf 2026 mogelijk maken in lege gasvelden diep onder de Noordzeebodem. Van der Wees fungeert voor onder andere de projecten Porthos en Warmteling als hub voor tussentijdse op- en overslag van transportbuizen. Ze zijn 20 meter lang en worden per spoor aangevoerd vanuit

Duitsland waar ze gefabriceerd zijn met een speciale coating. De productie van de buizen ligt hoger dan de verwerkingsnelheid, vandaar dat ze hier bij ons worden opgeslagen”, legt de salesmanager van Koninklijke Van der Wees uit.

One-stop dienstverlener

Voor al het transport dat niet over de weg of met conventionele schepen vervoerd kan worden vanwege gewicht of afmetingen biedt Koninklijke Van der Wees al 116 jaar uitkomst. Het bedrijf is one-stop dienstverlener op het gebied van water- en wegtransport, logistiek en op- en overslag. De locatie in Dordrecht is strategisch gelegen tussen Rotterdam, Moerdijk en Antwerpen. Onlangs is het hoofdkantoor fraai gerenoveerd.



Het nieuwste ponton Lastdrager 8. Van der Wees beschikt over een vloot van 7 duw/sleepboten en 20 pontons.

Lastdrager 8

Van der Wees beschikt over 7 duw/sleepboten en 20 pontons. De vloot is afgelopen zomer uitgebreid met een nieuw ponton: de Lastdrager 8. Het is gebouwd bij Pattje Shipyards in Waterhuizen.

Te volumineus

Van der Wees is 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. Haar grootste ponton is 75 bij 22 meter.

Generatoren

Van der Wees 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 machines, generatoren, transformatoren, scheepssecties, offshore- en baggerequipment. Naast reguliere sleepdiensten voor de baggerindustrie of offshore variëren projecten van het transport van superjachten tot het transport van brugdelen en het plaatsen van sluisdeuren. In toenemende mate worden kust- en kanaalwerken verzorgd, zoals transport en bewerking van damwanden en remmingwerken.

Vaarwegen

De specialist is bekend met de vaarwegen en kan elk transport uitvoeren, calculeren en engineeren, voor binnenwateren en short sea. Het bedrijf kent de verschillende instanties en weet precies waar het moet zijn als het gaat om het verkrijgen van vergunningen. Men kent de bottlenecks en weet hier op in te spelen, mede dankzij ervaren schippers, uitvoerders en projectmanagers. Van der Wees biedt bovendien altijd transportzekerheid. Bij extreem laag water wordt speciaal de Nicolaas van der Wees ingezet, met slechts een diepgang van 1.15 meter.

Logistiek

Naast het Watertransport wordt de Koninklijke van der Wees Groep gevormd door de divisies Wegtransport en Logistiek. De onderneming beschikt in Dordrecht over een opslagterrein van 90.000 vierkante meter, inclusief acht geconditioneerde opslagloodsen. De kade is geschikt voor schepen tot 5,5 meter diepgang.

Op- en overslag

Met de directe verbinding naar de A16-E19, een spooraansluiting voor de deur en de kade direct aan de Oude Maas is Van der Wees strategisch gelegen. Dat biedt veel logistieke voordelen. 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. „Voor



mijnprojecten worden aangegaan. De helft van de overslag bij Van der Wees is inmiddels op containers gebaseerd.

Wispelturig

De aanvoer per schip is altijd wispelturig. In nauw overleg met de barge operators zorgt Van der Wees ervoor dat de containers wanneer dan ook kunnen worden leeggehaald. Desgewenst wordt voor de klant ook het voorraadbeheer van de opgeslagen goederen verzorgd.

Vacatures

Van der Wees opereert in een dynamische branche, met een grote verscheidenheid aan projecten. Er zijn momenteel onder andere vacatures voor matrozen en stuurmannen.

het Porthos project, dat nog twee jaar loopt, worden 400 transportbuizen voor de deur bij ons per trein aangeleverd vanuit het Duitse Selle. Dat is logistiek een groot voordeel", onderstreept Van den Berg.

Bewerking

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 damwanden en stalen buizen (en andere halffabricaten).

Containers

Verder heeft Van der Wees een vijftien meter brede verlaagde oprijkade om RoRo-operaties uit te voeren. Het terrein voorziet ook in een directe spoorverbinding. Bij Van der Wees kunnen per uur 25 containers gelost worden. Hierdoor kunnen niet alleen grote projecten, maar vooral ook korte ter-



De duwboot Nicolaas van der Wees heeft slechts een diepgang van 1,15 meter.



LOGISTIEK en MILIEUBEWUST? ZÉKER MET SKANERAIL !!

- ✓ CO2 reductie van 62%
- ✓ Dagelijks railtransport van Coevorden naar Malmö (Zweden)
- ✓ Reisduur per rail is gelijkwaardig aan die van wegtransport
- ✓ Grotere hoeveelheden per logistieke actie

MEER INFO:

WWW.SKANERAIL.COM

@: henri@skanerail.com / lambert@skanerail.com

Skanerail BV, De Mars 21, 7742 PT Coevorden-The Netherlands
Tel: +31 (0)546 559507

Nieuwsberichten

Rabobank stimuleert vergroening binnenvaart

Duurzaamheid heeft voor Rabobank hoge prioriteit. Vergroening is anno 2024 rendabel, goed voor de waarde van een bedrijf. Voor financiering van duurzame projecten bestaat de mogelijkheid voor een langere looptijd en een lagere rente. Er zijn diverse financieringsvormen; samen met een adviseur wordt de best passende oplossing voor de onderneming gerealiseerd.

Ondernemers met een duurzame visie en een circulair businessmodel kunnen gebruikmaken van de kennis, het netwerk en de financiële oplossingen die Rabobank biedt. Bijvoorbeeld in de binnenvaart. Deze vervoersmodaliteit is van origine duurzamer dan vervoer over de weg, al vergt dit wel investeringen om het te blijven waarmaken.

Future Proof Shipping (FPS)

Het Rotterdamse Future Proof Shipping (FPS) is een van de bedrijven die voorop lopen in de transitie naar een emissievrije binnenvaart. De onderneming bouwt bestaande dieselschepen om tot emissieloze schepen die varen op waterstof. Hierbij wordt het met kennis en financiering bijgestaan door Rabobank.



De H2 Barge 1.

Het eerste schip, de H2 Barge 1, is medio 2023 opgeleverd en ontving als eerste schip ooit het A0 label. Het werd door (inmiddels demissionair) minister Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat een 'absolute mijlpaal' genoemd.

Elektromotor

De oude dieselmotor uit het schip is vervangen

door een elektromotor. De elektriciteit daarvoor wordt opgewekt in fuel cells met groene waterstof. Deze nieuwe techniek maakt de ombouw van schepen wel duurder dan gebruikelijk. En omdat waterstof nog veel duurder is dan dieselolie, moest er voor de H2 Barge 1 nog geld bijgelegd worden. Dat gebeurde in de vorm van een aantrekkelijke financiering van Rabobank, een subsidie en door de bereidheid

van de klant om een meerprijs te betalen voor emissievrij transport.

Move to Zero-missie

Het sluit naadloos aan bij de Move to Zero-missie van Nike, de eerste eindgebruiker van de H2 Barge 1. FPS is een bijzondere klant van de Rabobank, met een puur duurzame doelstelling: de energietransitie. ■

Onderschatting werkelijke emissies in de binnenvaartsector

Een jaar lang meten op 19 schepen heeft een gedetailleerd inzicht opgeleverd in de emissies en de bepalende factoren daarvoor in de binnenvaartsector. Dit 'high-definitie telemetrie'-project, is uitgevoerd door Covadem, Shipping Technology, Nestra, TNO en het EICB in opdracht van de Topsector Logistiek. De resultaten van het onderzoek bieden de binnenvaartsector waardevolle handvatten om emissies te verminderen en efficiënter te opereren. Samen met ondernemers, overheden en onderzoeksinstituten werkt de Topsector Logistiek aan de ambitie voor 2050: een concurrerende en emissieloze logistiek in Nederland.

De tot nu toe gehanteerde kengetallen voor binnenvaartemissies leiden tot een aanzienlijke onderschatting van de daadwerkelijke emis-

sies. De metingen uit de praktijk tonen aan dat de emissies een factor 2 tot 3 hoger liggen dan de gangbare kentallen voor brandstofverbruik

en CO₂, zoals bijvoorbeeld de kentallen die gebruikt worden in het framework van de Global Logistics Emissions Council (GLEC).



Waardevolle inzichten

Aan de hand van scheepsdata zoals brandstofverbruik, ladinggewicht, vaarsnelheid en kielspeling, kan een zeer nauwkeurig beeld kan worden gecreëerd van de totale emissie en de emissies per ton en ton.km. Deze Key Performance Indicators (KPI's) stellen bedrijven in staat om de uitstoot van binnenvaarttransport op zendingniveau toe te wijzen en om onderlinge vergelijkingen te maken.

Onbenut vermogen

Daarnaast heeft het onderzoek aangetoond dat variatie in emissies per ton.km significant is en dat verschillende factoren hierop van invloed zijn, zoals stroomsnelheid, kielspeling en vaarrichting. Veel schepen hebben een motor met een vermogen dat groter is dan nodig, wat leidt tot onbenut vermogen en hogere emissies. ■



Liftal Rotterdam breidt orderportefeuille uit Specialist in het zwaardere testwerk

Door: Henk van de Voorde

Hans Hirdes kan ruim twee jaar na de overname door Liftal Hijstechniek van Damen Hoisting in Schiedam met recht een positieve balans opmaken. „We hebben een behoorlijke reorganisatie doorgemaakt en kunnen inmiddels een stevige orderportefeuille vullen. Nieuwe klanten dienen zich vooral in het zwaardere testwerk aan, vooral in de offshore wind en de traditionele olie- en gaswinning. Ook is er een toenemende behoefte aan het testen van objecten in de nucleaire sector. Er komt namelijk ook meer vraag naar kernenergie”, aldus de Liftal-business manager.

Liftal Hijstechniek, met vestigingen in Vlissingen en Schiedam, is ruim 25 jaar specialist op het gebied van adviseren, keuren, certificeren, leveren, installeren, testen, beheren, ontwikkelen en onderhouden van (explosieveilige) hijs- en hefmiddelen en kranen. Ook het leveren van valbeveiliging en klimmateriaal behoort tot het pakket. Door de overname strekt het werkgebied van Liftal zich uit rondom de grootste haven- en industriegebieden van Noordwest-Europa.

Rondleiding

Hans Hirdes verzorgt een uitgebreide rondleiding in de ruime drie hallen van Liftal in

Schiedam. Zo geeft hij in het testcentrum tekst en uitleg over horizontale en verticale trekbanken, mobiele trekkrachtmeters en geijkte meetapparatuur. Daarnaast onderhoudt het bedrijf ook mechanisch, pneumatisch, hydraulisch en elektrisch hef- en hijsgereedschap.

Zwaardere constructies

„We kunnen hier wel testen tot 2.000 ton”, zegt de manager met gepaste trots. „De achterste hal is speciaal ingericht voor reparatie en onderhoud van zwaardere constructies. Alles wat groot, zwaar en bijna onhandel-

baar is, komt hier voorbij.” Ook het tijdelijk of voor langere periode opslaan van deze goederen neemt toe, mede door de prima handelingsfaciliteiten in de hallen.

Beproeven

Testen, keuren, certificeren...het is bij Liftal in vertrouwde handen. Het woord ‘beproeven’ passeert meerdere keren de revue bij de manager van Liftal. Of het nu gaat om enorme sluitingen, ankers of sleepkettingen: alles wat groot en zwaar is wordt getest bij Liftal Rotterdam, de officiële naam van de vestiging in Schiedam.



Complementair

De vestigingen in Vlissingen en Schiedam zijn complementair aan elkaar. „In het testcentrum in Schiedam gaat het om beproeven van speciale constructies. We kunnen hier dus tot 2.000 ton testen, in Vlissingen tot 120 ton. In Vlissingen inspecteren, onderhouden, certificeren en leveren we complete kranen, inclusief alles wat er onder, aan en bij hangt.”

ABUS-bovenloopkranen

Via Liftal Vlissingen worden op locatie regelmatig controles, onderhoud en reparaties uitgevoerd met betrekking tot een breed pallet vast opgestelde kranen. Daarnaast is Liftal ook dealer van ABUS-bovenloopkranen.

Maatwerkadvies

„We ontzorgen de klant met maatwerkadvies op het gebied van hijsen en heffen. We verrichten keuringen van kranen en leveren op aanvraag verschillende merken vast opgestelde bovenloop- en zwenkkransen.”

Offshore windparken

Alle bouw- en transportprojecten met zware ladingen moeten vooraf uitgebreid worden getest, waarvoor Liftal Hijstechiek een betrouwbare partner is. Naast de bouw en industrie vindt er in de maritieme sector veel transport met zware stukken plaats. Bijvoorbeeld het transporteren van onderdelen voor de offshore windparken.

Zwaardere eisen

Voor al die zware hijsoperaties moet vooraf streng op veiligheid worden getest. Operaties op zee vereisen door de constante deining zwaardere eisen dan op land. Voor elke operatie gelden specifieke voorschriften waaraan moet worden voldaan. Liftal assisteert bij het certificeren en testen van vrijwel alle denkbare hijs- en heftoepassingen.

Atex

Liftal is klaar voor de energietransitie, ook al zijn de productie-installaties voor waterstof extra risicovol door het explosieve karakter. „Wij leveren, keuren, testen en certificeren ATEX equipment en/of EX-proof hijs- en hefmaterieel. We hebben hiervoor in eigen huis samen met DEKRA een Atex-keurings- en inspectieschema ontwikkeld.”

Nucleaire energie

Ondertussen blijft de vraag naar traditionele energiebronnen voorlopig nog hoog. Dat zal naar verwachting leiden tot meer nucleaire energie. „Regelmatig hebben we een aantal testprojecten uit de nucleaire sector. Naast Borssele betreft het ook kerncentrales in België, Frankrijk en Engeland. De energietransitie staat op vele vlakken te



gebeuren, van wind- en nucleaire energie tot waterstof. Overal waar zwaar gehesen of beproefd moet worden kunnen wij onze werkzaamheden verrichten.”

Keurmeesters

Er werken bij de vestigingen van Liftal in Vlissingen en Schiedam in totaal zo'n 45 mensen, waaronder een groot aantal EKH-keurmeesters (Erkende Keurbedrijven Hijs- en Hefmiddelen). Ze zijn specifiek opgeleid om een grote diversiteit aan gereedschappen en middelen conform de actuele Europese en Nederlandse regel- en wetgeving te kunnen beoordelen.

Waterzakken

Liftal beproeft ook veel met waterzakken. „Die hebben een laag eigen gewicht, zijn makkelijk te vervoeren en bieden hoge

nauwkeurigheid en veiligheid tijdens het testen. Dat geschiedt bijvoorbeeld aan boord van schepen, in fabrieken en elektriciteitscentrales. Een waterzak kun je vullen van leeg tot 100 ton, ga maar na wat de ratio is”, onderstreept Hans Hirdes.

Assemblage

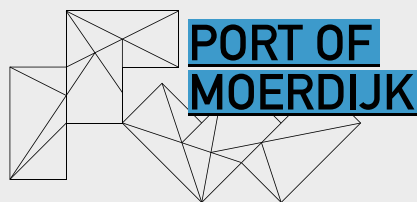
Liftal blijft de horizon ook met nieuwe activiteiten verruimen. Zo wordt binnenkort voor een overzeese klant gestart met de assemblage van 120 schokbrekers, die 3,5 ton per stuk wegen, voor de offshore wind. Voor een klant dichterbij is Liftal recentelijk gestart met het assembleren van hijsmiddelen van jaarlijks 200 tot 300 stuks (van een ton per stuk); samenstellen, beproeven, onderzoeken, conserveren en verpakken tot een verzendgereed product, onder Class getest: het zit Liftal in de genen.





Focus op duurzamer transport in Port of Moerdijk Shortsea en spoor speerpunt van beleid

Door: Antoon Oosting



„Gebruik voor je lading het schip of de trein”, benadrukt CEO Paul Dirix van Port of Moerdijk. De modal shift van het verplaatsen van lading van de weg naar het duurzamere transport via het water en over het spoor blijft een van de drie belangrijkste speerpunten van Port of Moerdijk. De andere twee zijn de energietransitie naar klimaatvriendelijkere brandstoffen en de veranderingen in het gebruik van grondstoffen.

De in Maastricht opgegroeide Dirix (55) zakte vorig jaar na verschillende banen in Noord-Holland, laatstelijk directeur van het AEB, het Amsterdamse Energiebedrijf, weer af naar beneden de Moerdijk. „Eindelijk weer in een gebied waar ze wat zachter praten”, zegt Dirix met een glimlach. „Het eerste jaar hier was heel interessant en leuk. Er gebeurt hier veel, met de nodige nieuwe ontwikkelingen, waarbij je ook nog eens heel veel enthousiaste ondernemers ontmoet die Moerdijk groots hebben

Port of Moerdijk is sterk in onder andere duurzame logistiek.

gemaakt. Daar kunnen we met recht trots op zijn.”

Doe-mentaliteit

En wat zijn baan volgens Dirix ook zo aantrekkelijk maakt, is dat hij werkt met een relatief kleine organisatie van circa 35 medewerkers die allemaal vol trots en energie in de weer zijn voor dit bedrijf en de hele havengemeenschap van Moerdijk. „Het is zo leuk omdat iedereen er helemaal voor gaat. Hier heerst echt een doe-mentaliteit waar met elkaar wordt gezocht naar oplossingen voor de problemen waarmee we worden geconfronteerd. Hier in eigen huis maar ook tussen de bedrijven wordt heel goed samengewerkt”, vertelt de havendirecteur. Een van Dirix' ambities

is om die samenwerking met en tussen de bedrijven nog eens te versterken.

Tailwind

Port of Moerdijk is strategisch gelegen met een combinatie van industriegebied met een zeehaven en logistieke componenten. Wat dat laatste betreft, werd vlak voor dit interview bekend dat Tailwind, de eigen rederij van de Duitse supermarktgigant Lidl, rechtstreeks op Moerdijk gaat varen. Voor de aanvoer van producten uit Azië, en dan vooral vanuit China, hebben Lidl/Tailwind een hub ingericht in de haven van Barcelona. Van daaruit worden de andere Noord-Europese landen, met dus Moerdijk als aanvoerhaven voor de Nederlandse markt en achterland, bevoorrad.



Port of Moerdijk zet in op modal shift, via shortsea én spoor.

Extra containeroverslag

De komst van Tailwind naar Moerdijk is goed nieuws van en voor het containeroverslagbedrijf CCT Moerdijk, dat zal investeren in extra overslagcapaciteit met grotere kranen, en Euro Nordic dat voor Tailwind optreedt als scheepsagent/cargadoor. Met de komst van de schepen van Tailwind krijgt de haven van Moerdijk er een belangrijke shortsea-verbinding bij, wat past in het streven om het vervoer over water te stimuleren. De door de schepen aangevoerde lading gaat straks via een interne baan vanaf de kade via een viaduct over de A17 direct naar het 200 duizend vierkante meter grote distributiecentrum wat Lidl op het Logistiek Park Moerdijk (LPM) zal realiseren.

Interne baan

Met Lidl en de twee andere grote ontwikkelaars op het LPM, DSV (de grote Deense logistieke dienstverlener) en VGP (een

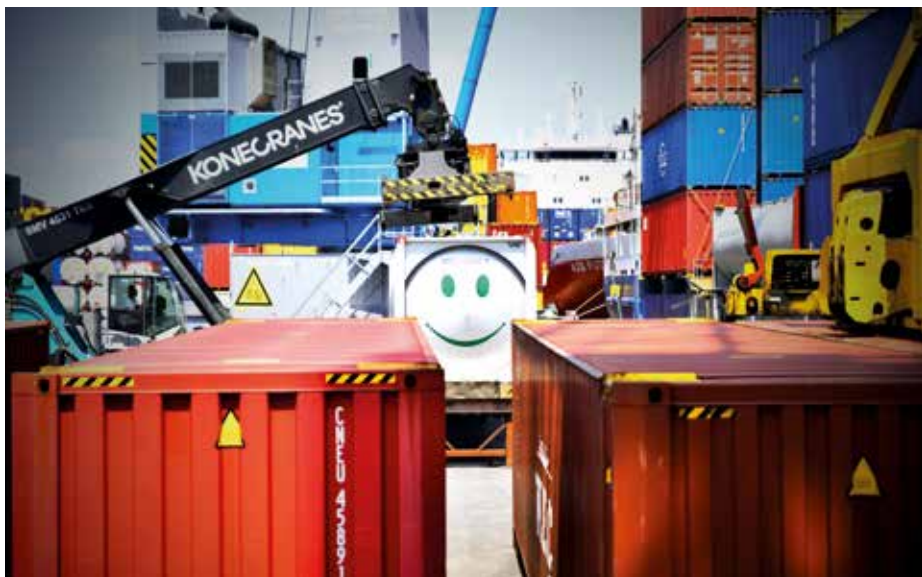


CEO Paul Dirix van Port of Moerdijk pleit voor meer samenwerking en slimmere verbinding.

grote Belgische ontwikkelaar van distributiecentra) zijn afspraken gemaakt over het zoveel mogelijk multimodaal afwikkelen van het vervoer van en naar het LPM, dus via spoor, shortsea en binnenvaart. De interne baan die vrachtverkeer tussen LPM en de haven mogelijk maakt, zorgt dat verder goederenvervoer efficiënt kan worden geregeld en ontlast daarbij bovendien het knooppunt Klaverpolder.

Versterking industrie

2023 was een slecht jaar voor vrijwel alle grote zeehavens in Nederland en België waar ook de bedrijven in de haven van Moerdijk last van hadden. Er was minder overslag en ook de industrie draaide minder. De de-industrialisatie van Europa, het afkalven van de Europese maakindustrie ten faveure van de groei hiervan in met



De containerterminal van CCT op Moerdijk investeert in grotere kranen om meer capaciteit voor de overslag te kunnen realiseren.

name Azië, vindt ook Dirix een verontrustende trend. „Als we onafhankelijk willen blijven dan heb je daar fabrieken, energie en grondstoffen voor nodig. Havens zijn de meest geschikte plek om al die drie componenten bijeen te brengen. We moeten een klimaat scheppen dat maakt dat de industrie hier investeert en niet buiten Europa.”

Industrie

Hij is wat dat betreft blij dat de rijksoverheid de rol van de zeehavens in het behoud van de industrie erkent als zijnde van nationaal belang. „Binnen de brancheorganisatie BOZ zien alle zeehavens van nationaal belang dat zij de belangrijke locaties zijn voor behoud van industrie. Daarbij is er een maatschappelijke opgave om de industrie zoveel mogelijk circulair te maken. Niet alleen voor wat betreft emissies in het productieproces, maar circulaire goederen en grondstoffen moeten nu eenmaal ook vervoerd worden. Wij moeten zorgen dat

we wat dat betreft goed bereikbaar blijven. Dat de scheepvaart optimaal gefaciliteerd wordt evenals de modaliteit per spoor en bestaande- en nieuw aan te leggen buisleidingen”, aldus de CEO van Port of Moerdijk.

Ruimte voor circulariteit

Wat niet iedereen beseft en Dirix daarom graag benadrukt is dat ook circulariteit om ruimte en transport vraagt. „Ook als je in het kader van het stimuleren van de circulariteit dingen wilt hergebruiken kost dat ruimte. De spullen moeten ergens netjes worden gedemonteerd en verwerkt. Vervolgens moeten ze ook weer als grondstof ergens naar toe worden gebracht. Dat vergt andere logistieke trajecten. Als we in 2050 met onze industrie circulair willen zijn, moeten we er wel de ruimte voor maken. En waar komen al die processen idealiter samen, dat is in de haven.”

Vervolg op pagina 23





OUR MISSION IS **YOURS**

Special transport | www.vanderwees.nl



Port of Moerdijk is de vierde zeehaven van nationaal belang en de tweede containerhaven van Nederland.

Samenwerking

De directeur stelt de bedrijven en niet te vergeten de omwonenden gerust: „Grote veranderingen gebeuren niet van de een op andere dag, maar het is wel de hoogste tijd om er nu met elkaar over te praten. En dan moet je het ook hebben over consequenties van keuzes die er te maken zijn. We vragen nu aandacht voor de transities, willen ons er hard voor maken en een verbindende rol spelen voor bedrijven, instanties én omgeving.” Hij wil wat dat betreft graag dat alle betrokken partijen meer gaan samenwerken om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Vooral een nauwere samenwerking tussen logistiek en industrie biedt daarbij kansen.

Energiecongestie tegengaan

Een ander terrein waarin Dirix de samenwerking wil versterken is het vinden van oplossingen voor de netcongestie, het verschijnsel dat bedrijven geen elektriciteit

meer kunnen krijgen of de zelfgeproduceerde elektriciteit niet meer kwijt kunnen. „We moeten kijken hoe we partijen die een teveel aan elektriciteit hebben en degene die meer nodig hebben bij elkaar kunnen brengen door bijvoorbeeld coöperaties te vormen. We kunnen wat dat betreft niet alleen op Tennet wachten maar moeten zelf initiatieven ontplooiën.”

Slimmere verbinding

Paul Dirix pleit voor meer samenwerking en slimme verbinding. De shortsea en spoor mogelijkheden van Port of Moerdijk bieden kansen aan bedrijven om duurzaam en efficiënt te werken. „Havens zijn fantastische plekken waar industrie en logistiek samen komen, zeker in Moerdijk. Er zijn hier nog volop manieren om nu en in de toekomst verantwoorde groei te realiseren die ons als haven, als regio maar ook als maatschappij verder helpt. Als we het maar samen doen.”

Alle modaliteiten komen samen in Moerdijk

Port of Moerdijk is een multimodaal knooppunt. Spoor, weg, water (zowel short sea als binnenvaart), buisleidingen: alles komt hier samen. Moerdijk is de vierde zeehaven van nationaal belang en de tweede containerhaven van Nederland.

Moerdijk richt zich in het bijzonder op shortsea (met optimale vaarroutes op diverse Europese landen) en er zijn veel 'value added activities' met betrekking tot containers.

Turbulent jaar

Het jaar 2023 was wel een turbulent jaar. De wereldwijde economie is wat bekoeld en consumenten hebben de handen steeds meer op de knip gehouden. Dit heeft zijn weerslag op de chemie, industrie en uiteraard de logistiek. Waar 10 tot 20 procent minder geproduceerd is zijn ook in de containeroverslag soortgelijke dalingen te herkennen, ook voor Port of Moerdijk.

Stijgende werkgelegenheid

In het haven- en industriegebied groeide de werkgelegenheid door, maar zijn er in 2023 lagere jaarcijfers op het gebied van overslag. Via water kwam dit uit op 15,6 miljoen ton (17,1 miljoen ton in 2023) met 1.877 zeeschepen en 10.867 binnenvaartschepen (2.070 en 11.419 in 2022) en 2.400 treinen (2.900 in 2022). De werkgelegenheid groeide naar 10.600 directe banen en een totale werkgelegenheid voor 19.930 werkzame personen.



RAVAS genomineerd voor internationale award

RAVAS, een vooraanstaande speler in mobiele weegtechnologie, is genomineerd voor de gerenommeerde International Forklift Truck of the Year (IFOY) Award. De nominatie is een erkenning voor de innovatieve Weigh in Motion-technologie op een intelligent carriage plate (iCP), ontwikkeld voor vorkheftrucks.

„Deze nominatie voor de IFOY Award is een bevestiging van onze inzet voor innovatie en kwaliteit,” zegt Michael van Dijk, International Key Account Manager bij RAVAS. „Met de

Weigh in Motion-technologie zetten we een grote stap vooruit in het optimaliseren van logistieke processen en het verhogen van de veiligheid op de werkvloer. We zijn vereerd met deze erkenning en kijken uit naar de officiële lancering van de Weigh in Motion-technologie tijdens LogiMAT in maart.”

'Special of the Year'

De IFOY Award, erkend als een van de meest prestigieuze onderscheidingen in de internationale heftruckindustrie, geeft een spotlight aan de meest innovatieve en impactvolle ontwikkelingen in de sector. RAVAS is geno-

mineerd in de categorie 'Special of the Year', waarbij de focus ligt op het verbeteren van

winstgevendheid, duurzaamheid en fysieke en psychologische werkomstandigheden. ■






Particuliere Transport Coöperatie

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



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



WWW.PTCBA.NL

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

PTC | SAMEN STERK IN VERVOER OVER WATER!

The entire process in one hand.

Heavy and special constructions, that is our specialism.

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



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

Frankrijkweg 11, 4455 TR Nieuwdorp T +31 113 613130 info@overlasko.nl , www.overlasko.nl





Bridges2000, een 'gewoon' bedrijf of toch anders?

„In deze veranderende tijden probeert iedereen zichzelf als 'duurzaam' te verkopen. Helaas is veel van wat we doen helemaal niet zo duurzaam. Om echt duurzaam te produceren, vergt een stuk creativiteit en 'anders zijn' om echt een verschil te maken. Bij Bridges2000 doen we veel anders. Het begint bij goed luisteren naar de klant en dan telkens onderzoeken of de te maken producten ook hergebruikt kunnen worden. Dat is het uitgangspunt. Wij proberen een voorbeeld te zijn op het gebied van duurzaamheid”, aldus Hendrik van der Ham, CEO van Bridges2000. Zijn bedrijf, gevestigd in het Noord-Brabantse Zevenbergen, bouwt en verhuurt op een duurzame manier bruggen en gangways. Daarnaast ondersteunt het team van Bridges2000 duurzame initiatieven.

Het New Circular Economy Companies Platform van Bridges2000 is bedoeld voor bedrijven in de maritieme en offshore sector die volgens hetzelfde duurzame principe willen werken.

Seventh

Naast Bridges2000 heeft Van der Ham ook het bedrijf Seventh Project Development

opgericht. „We willen hiervoor graag goede loyale partners aan boord te krijgen. Seventh wordt een eiland in Dubai, drijvend in de zee. Op vele terreinen loopt men in de Emiraten voorop, ook met duurzaamheid. Er wordt veel nagedacht over hoe de wereld aan onze kinderen wordt achtergelaten. En bouwen dient op een duurzame manier te gebeuren.”

Druk

In Europa gaat het alleszins toch eerst om winstgevendheid want elk bedrijf heeft dit nodig om te overleven, gaat Van der Ham verder. „In Europa staat er eigenlijk te veel druk op verandering. Een samenleving die onder druk staat, gaat niet beter presteren. Een duurder wordende samenleving geeft veel stress voor haar bewoners. Op den duur moet de man in de straat betalen voor de verkeerde beslissingen op bestuurlijk niveau. Ik pleit daarom voor een meer

behoudende politiek. Duurzaamheid moet weer om duurzaamheid gaan. Een duurzame samenleving begint met de juiste informatie bij de burgers brengen.”

Begrip

„Alternatieve media krijgen niet alleen meer invloed, maar zorgen tevens voor meer onrust en polarisatie. Dat doet ook de industriële sector geen goed. We hebben begrip voor elkaar nodig. Een samenleving waar we de handen ineen slaan om haar duurzamer en meer betaalbaar te maken.”

Collega's

Van der Ham benadrukt: „Laten we met z'n allen een beetje anders proberen te zijn. Niet helemaal onze eigen gang gaan, maar elkaar steunen in plaats van anderen te snel af te willen zijn. Het is belangrijk om elkaar te zien als collega's in plaats van als concurrenten!”



CON
NECT
ING
YOU

PORT OF MOERDIJK

VIERDE ZEEHAVEN VAN NATIONAAL BELANG

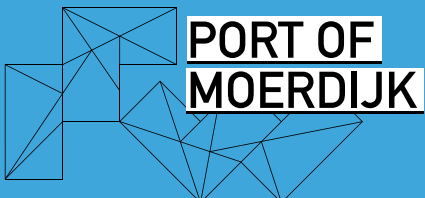
TWEEDE CONTAINERHAVEN VAN NEDERLAND

TWEEDE ECONOMISCHE MOTOR VAN BRABANT

WERK VOOR RUIM 19.000 MENSEN

FOCUS OP CIRCULAIRE CHEMIE EN DUURZAME EUROPESE LOGISTIEK

KNOOPPUNT VOOR SHORTSEA, BINNENVAART, SPOOR, WEG EN BUISLEIDING



WWW.PORTOFMOERDIJK.NL



Trimodal pleit voor vervoer precies 'volgens het spoorboekje'

Maasvlakte-shuttle pakt files aan

Door: Henk van de Voorde

De modal shift (de verschuiving van transport over de weg naar het water en het spoor) is de toekomst. Minder vrachtverkeer op de weg zorgt voor minder congestie en is milieuvriendelijker. Intermodale operator Trimodal uit Rotterdam Hoogvliet rijdt sinds medio 2022 een eigen shuttle per spoor van RSC Waalhaven naar de diepzeeterminals en vice versa. De betrouwbare Maasvlakte-shuttle is goed voor het milieu en het logistieke proces. De goederentrein is sinds medio 2022 operationeel en rijdt precies volgens het spoorboekje.

„Minder uitstoot van CO₂ en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet. De vele zware vrachtwagens zorgen ook voor de nodige vertraging en maken de wegen kapot“, aldus Don van Riel, managing-director van Trimodal.

Achterstallig onderhoud

Vanwege achterstallig onderhoud komen er diverse werkzaamheden aan bruggen en tunnels, waardoor de problemen op de wegen alleen maar groter worden. „Dat hebben we bijvoorbeeld vorig jaar gezien met de Haringvlietbrug. Daar hebben wij geen last van. Er komt in de periode 2025-2028 ook nog groot onderhoud en renovatie aan de Spijkenisserbrug en Van Brienoordbrug. Daar gaan dagelijks 230.000 voertuigen overheen.“

Betrouwbaar alternatief

Met de Maasvlakte Shuttle is er een betrouwbaar alternatief. Trimodal zet gewoon een extra trein met wagons in. „We hebben de verbinding opgezet voor wegvervoerders, verladers, expediteurs, intermodale operators en rederijen. Hoofddoel is dat er minder vrachtwagens over de A15 en de N15 rijden want daar staan vaak files“, vervolgt Van Riel.

De Maasvlakte-shuttle rijdt van RSC Waalhaven naar de diepzeeterminals en vice versa.

Werken Spijkenisserbrug

Van vrijdag 12 april 22.00 uur tot maandag 13 mei 05.00 uur is er geen autoverkeer mogelijk over de Spijkenisserbrug, de verkeersbrug over de Oude Maas tussen Hoogvliet en Spijkenisse. In die periode wordt er namelijk een nieuwe asfaltlaag aangebracht. De werkzaamheden zullen hun weerslag hebben op het wegennet in de regio, Van Beneluxplein tot voorbij Barendrecht.

Renovatie Heinenoordtunnel

Door de renovatie van de Heinenoordtunnel is deze tot eind van het jaar regelmatig afgesloten. De Heinenoordtunnel is gelegen in snelweg A29 tussen Barendrecht en Oud-Beijerland. Het vrachtverkeer zal ook andere wegen gaan zoeken als de Botlekentunnel, gelegen in de snelweg A15 tussen Rotterdam en Europoort/Maasvlakte, vast staat; via de N57 en de A29 als de tunnel niet dicht is. In ieder geval dreigen er grote problemen qua bereikbaarheid. Vandaar dat Trimodal aan Rijkswaterstaat heeft aangeboden om extra Maasvlakte Shuttles te laten rijden.

'De Rotterdammer'

Don van Riel, hoopt in de loop van 2024 ook een eigen shuttle van Rotterdam naar het Oosten van het land te rijden. De terminal in het Duitse Dörpen zou dan rechtstreeks verbonden worden met Rotterdam. 'De Rotterdammer' (de voormalige goede-

rentrein van Coevorden naar Rotterdam) zou zo in ere worden hersteld.

Bestuurder

Trimodal heeft eveneens het vizier op het Zuiden gericht, met een Antwerpen-shuttle. „We zijn aan het bekijken hoe we de Rotterdamse haven met die van Antwerpen kunnen verbinden“, zegt Van Riel. De CEO van Trimodal is bestuurder bij diverse nationale en Europese verenigingen, vooral spoorge-relateerd. Zo is hij ruim 20 jaar voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG).

Intermodale operator

Trimodal is gespecialiseerd in conventioneel transport per trein van gassen en vloeistoffen en intermodaal spoorvervoer. De onderneming is uitgegroeid tot een intermodale operator die staat voor de meest efficiënte transportoplossingen. Zowel via het spoor als over het water en (indien niet anders mogelijk) over de weg.

Van A tot Z

De kracht van Trimodal is dat de klant van A tot Z ontzorgd wordt. Het bedrijf onder de rook van Rotterdam handelt namens derden complete treinen af als agent. De 'cargadoor van het spoor' heeft de regie in handen op het gebied van wagonmanagement, checken van de lading, opmaken van documenten en tracking & tracing.





Hulst kijkt reikhalzend uit naar WK veldrijden in 2026

Door: Henk van de Voorde

Hulst kijkt reikhalzend uit naar 2026. Dan wordt namelijk in de historische vestingstad het WK veldrijden gehouden. Mathieu van der Poel werd op zondag 4 februari in het Tsjechische Tábor voor de zesde keer wereldkampioen veldrijden. De 'Belgische Nederlander' is in topvorm en het hele seizoen onverslaanbaar. Zo zegevierde hij op 30 december ook voor de zesde keer met vlag en wimpel in de Vestingcross te Hulst, 'de meest Vlaamse stad van Nederland'.

Het schilderachtige decor van de vestingcross Hulst. Het evenement is uitgegroeid tot een jaarlijkse traditie op topniveau.

De Vestingcross Hulst is een internationale wedstrijd die deel uitmaakt van de UCI World Cup Cyclocross, het hoogst aangeschreven klassement binnen het internationale veldrijden. Deze wedstrijd vindt plaats op en rond de Vestingwerken in de Hulsterse binnenstad.

Netwerken

Ruim 22.000 bezoekers waren afgekomen op de achtste Vestingcross in Hulst, dat weer in een sfeervol decor werd verreden. De cross in de Reynaertstad geeft een flinke boost aan de uitstraling van Hulst: op cultureel, sociaal-maatschappelijk én economisch gebied. De speciale vip-tent op de Vestingcross (een waar culinair feestje) is dan ook voor vele ondernemers in

de Nederlands-Vlaamse grensregio een mooie gelegenheid om te netwerken.

Champions League

Het evenement in de Reynaertstad is uitgegroeid tot een jaarlijkse traditie op topniveau. „De Vestingcross is al jaren een wedstrijd voor de wereldbeker, de Champions League van het veldrijden. De Vestingcross is ook een schoolvoorbeeld van goede grensoverschrijdende samenwerking”, aldus wethouder Jean-Paul Hageman van Hulst.

Fantastisch

Het parcours in de vestingstad is één van de mooiste in het hele veldrijderscircuit. „Het is fantastisch dat het WK veldrijden in 2026 hier in Hulst zal plaatsvinden. Hiermee is een droom voor ons uitgekomen”, vervolgt de locoburgemeester. Het WK in 2026 zal in het voorjaar plaatsvinden, maar een definitieve datum wordt pas later bekend gemaakt.

Sport en economie

De Hulster cross is een extra stimulant voor de regionale economie, gaat Hageman verder. „Sport en economie liggen heel dicht bij elkaar. De vip-tent op de Vestingcross is een mooie gelegenheid om zakelijke contacten te onderhouden en nieuwe business te genereren, ook tussen Nederlandse en Vlaamse ondernemers”, aldus de wethouder, met onder andere bedrijventerreinen, sport én wereldbeker veldrijden in zijn portefeuille.

Unieke locatie

De Hulster Vestingcross is ondertussen al voor de vierde keer een wereldbekerwedstrijd. „De week tussen kerst en oud & nieuw is de jaarlijkse hoogmis van het veldrijden. De datum van de Vestingcross op zaterdag 30 december was dan ook perfect. Het parcours op en om de Hulster vestingwerken is een unieke locatie die zorgt voor prachtige beelden”, aldus organisator





en parcoursbouwer Kurt Vernimmen. Het record van 22.000 toeschouwers zal naar verwachting minimaal worden verdubbeld tijdens het WK in 2026.



Wereldkampioen Mathieu van der Poel, in actie tijdens de achtste Vestingcross in Hulst op 30 december 2023.

Ponton

„We zullen het parkoers dan wat meer uit elkaar moeten trekken, maar zitten wel vast aan de maximale lengte van 3,5 kilometer. Waarschijnlijk zullen we dus tijdens het WK met een ponton over de vest moeten gaan werken. Dan hoeven de crossers niet om het water heen, maar gaan ze er gewoon overheen, net als eerder bij de Belgische kampioenschappen in Antwerpen en Lokeren”, onderstreept de Vlaamse ondernemer, die aan het roer staat van de H2O Group.

H2O Group

H2O Group is de koepel van een tiental bedrijven met als gemeenschappelijke rode draad H2O ofwel water. Seaport zal in de komende edities nader inzoomen op projecten van de H2O Group, waar duurzaamheid in het DNA is verweven.

www.h2ogroup.be

WK Cyclocross is unicum voor historische vestingstad Hulst

UCI-president David Lappartient maakte in september 2021 op het congres van de internationale wielerveding, tijdens het WK Wielrennen in Leuven, bekend dat het WK Veldrijden in 2026 zal worden gehouden in het Zeeuws-Vlaamse Hulst.

„Dit WK wordt een van de grootste sportieve evenementen in de geschiedenis van Zeeland. We hadden in het verleden natuurlijk al de finishes van de Tour de France en Giro d'Italia. Dit is van een vergelijkbare orde. De toekenning van het WK geldt als een erkenning voor het wielerbeleid dat we al jaren voeren in onze provincie. De Zeeuwen hadden al veel interesse in de wielersport en dat zal nu alleen maar toenemen”, aldus Zeeuws gedeputeerde Jo-Annes de Bat.

Mijlpaal

Wethouder Jean-Paul Hageman vult aan: „Dit is een unicum voor Zeeland en Hulst

in het bijzonder. We zijn intussen wel wat gewend met meer dan 20.000 toeschouwers bij de Vestingcross in 2023, maar dit WK wordt echt een mijlpaal in de geschiedenis van onze stad. We mikken daarbij op 45.000 à 50.000 toeschouwers.”

Fietsinfrastructuur

De Vestingcross en het WK zorgen voor een stimulans voor het fietsen in Zeeland, zoals de gedeputeerde en de wethouder bij de kandidatuur al aangaven. „Zeeland beschikt al over een goed uitgeruste fietsinfrastructuur, maar dankzij de toekenning van het wereldkampioenschap willen we ook gaan inzetten op de verdere uitbouw van het fietsen in het algemeen, zowel recreatief als competitief. Zeeland moet de komende jaren nog meer uitgroeien tot dé fietsregio bij uitstek.”

www.vestingcross.nl

EEN SLIM FUNDERINGSPLAN BEGINT IN DE BOVENKAMER



ONTDEK ONZE EXPERTISE IN DUURZAME FUNDERINGEN

Bij Voorbij Funderingstechniek geloven we dat een slim funderingsplan begint in de bovenkamer, ofwel in ons hoofd. Net zoals een architect een gebouw ontwerpt met een sterke fundering als basis, denken wij na over de best mogelijke fundering voor elk project. Vergelijk het met het bouwen van een huis. De fundering is de basis, net zoals onze slimme funderingsplannen de basis zijn van een succesvol project.

Door ons vermogen om te nadenken en een goed plan te maken, werken we samen met onze opdrachtgevers om hun projecten te ondersteunen. We zorgen ervoor dat alle gegevens op tafel liggen, waardoor we risico's verminderen en kansen vergroten. Onze software, genaamd BASE Foundation Technology, stelt ons in staat om het ontwerp te optimaliseren, waardoor we, met het bouwteam, een stevige fundering

realiseren die niet alleen kostenbewust is maar ook nog eens duurzaam!

We zijn ervan overtuigd dat onze slimme aanpak met onze software de beste combinatie is voor jouw project. Samen met onze opdrachtgevers willen we bouwen aan een solide basis voor elk project. Bezoek onze website voor meer informatie.



voorbij funderingstechniek
DE SUCCESDRAGERS

www.voorbijfunderingstechniek.nl/duurzaamfunderen



Martens Renewables en International Slob Disposal worden Nature Group Grootste inzamelaar van scheepsafvalstoffen in Europa



Martens Renewables en International Slob Disposal (ISD), zijn gezamenlijk uitgegroeid tot de grootste inzamelaar van scheepsafvalstoffen in Europa. In de nabije toekomst zullen de namen Martens en ISD opgaan in Nature Groep.

Er is veel synergie tussen Martens Renewables en ISD, zowel met inzameling en verwerking van scheepsafvalstoffen als met maritieme cleaning. Door de integratie is het servicenetwerk uitgebreid vanaf de Franse grens in België tot aan de Duitse grens in de Eemshaven. De vloot telt een 35-tal schepen en diverse vrachtwagens en bedient zeevaart, binnenvaart en visserijklanten aan de 'natte' kant evenals industriële klanten aan de 'droge' zijde.

Burando Atlantic Group

Nature Group is onderdeel van de Burando Atlantic Group (BAG), de 'one-stop-ship' dienstverlener voor de maritieme industrie. Het levert een breed scala diensten voor zee- en binnenvaartschepen, offshore en tankopslag. Het concern (dat beschikt over een vloot van een honderdtal schepen) is onderverdeeld in de divisies, Logistics, Trading, Shipping en Environmental. Alle environmental activiteiten zijn binnen Nature Group gepositioneerd.

Inzameling

Het Zeeuwse Martens Renewables en het Rotterdamse ISD zamelen alle denkbare scheepsafvalstoffen in zoals huisafval, hout, ijzer, chemicaliën maar ook veel (vloeibaar)

oliehoudend afval uit machinekamers en/of ladingtanks. Het merendeel van het afval wordt ingezameld met speciaal daarvoor geëquipeerde vaartuigen, maar soms ook met (vacuüm)trucks. De oliewatermengsels worden vervolgens naar de verwerkingsfabriek in Vlissingen-Oost gebracht. Deze fabriek draait 24/7 op volle capaciteit.

Duurzame verwerking - end of waste

In de verwerkingsfabriek wordt zowel olie als water, afkomstig van scheepsafvalstoffen, maritieme cleaning en industrieën gereinigd. Het water wordt gereinigd op de waterzuiveringsinstallatie en gaat uiteindelijk via Evides terug de natuur in. De olie wordt zodanig gereinigd dat het als nieuwe grondstof kan dienen en een 'end of waste' status krijgt. De duurzame energievoorziening voor de fabriek maakt dit proces extra bijzonder. „Waar voorheen duizenden kuubs gas nodig waren, gebruiken we in onze verwerkingsterminal restwarmte van Zeeland Refinery: duurzaamheid in optima forma”, aldus directeur Serge Hendrickx van Martens Renewables.

Flexibel en creatief

Martens Renewables bedient al ruim 40 jaar haar klanten in Nederland en België vanuit Vlissingen. Door de nieuwe synergie binnen Nature Group zijn de volumes en het gebied van afvalinzameling fors gegroeid. Ook ontstaan er nieuwe kansen op het gebied van cleaning. „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”, vervolgt Hendrickx.

Calamiteitenbestrijding

Martens Renewables heeft sinds enkele jaren een gezamenlijke calamiteitendienst met Multraship Towage & Salvage. De joint venture CMMC (Combinatie Martens Multraship Calamiteitenbestrijding) heeft het Rijkswaterstaat contract voor calamiteiten met drijvende vervuiling voor alle Zeeuwse wateren.



Gestroomlijnde informatie-uitwisseling tussen vervoerders, rail operators en terminals

Rail Connected versterkt betrouwbaarheid spoor

Dankzij 'Rail Connected' kunnen gebruikers zelf volgen hoe treinen zijn samengesteld qua wagons, locomotief en containers. Het programma stroomlijnt de informatie-uitwisseling tussen vervoerders, rail operators en terminals. Inmiddels is de Rotterdamse spoorgoederensector grotendeels aangesloten; de deelnemers hebben besloten het programma met twee jaar te verlengen.

Het groeiprogramma 'Rail Connected' stimuleert het goederentransport per spoor en wordt gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Havenbedrijf Rotterdam. HbR coördineert het programma dat samen met marktpartijen wordt vormgegeven. Doel is om door middel van digitalisering de informatie-uitwisseling tussen vervoerders, rail operators en terminals te stroomlijnen en zo handmatige handelingen te reduceren.

Cabooter Group

Onlangs sloot de Cabooter Group zich als 25e partij aan bij Rail Connected. Samen met APM Terminals Maasvlakte II, Combi Terminal Twente-Rotterdam, Contargo, Danser Containerline, DB Cargo Nederland, DistriRail, DP World Intermodal, ERS Railways, Hutchison Ports Europe Intermodal, Haeger & Schmidt Logistics, Hutchison Ports ECT Rotterdam, KombiRail Europe, Lineas, LTE Logistics & Transport, Neska Containerline, Optimodal, Portshuttle, Rail Force One, Raillogix, Rail Service Center Rotterdam, Rotterdam Rail Feeding, RTB Cargo, Rotterdam World Gateway en Trimodal Europe is daarmee de Rotterdamse spoorgoederensector grotendeels afgedekt.

Momentum

Dat zijn goede stappen volgens Rémon Kerkhof, adjunct-directeur bij Optimodal, logistiek dienstverlener, met een focus op Europees containervervoer over water, spoor en weg. „Dit levert ons als operators niet heel veel toegevoegde waarde, maar voor de spoorsector als geheel is het van groot belang. We zijn begonnen. Het momentum is er; vanuit de hele sector. Het zou zonde zijn als we nu stoppen; met name ook als je kijkt naar de groeiverwachtingen die er liggen.”



Projectteam Rail Connected.

Resultaat

Arno van Rijn, commercial executive van terminaloperator Hutchison Ports ECT Rotterdam, was al betrokken bij de voorgangers van Rail Connected: HaROLD en OnTrack. „Bij ECT hebben we al langer op ons netvlies staan dat digitalisering essentieel is om ook voor de toekomst tot een competitief spooraanbod te komen. De eerdergenoemde trajecten waren heel ambitieus. De stappen die we nu binnen Rail Connected zetten, zijn beter behapbaar. Het levert resultaat en is voor alle betrokken partijen niet te ver van hun bed. Hiermee krijgen we de basis op orde.”

Realtime

„We verbeteren de efficiency en de kwaliteit. We typen geen pdf's meer over in ons eigen systeem; met daarbij de onvermijdelijke fouten die gemaakt worden. Vanzelfsprekend stopt het daar niet mee. Er is nog veel te halen, zoals bijvoorbeeld voorspellende informatie over de verwachte aankomsttijd van treinen”, vervolgt Van Rijn.

Interface standaarden

Belangrijk bij elk digitaliseringstraject is dat er gebruik wordt gemaakt van bestaande interface standaarden. Wat wordt er bedoeld met termen en begrippen die gebruikt worden? „Je moet dezelfde taal spreken. Dat is essentieel”, licht Gerwin Roke, application manager bij DB Cargo Nederland toe.

ETA-implementatie

„We hebben de massa om met elkaar fundamentele stappen te zetten. Voormelding loopt. Samenstelling trein staat op punt

van beginnen. In 2024 gaan we ook de implementatie van 'estimated time of arrival' (ETA) oppakken. Tractieleveranciers moeten in MCA Rail het treinnummer toevoegen, zodat het aan het 'pad' gekoppeld kan worden via het Trein Informatie Systeem van Railnet Europe. Via sensoren in het spoor kan ProRail op de paden de ETA bijhouden en updaten”, aldus Suzanne Smit, programmamanager namens Havenbedrijf Rotterdam.

Goede vorderingen

Volgens Smit worden er goede vorderingen gemaakt om handmatige handelingen te digitaliseren. „Dit betekent overigens niet dat we er al zijn. In 2024 willen we een integraal plan opstellen van hoe we met de gedigitaliseerde processen en daaruit voortvloeiende data tot een optimalisatie kunnen komen van belading, treinpaden en terminalbezetting. Dit in de geest van Nextlogic, het integrale planningsplatform voor afhandeling van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven.”

Betrouwbaarheid

„Dat zou natuurlijk een mooie stap zijn. Om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren, staat betrouwbaarheid voor onze klanten met stip bovenaan. Alles wat bijdraagt aan het tijdig plaatsen en uithalen van treinen, steunen wij van harte”, aldus Van Rijn. Ook Rémon Kerkhof van Optimal ziet dat als een goede oplossing. „Nu moeten we alles 1-op-1 afstemmen met elke terminal en andere partij afzonderlijk. Dat leidt vaak tot compromissen, die niet persé het beste zijn. Straks optimaliseert het systeem dat.”

Rotterdam trapt af voor nieuw station 'Rotterdam Van Nelle'

In Rotterdam is onlangs de spits afgebeten voor het infrastructurele meerjarenplan tussen Leiden en Dordrecht. Langs de Zuid-Hollandse spoorlijn moeten de komende jaren vijf nieuwe stations worden geopend. Ook zullen er tot 2040 zo'n 170.000 woningen worden gebouwd.

Drijvende A4 mogelijk medeoorzaak HSL-problematiek

De HSL-Zuid verkeert in grote problemen. De tussen 2000 en 2006 aangelegde hogesnelheidslijn moet diverse ingrijpende reparaties ondergaan, met name waar het de viaducten betreft tussen Hoofddorp en de Tunnel Groene Hart. De herstelwerkzaamheden gaan vele miljoenen kosten.

Nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam op komst

Om het uitgaanspubliek en reizigers van en naar Schiphol makkelijker te maken, mikken de gemeente Alkmaar en de NS op een experiment met een nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam. Als de gemeenteraad ermee instemt, start de tweejarige proef volgend jaar.

RailTech Europe '24

Wat is de status van uitrol van ERTMS in Nederland? Hoe reduceren we trillingen- en geluidsoverlast? Hoe zorgen we voor een betere aansluiting van internationale hoge snelheidstreinen? Dit zijn enkele onderwerpen die worden behandeld tijdens RailTech Europe '24 op 6 & 7 maart in de Jaarbeurs Utrecht. SpoorPro presenteert een uitgebreid programma op maar liefst vier verschillende podia.

Inzet drones werkt goed bij controleren van ketelwagens met gevaarlijke stoffen

Op het Nederlandse spoor is de vervoerder van gevaarlijke stoffen verantwoordelijk voor het veilig vervoeren van producten. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt hierop toezicht. Er gelden hierbij eisen voor de vervoerder, voor het materieel, het personeel en het emplacement. Bij het controleren van ketelwagens worden ook drones ingezet en dat blijkt goed te werken.

Waardering voor stations gedaald

Voor het eerst in zeven jaar is de waardering voor Nederlandse treinstations vorig jaar iets gedaald. Dat blijkt uit de jaarlijks terugkerende ranglijst van ProRail en NS, waarin ruim 83.000 reizigers de stations beoordelen. Regerend kampioen Klimmen-Ransdaal behaalt opnieuw de eerste plaats.

Ministerie investeert 30 miljoen in toegankelijk maken ov

Er wordt 30 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het toegankelijker maken van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Dat meldt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) naar aanleiding van een kritisch mensenrechtenrapport.

Tuinbouw Westland wil hyperloop voor supersnel goederenvervoer

Tussen het Westland en de havens van Rotterdam moet een hyperloop komen voor supersnel goederenvervoer. Dat vinden in ieder geval de gemeente Westland en de aldaar gevestigde tuinbouwsector.

De hoop is dat STEM een goede voorspeller van trillingen wordt

Een nieuw rekenmodel maakt het mogelijk om spoortrillingen te simuleren op verschillende soorten ondergrond. Deltares, TNO, TU Delft en ProRail hebben in samenwerking het zogeheten Spoor Trillingen Emissie Model (STEM) ontwikkeld.

Scherpere eisen aan licht dieselmaterieel is onwerkbaar

Verbijstering en irritatie. Dat roept het nieuwe beleid van de Arbeidsinspectie op bij de branchevereniging Cumela. Onlangs maakte de inspectie nieuwe eisen aan bouwmachines op diesel bekend die bedrijven verplicht moeten doorvoeren voor de gezondheid van medewerkers.

ProRail krijgt fikse puzzel te leggen: 1600 treinen per week extra plannen

De NS wil volgend jaar diverse regio's van Nederland beter en vaker met elkaar verbinden, zowel overdag als op vroegere en latere tijdstip-

pen. Er gaan per week 1600 treinen meer rijden dan in de huidige dienstregeling.

Uitrol van ERTMS: werken in tranches om te leren van ervaringen

De uitrol van ERTMS gaat flink op de schop. Dit gebeurt naar aanleiding van een second opinion van een externe commissie van – ook internationale – experts op het gebied van de implementatie van ERTMS/ETCS die begin november 2023 werd gepresenteerd. De uitrol van ERTMS gaat nu stapsgewijs, in kleine 'tranches', gebeuren.

Ministerie IenW wijst Woo-verzoek over gunning HRN-concessie af

Een niet nader genoemde instantie of bedrijf heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Woo-verzoek ingediend met betrekking tot de onderhandse gunning van de hoofd railnetconcessie aan de NS voor de jaren 2025-2033. Demissionair staatssecretaris Vivianne Heijnen heeft dit verzoek afgewezen.

51 miljoen subsidie voor militair transport naar terminal- en opstelsporen

Nederland krijgt 51 miljoen euro Europese subsidie om het spoor klaar te maken voor sneller en makkelijker militair transport. Dat meldt ProRail. Met het geld verlengt logistiek dienstverlener Verbrugge Zeeland de terminalsporen in de haven van Vlissingen.

Pittige kritiek op ov-plannen Vervoerregio Amsterdam

De voornemens van Vervoerregio Amsterdam om het openbaar vervoer in het centrum in te perken, worden vanuit verschillende hoeken bekritiseerd. Reizigersorganisatie Rover vindt de huidige plannen geen verbetering voor reizigers, en MKB Amsterdam vreest voor de gevolgen voor de bedrijvigheid in de stad.

Vervallen spoorwachtershuisjes in Haarlem gaan tegen de vlakte

In Haarlem worden later dit jaar twee voormalige spoorwachtershuisjes gesloopt. Spoorbeheerder ProRail wil zodoende de veiligheid rond het spoor verbeteren. Hoewel een erfgoedvereniging

protest aantekende tegen de plannen, gaf de bestuursrechter in Haarlem vorig jaar toestemming voor de sloop.

Railterminal Gelderland definitief van de baan

De provincie Gelderland ziet definitief af van de aanleg van Railterminal Gelderland. Dat bleek deze week uit een vergadering van Provinciale Staten, waar de leden zich bogen over een voorstel van Gedeputeerde Staten om het om het project richting prullenbak te dirigeren.

NABO aan Omgekeerde Burgwal te Enkhuizen definitief dicht

ProRail heeft aangekondigd dat de niet actief beveiligde overweg (NABO) bij het spoor op de Omgekeerde Burgwal in Enkhuizen zal worden afgesloten. Deze maatregel is genomen om de veiligheid op en rond het spoor ter plaatse te verhogen.

In de app zien of de lift werkt op het station

Reizigers die een lift nodig hebben om op het perron te geraken kunnen op termijn op hun telefoon zien of de lift op het station van hun keuze wel werkt.

ECO Railrunner helpt Strukton aan 'Best Practice'-prijs

Strukton Rail Nederland heeft een prijs gewonnen met de inzet van de ECO Railrunner binnen het project PHS Rijswijk-Delft Campus. De organisatie Bewuste Bouwers, die naar eigen zeggen staat voor omgevingsmanagement, maatschappelijk verantwoord ondernemen, duurzaamheid en veiligheid op en rond de bouwplaats beloonde Strukton met een prijs voor Best Practice op de pijler Milieu.

Nederland steekt 27,8 miljoen in Coevorden – Bad Bentheim

Op 16 januari jl. schreef SpoorPro dat Duitsland vol gas geeft op het reactiveren van de spoorverbinding tussen Coevorden en het Duitse Bad Bentheim. Nederland schakelt nu ook op: de provincie Drenthe en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaan samen een bijdrage van 27,8 miljoen euro steken in de nodige werkzaamheden op en aan het spoor.

'We always find a way': op & overslag, Transport & Expeditie en Douaneformaliteiten

Pfauth Logistics: regisseur complete supply chain

Door: Henk van de Voorde

Pfauth Logistics BV, gevestigd in het dynamische haven- en industriegebied Vlissingen-Oost, vervult een cruciale rol als regisseur voor de complete supply chain: van op & overslag tot transport & expeditie met de volledige afhandeling van douaneformaliteiten.

Met het oog op het naderende 50-jarig bestaan in 2025, blijft het bedrijf zich voortdurend ontwikkelen. Na de recente uitbreiding van de loodscapaciteit, wordt momenteel extra kantoorruimte gerealiseerd, gepland voor oplevering in juni.

Directeur Robbert Pfauth, vertegenwoordigende de derde generatie van dit familiebedrijf, legt uit: „Bovenop onze bestaande kantoren wordt een extra verdieping met kantoorruimte toegevoegd. In de afgelopen jaren hebben we aanzienlijke stappen gezet, waarbij ons bedrijfsterrein is uitgebreid tot circa 25.000 vierkante meter. Met de toevoeging van een nieuwe loods is onze overdekte opslagcapaciteit gegroeid naar 10.000+ vierkante meter. Hoewel de extra kantoorruimte in eerste instantie enkel voor intern gebruik gepland was, zal er ook kantoorruimte verhuurd worden aan (internationale) klanten, wat ook de synergie tussen ons verder zal versterken.”

Ontzorgen

Ontzorging staat centraal bij Pfauth Logistics, dat een groeiende stroom goederen van buiten de EU ontvangt via de havens van Vlissingen, Rotterdam, Antwerpen en Gent. Als ketenregisseur biedt het familiebedrijf op maat gemaakte logistieke diensten aan diverse industriële, maritieme en handelsbedrijven. „Onze



Het bedrijfsterrein van Pfauth Logistics in Vlissingen-Oost.

klanten kunnen zich vol vertrouwen richten op de productie en verkoop van goederen, terwijl wij hen ontzorgen op het gebied van logistiek”, aldus Robbert.

Branches

Hoewel Pfauth Logistics van oudsher verbonden is met de (petro)chemische sector, breidt de dienstverlening zich steeds verder uit naar andere branches. „De opslag van gevaarlijke stoffen, conform PGS15 richtlijn, vormt een belangrijk onderscheidend kenmerk in de regio, maar we richten ons ook op ongevaarlijke chemicaliën en/of goederen die extra aandacht vereisen in de behandeling. Onze kernactiviteiten blijven gericht op opslag, (snel) transport en douaneafhandeling.”

Loyaal

Met 12 medewerkers beschikt Pfauth Logistics over voldoende interne expertise, ondersteund door strategische samenwerkingen met part-

ners, terwijl het tegelijkertijd flexibel blijft. „Groeï is geen doel op zich. Bij ons draait het niet om schaalvergroting, maar om het leveren van kwaliteit op de juiste manier en om plezier hebben in ons werk. We streven niet naar snel gewin, maar richten ons op duurzame businessrelaties voor de lange termijn. In lijn met onze slogan 'we always find a way', zoeken wij voortdurend naar de beste oplossingen voor onze klanten. Wij zijn loyaal aan onze klanten en leveranciers en zij aan ons”, benadrukt de ondernemer.

Value added services

Pfauth Logistics verzorgt desgewenst value added services zoals palletiseren, ompakken en etiketteren van goederen. „Bepaalde diensten doen wij niet zelf, zoals bijvoorbeeld het ompakken (verbulken/verpakken) van goederen of het transport en opslaan van (ADR) tankcontainers. Toch kunnen wij ook hierin voorzien voor onze klanten, dankzij strategische partnerships.”

Multimodaal

Als logistieke regisseur volgt Pfauth Logistics vervoer vanaf het begin tot aan de eindbestemming. Indien mogelijk wordt voor (multimodaal) vervoer gekozen. Voor elke Europese of overzeese bestemming werkt het Zeeuwse bedrijf samen met een netwerk van gekwalificeerde vervoerders. Moet het snel, dan worden koeriersdiensten aangeboden binnen Nederland en naar vrijwel alle bestemmingen binnen Europa, waar nodig met de juiste douanedocumenten.

Al tientallen jaren geniet Pfauth Logistics een exclusief partnerschap met de onafhankelijke douane-expediteur Gaston Schul, waardoor het bedrijf een uitgebreid en naadloze douaneafhandeling kan garanderen voor haar klanten.



De overdekte opslagcapaciteit is in de afgelopen jaren met de bouw van een nieuwe loods toegenomen tot meer dan 10.000 vierkante meter.



Kroon op het werk bij Port of Zwolle

Koning Willem-Alexander bracht onlangs een bezoek aan Port of Zwolle in Meppel. Port of Zwolle is het gezamenlijke havenbedrijf van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. „Het was een enorme eer om de Koning te mogen ontvangen in Port of Zwolle”, aldus Jeroen van de Ende, CEO Port of Zwolle.

ontwikkelen naar een circulaire hub voor logistieke bedrijvigheid. Nu is er opnieuw een aanvraag ingediend om bedrijven in de regio toekomstbepalend te maken, de arbeidsmarkt te versterken en de woon-, werk- en leefomgeving gezond, natuurinclusief en klimaatbestendig te maken. Ook dat is onder de aandacht gebracht bij de koning.

Werkbezoek

Tijdens het werkbezoek op twee locaties

sprak de koning met ondernemers over hun samenwerking met Port of Zwolle op het gebied van circulariteit, veranderende vervoerstromen, economische ontwikkeling en bestuurlijke samenwerking. De koning startte zijn bezoek bij Alumax Boats en vervolgens zijn weg per watertaxi naar het Fieldlab Circulair Ondernemen. Tijdens een korte wandeling vanaf de boot naar het Fieldlab kreeg het publiek de koning te zien bij de Galgenkampsbrug.

Hij vervolgt: „Het is een kroon op ons werk. In de afgelopen jaren groeide Port of Zwolle, mede door de inzet van ondernemers, overheid en kennisinstellingen. We bereikten veel door samen te werken. Ik durf wel te zeggen dat samenwerking in het DNA van Port of Zwolle en Regio Zwolle zit. Dat zagen we ook vandaag. Samenwerking met ondernemers en overheid. Zonder hen hadden we deze dag niet kunnen organiseren. Daar ben ik trots op.”

Regio Deal Regio Zwolle

„Port of Zwolle werkt binnen de Regio Deal Regio Zwolle aan het nog beter benutten van de strategische ligging en het versterken van het investeringsklimaat”, vertelt burgemeester Richard Korteland. „Deze samenwerking ontwikkelen we door met steun vanuit het Rijk en Europa.”

Circulaire hub

Een eerdere aanvraag van Regio Deal Regio Zwolle gaf Port of Zwolle de kans zich te



Koning Willem-Alexander op bezoek bij Alumax Boats in Meppel.



Specialist bij uitstek in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden Mooie projecten Hanse in Zuid-Holland



Van oudsher ontwikkelt en bouwt Hanse opslagloodsen voor akkerbouwers in binnen- en buitenland. Daarnaast is het Zeeuwse bedrijf in toenemende mate actief in de sectoren industrie en utiliteit. Dat blijkt bijvoorbeeld uit diverse mooie projecten in de regio Rotterdam-Rijnmond. De hands-on mentaliteit wordt gecombineerd met de modernste technieken.

Zo is Hanse aan de rand van Ridderkerk momenteel druk bezig met de bouw van de nieuwe hoofdvestiging van JIMMY Products BV, de producent van JIMMY's® Popcorn, Nachos en Dips. Het imposante pand op bedrijventerrein Dutch Fresh Port bevat onder andere 900 ton staal. Het betekent duurzame huisvesting voor hoofdkantoor, productiehal en distributiecentrum. Het pand is 150 bij 100 meter en 14 meter hoog. De eerste steen van het project is op 17 november 2023 gelegd en de oplevering is eind 2024.

Duurzaamheid

Met het prachtige pand worden hoofdkantoor, productie, verpakking, warehouse en

Artist impression van het imposante pand van JIMMY's op bedrijventerrein Dutch Fresh Port in Ridderkerk.

distributie op één locatie ondergebracht. Duurzaamheid is een belangrijke pijler van het project, met integratie van wind- en zonne-energie, biogas en een gescheiden afvoersysteem voor afval- hemel- en proceswater. Barth Installatietechniek uit 's-Gravendeel realiseert in opdracht van Hanse de installaties van het mooie project.

Waalhaven

Een onlangs al gerealiseerd sterk staaltje van Hanse in Rotterdam is de nieuwbouw van het enorme warehouse van Metaal Transport aan de Waalhaven op de Maasvlakte. Het

Rotterdamse bedrijf was ook zeer te spreken over de versnelde oplevering (vanwege de noodzakelijke verhuizing van het oude pand) in oktober 2023 van het gebouw. Metaal Transport is gespecialiseerd in opslag en transport van non-ferrometalen, staalproducten en ferro-legeringen. Het complex van 25.000 vierkante meter bestaat uit vijf compartimenten en een apart kantoor.

Den Haag

Medio oktober 2023 is ook de nieuwe loods van scheepswerf De Haas in Den Haag opgeleverd. Door een brand in maart 2022



Het nieuwe warehouse van Metaal Transport.

waren de loods en de 120 gestalde boten compleet verwoest. Naast opslag van boten voorziet Jachtwerf De Haas ook in laswerk, het uit- en inbouwen van motorblokken en boegschroeven. Er is eveneens een winkeltje met scheepsonderdelen in de fraaie nieuwe loods langs de Haagse Trekvaart.

Dordtse Kiltunnel

Hanse is al vele jaren actief in Zuid-Holland. Zo werd in 2021 een bijzonder project opgeleverd bij het tolplein van de Dordtse Kiltunnel. Binnen 24 uur werden een loopbrug, vakwerkspant en luifel gehesen waarbij de tunnel gewoon open kon blijven. Al het constructiewerk werd door Hanse gerealiseerd.

Distributiecentrum

Voor Cordeel heeft Hanse enkele jaren geleden ruim 1800 staal geleverd en gemonteerd voor het project Bleizo in Bleiswijk voor de ontwikkeling van een groot distributiecentrum langs de A12 tussen Zoetermeer en Waddinxveen. In de haven van Rotterdam heeft Hanse ook de constructie van 600 ton staal verzorgd voor recyclingbedrijf REKO. In 2016 realiseerde Hanse de ruwbouw van de nieuwe aankomsthal 2 van Rotterdam The Hague Airport.

Totaalleverancier

Hanse is specialist in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden. De onderneming uit Nieuwerkerk draagt zorg voor ontwerp, engineering, productie, montage en gevelbekleding van bedrijfspanden in de agrarische, industriële en utiliteitssector. Het 117 jaar jonge familiebedrijf is uitgegroeid tot een internationaal opererende totaalleverancier. „Wij zijn meestal hoofdaannemer van A tot Z, van vergunningaanvraag en fundering tot turn key oplevering van de nieuwbouw“, zegt Ruben de Jonge, namens de directie van Hanse.

Arbeidsmarkt

Wel wordt het door de krapte op de arbeidsmarkt lastig om technische vacatures passend in te vullen. Hanse doet daarom in toenemende mate een beroep op arbeidsmigranten, variërend van Oost-Europeanen tot Filipijnen. Daarnaast leidt het Zeeuwse bedrijf jongeren en zij-instromers ook zelf op tot echte vakmensen. Zo hebben inmiddels diverse studenten van de Hanse Vakschool de opleiding 'Allround dakdekker metaal' met goed gevolg afgerond.

Hanse Vakschool

De Hanse Vakschool is inmiddels een begrip. Momenteel is de derde lichting actief bij de specialist uit Nieuwerkerk in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden. „In september 2025 start de vierde lichting met weer een vijftal leerlingen. Vandaar dat we nu al druk aan het werven zijn. Met name richting scholieren van het derde jaar vmbo. Die



Het nieuwe complex van Metaal Transport aan de Waalhaven in Rotterdam.

gaan langzamerhand nadenken over hun toekomst. De Hanse Vakschool leidt op tot MBO 3 waarbij je alles leert van je collega's. Zeker voor praktische jongens is dat perfect. Ze werken graag met hun handen en lopen liever buiten“, aldus Ruben de Jonge, die samen met zus Marlinde en broer Jochem aan het roer staat van Hanse.

Baangarantie

De jongeren worden aangenomen met een BBL-contract: vier dagen in de week werken en één dag leren. „Er zit een baangarantie aan vast als de opleiding is afgerond. Als hoofdaannemer van allerlei pro-

Vervolg op pagina 39



De nieuwe lichting aan de Hanse Vakschool die in september 2023 is begonnen.

UW PARTNER IN VEILIGHEIDSOPLEIDINGEN

WAAROM RELYON NUTEC?

- » Wereldwijd erkend en gecertificeerd
- » Hoge trainingsfrequentie op open cursussen
- » Hoge kwaliteit door vakkundig en ervaren personeel
- » Trainingsoplossingen op maat
- » 24/7 toegang tot alle trainingen
- » Opleidingen in het Nederlands, Engels of Frans

**VEILIGHEID IS NIET ALLEEN ONS VAK,
HET ZIT IN ONS DNA!**

CERTIFIED TRAINING PROVIDER



GEWELD WET. 2010 ICS/ISA 107.



RelyOn Nutec Belgium bv

Esplanadestraat 1, 8400 Oostende

+32 (0) 59 29 59 10 • info@be.relyonnutec.com

www.relyonnutec.com



Jachtwerf De Haas in Den Haag.

jecten doen wij alles in de bouw 'in house'. De leerlingen worden door onze eigen mensen opgeleid. Sommigen gaan zelfs verder met MBO 4 of HBO om bijvoorbeeld uitvoerder te worden."

Theorie

Na vier dagen praktijk is het op vrijdag tijd voor theorie. De eerste vier uur wordt er door collega's les in funderingstechnieken en 'montage dak en gevel' gegeven. Na de middag worden sowieso vier uur vaste vakken als Nederlands, rekenen en burgerschap gegeven. Engels is nog een keuzevak, maar wordt steeds belangrijker, mede vanwege de buitenlandse projecten.

Goede mix

„Alle voormalige studenten aan de Hanse Vakschool draaien volledig mee in ons bedrijf. Onze eigen opleiding is dan ook een mooie manier om vacatures in te vullen. Hanse is een 'vooruitstrevende onderneming'. Dat zie je aan onze vakschool, maar ook aan de digitale werkplaats en de projecten die steeds groter en specialer worden. Met dank aan de kennis en kunde van onze medewerkers. Daarbij is ons personeelsbestand is een goede mix van jong en oud", vervolgt Ruben.

Werkgelegenheid

Er werken bij Hanse ondertussen 170 mensen in vaste dienst. Dat is inclusief het tiental werknemers van dochteronderneming Hendrickx Constructie uit Ossendrecht (overgenomen medio 2020). Daarnaast

wordt ook regelmatig een beroep gedaan op een flexibele schil van onderaannemers.

Machinefabrieken

Hanse is in heel Nederland, België en Duitsland actief, maar ook veel verder over

de landsgrenzen. Zo heeft de Zeeuwse onderneming agrarische loodsen in Canada, de Verenigde Staten en Afrika gebouwd. En voor het Duitse Siempelkamp werden in de afgelopen jaren grote hoeveelheden staal geleverd voor de bouw van machinefabrieken in Brazilië, de Verenigde Staten, Oost-Europa en IJsland.

MAF Suriname

Voor de 75-jarige niet-commerciële vliegtuigmaatschappij MAF in Suriname is onder regie van Hanse een gloednieuwe hangar gebouwd, die afgelopen september officieel werd geopend. Mission Aviation Fellowship Suriname is van groot belang voor medische hulp en gemeenschapontwikkeling in het binnenland van Suriname.

MVO

Het strookt met de filosofie van Hanse waarbij naast het genereren van business ook maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) een belangrijke kernwaarde is. Hanse stelt haar expertise ook graag ter beschikking aan kleine boeren in arme landen. Zo zijn in de afgelopen jaren opslagloodsen in de Afrikaanse landen Kenia, Senegal en Tanzania gebouwd.


Vacatures

Er zijn momenteel diverse vacatures bij Hanse zoals constructiebankwerker, betonimmerman, planner, bouwkundig tekenaar en bouwkundig werkvoorbereider.

www.hansegroep.nl



Dordtse Kil.



Het vermogen om te genieten

Vermogensbeheer | Beheerd beleggen | Lijfrente

www.trustus.nl



Pfauth Logistics B.V.
+31(0)118 46 77 99
info@pfauth.nl
www.pfauth.nl

OPSLAG TRANSPORT DOUANE



UW
ADR OPSLAG
SPECIALIST

PFAUTH
Logistics



Dé betrouwbare regisseur & specialist van de internationale keten op het gebied van (gevaarlijke stoffen) opslag, transport en douane.

We always find a way..

Vorbij Funderingstechniek breidt wagenpark uit

Vorbij Funderingstechniek uit Amsterdam heeft een tweede Volvo FH16 650 8x4 zwaartransport trekker toegevoegd aan het wagenpark. De funderingsspecialist vervoert met deze truck materialen voor funderingsmachines. De truck is onlangs geleverd door Volvo Group Truck Center Amsterdam.

Vorbij Funderingstechniek is gespecialiseerd in funderingen voor de infra-, water-, utiliteits- en industriebouw. Met twee trekker semi-dieplader combinaties worden alle materialen vervoerd die nodig zijn bij funderingswerkzaamheden, zoals draglineschoten, giekstukken, ballast- en heiblokken.

We rijden al sinds 2000 uitsluitend met Volvo-trucks", zegt Marc van Wees, planner bij Vorbij Funderingstechniek. „Volvo heeft een aantal functies die perfect zijn voor ons type transport, zoals I-Shift met kruipversnellingen. Dat is echt de perfecte versnellingsbak voor ons werk. Chauffeurs kunnen daarmee op zeer lage snelheid manoeuvreren zonder de koppeling te overbelasten. Ideaal, aangezien we ook regelmatig in krappe binnensteden komen en veelal op bouwterreinen rijden.”

Maatwerk

De nieuwe Volvo FH16 is helemaal naar de wensen van Vorbij Funderingstechniek gespecificeerd. Chauffeur Leon Potuijt: „We hebben gekozen voor een kortere wielbasis



De nieuwe Volvo FH16 8x4 zwaartransport trekker.

van 3,70 meter, die af fabriek geleverd is. We hebben een ontheffing voor een maximale lengte van 27,5 meter. Met de iets kortere wielbasis blijven we met onze 4-assige semi-dieplader binnen deze maximaal toegestane lengte en kan ik ook net iets krapper draaien.”

Efficiënter

De nieuwe Volvo FH16 biedt Vorbij Funderingstechniek meer mogelijkheden om efficiënter te werken. „Voor deze trekker semi-dieplader combinatie hebben we een ballastontheffing tot 100 ton, maar in de praktijk zitten we op een totaalgewicht van maximaal 80 ton. Dat is meer dan dat ik met mijn vorige truck had en dat betekent in de praktijk dat alle onderdelen voor onze zwaarste kraan op één combinatie passen. Voorheen moesten we dat over twee combinaties verdelen.”

Nieuwste veiligheidssystemen

De truck is voorzien van de nieuwste veiligheidssystemen, zoals de dodehoekcamera die af fabriek in de spiegelsteun zit. Tevens is er een achteruitrijcamera op de trailer geplaatst. De chauffeur kan de beelden van die camera zien op het secundaire display in de cabine. Ook heeft deze truck Volvo

Dynamic Steering die naar wens van de chauffeur kan worden ingesteld. „Zeker op zwaar terrein en op plekken waar je veel moet manoeuvreren is het een groot voordeel dat de truck zo licht stuurt. Verder is de truck volledig luchtgeveerd. Een van de voordelen daarvan is dat de truck op bouwterrein kan worden 'opgepompt', zodat de bumper niet in aanraking komt met het terrein. Ik ben trots dat ik met zo'n mooie truck mijn werk mag uitvoeren”, benadrukt chauffeur Potuijt.

Zwaartransport

Vorbij heeft veel gehad aan de expertise van Volvo in het zwaartransport. „We hebben verschillende keren met elkaar om de tafel gezeten om de best mogelijke configuratie samen te stellen voor onze wensen, met een zo'n kort mogelijke wielbasis waar alle assen goed worden uitgenut. Ook de chauffeur heeft bij ons veel inspraak. Hij werkt er elke dag mee en weet precies wat hij nodig heeft. Zo heeft Ematri uit Barneveld de kastenwand achter de cabine precies opgebouwd zoals Leon die wil hebben. Ematri verzorgt ook de opbouw van de custom made dieseltank”, aldus planner Van Wees.

Service van de werkplaats

De keuze is mede gebaseerd op de service van de werkplaats van Volvo Group Truck Center in Amsterdam. „De truck is één, maar de service die de dealer verleent is voor ons net zo belangrijk. We gebruiken onze twee trucks voor heel specifieke werkzaamheden. Als de truck stilstaat, kan ik niet werken”, aldus chauffeur Potuijt.



Chauffeur Leon Potuijt van Vorbij Funderingstechniek.

Nieuwsberichten

Markiezaat Container Terminal haalt per dag 260 vrachtwagens van de weg

Na de laatste vergunningen kan logistieke dienstverlener H.Essers starten met de bouw van de langverwachte containerterminal op de kop van het Noordland in Bergen op Zoom. De nieuwe terminal zal naar verwachting begin 2026 operationeel zijn en de huidige inlandse terminal volledig vervangen. Bij de terminal kunnen grotere binnenvaartschepen geladen worden en vrachten gebundeld.

Bergen op Zoom vormt met enerzijds haar strategische ligging tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen en directe toegang tot het Schelde-Rijnkanaal, en anderzijds de mogelijkheid tot de opslag van tank- en koelcontainers, het perfecte tussenstation voor vervoer van containers over het water en transport naar het achterland. De terminal wordt gezien als een belangrijke versterking van de NorthSea-med Corridor binnen het Europese TEN-T-netwerk.

Bereikbaarheid

„We zetten als bedrijf meer en meer in op transport via het binnenwater, en deze terminal zal zo'n 260 vrachtwagens per dag van de weg halen. Door de betere bereikbaarheid van de nieuwe buitendijkse terminal vanaf het Schelde-Rijnkanaal, vermindert ook de ver-



keersdrukke door de bebouwde kom. Andere initiatieven, zoals accu-laden, zonnepanelen en walstroom (waardoor dieselgeneratoren tijdens verblijf in de haven uitgeschakeld kunnen

blijven) helpen flink bij de reductie van CO₂ en stikstof”, aldus Richard Klaassen, Operations Manager bij H.Essers, dat onlangs de Meeûs Groep heeft overgenomen.

De terminal en de nieuw te ontwikkelen magazijnruimte zijn goed voor de werkgelegenheid met 150 directe- en indirect zelfs 300 nieuwe banen. ■

Heineken: elektrisch vrachtvervoer over de grens

Heineken maakt de eerste reis van elektrische vrachttransport over de grens in samenwerking met Einride, dat vrachtvervoertechnologieën ontwerpt, ontwikkelt en implementeert om de overgang naar duurzaam transport te versnellen. Centraal staat de hervorming van het vrachtvervoer.

Door de introductie van elektrisch vrachtvervoer, aangedreven door hernieuwbare elektriciteit, tussen de brouwerij van Heineken in Den Bosch en het distributiecentrum in Duisburg zullen de bedrijven de CO₂-uitstoot naar verwachting met 930 ton per jaar verminderen, als eerste stap in de overgang naar gedecarboniseerde vrachttransporten. Dit sluit aan bij de ambitie van Heineken om tegen 2040 net zero CO₂-uitstoot te bereiken in de waardeketen, waarbij logistiek 12 procent van hun totale CO₂-uitstoot vertegenwoordigt.



Implementatie

De eerste fase van het project bestaat uit de volledige implementatie van het aanbod van Einride. Dit omvat de inzet van elektrische vrachtwagens

die worden aangedreven door hernieuwbare energie, de oprichting van laadinfrastructuur en de integratie van het op AI gebaseerde besturingssysteem, Einride Saga, dat het volledige

ecosysteem aandrijft. Een eerste vloot van vijf vrachtwagens, van het model Mercedes eActros 300, zal dagelijks tien volle vrachtwagenladingen vervoeren (ongeveer 540 km per vrachtwagen).

Laadinfrastructuur

De laadinfrastructuur die is gebouwd om de routes van stroom te voorzien, is gebaseerd op de Kempower-laadoplossing, geïntegreerd met Saga. Met behulp van op data gebaseerde inzichten zal Saga routes optimaliseren, energieverbruik minimaliseren en nauwkeurig toezicht houden op emissiereducties. Einride heeft geholpen om de CO₂-uitstoot van de voertuigen van haar zakelijke partners met maximaal 95% te verminderen in vergelijking met dieselalternatieven. „Decarbonisatie van logistiek speelt een sleutelrol bij het realiseren van de net zero-ambitie van Heineken”, aldus Arjen van der Woude, Director Strategic Sourcing Supply Chain bij Heineken. ■



Containerhub versterken op veilige, duurzame en efficiënte wijze

Haven van Rotterdam is toekomstbestendig

Hanna Stelzel is vanaf 1 maart als Director Containers binnen de afdeling Commercie van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) verantwoordelijk voor alle activiteiten binnen de containerketen op zee, in de haven én het achterland. Stelzel volgt hiermee Hans Nagtegaal op.

Stelzel heeft een achtergrond in de Duitse automotive industrie, logistiek en digitalisering. Ze is sinds 2018 werkzaam bij HbR en heeft in verschillende functies succesvolle bijdrages geleverd aan het verhogen van de efficiency in de logistieke keten. Stelzel zal zich in haar nieuwe rol focussen op de efficiënte en duurzame afhandeling van containers in de gehele logistieke keten via Rotterdam.

Efficiënter

Om de positie van de Rotterdamse haven als containerhub verder te versterken, zal er gekeken moeten worden naar de capaciteit en efficiëntie van de gehele containerketen en niet alleen die van de containerterminals. Om in 2035 zo'n 8 miljoen TEU meer, op een veilige, efficiënte en duurzame manier te kunnen afhandelen is een naadloze integratie van zee en achterland nodig en moeten de verbindingen tussen haven en achterland efficiënter worden. Daarnaast is samenwerking met marktpartijen in het optimaliseren van de digitale infrastructuur van groot belang. Deze ambitie vraagt van partijen dat zij informatie uitwisselen en samenwerken in het belang van de Rotterdamse haven.

Toekomstbestendig

Matthijs van Doorn, directeur Commercie bij Havenbedrijf Rotterdam: „De container-

overslag zal de komende decennia blijven groeien. Rotterdam heeft vroegtijdig geïnvesteerd in het uitbreiden van de capaciteit in de haven en zal deze groei op een duurzame en efficiënte manier faciliteren. Ook richting het achterland. Hanna is met haar jarenlange ervaring in digitale procesoptimalisatie en achterland logistiek de aangewezen persoon om ons te helpen deze ambities te realiseren en verder te gaan bouwen aan een toekomstigbestendig en evenwichtig logistiek systeem.”

Economie

De haven van Rotterdam is een belangrijke pijler in het Nederlandse en Europese transport- en economische systeem. De haven biedt naast grote economische en maatschappelijke waarde voor de regio Rotterdam-Rijnmond ook voordelen voor de logistieke sector en het importerend en exporterend bedrijfsleven in de rest van

Nederland en Europa in de vorm van werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en bedrijfsvestigingen.

Kerntaken

De kerntaken van het Havenbedrijf zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven en het handhaven van de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart. Doel van Havenbedrijf Rotterdam is de versterking van de positie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én toekomstbestendig industriecomplex. Daarbij draait het niet om omvang, maar vooral om kwaliteit. Havenbedrijf Rotterdam voelt zich verantwoordelijk voor de invloed van de activiteiten in de haven op het klimaat en de directe omgeving. Veiligheid en gezondheid van huidige en toekomstige generaties staan voorop in de keuzes die het Havenbedrijf maakt, ook in samenwerking met het bedrijfsleven.



Hanna Stelzel is vanaf 1 maart Director Containers bij Havenbedrijf Rotterdam.

Feiten en cijfers

Havenbedrijf Rotterdam: ca. 1.300 werknemers, omzet ca. EUR 825 miljoen en bruto investeringen EUR 257 miljoen.
Havengebied: 12.500 ha havengebied (land & water, waarvan meer dan 6.000 ha bedrijfsterreinen).
Lengte havengebied: ruim 40 km.
Goederenoverslag: ca. 467 miljoen ton goederen per jaar.
Scheepvaart: ca. 30.000 zeeschepen en ca 100.000 binnenvaartschepen per jaar.
Werkgelegenheid: 193.000 arbeidsplaatsen (direct en indirect).
Toegevoegde waarde: 30,6 miljard euro, 3,2% van het BBP. Voor heel Nederland brengt de Rotterdamse haven werkgelegenheid van meer dan 500.000 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van ruim 60 miljard euro met zich mee.



Supply chain specialist in Machinery, Industrial en Chemicals

Broekman Logistics investeert in heavy-lift center

Broekman Logistics kondigt investeringen aan in haar Project Services terminal op Rotterdam-Heijplaat, die wordt omgebouwd tot een kadegebonden locatie voor assemblage en technische diensten voor industriële en offshore apparatuur en zware machines. CLdN heeft recentelijk Broekman Distriport Real Estate BV en haar dochteronderneming Broekman Distriport BV overgenomen. Dit biedt de mogelijkheid om CLdN's dienstenaanbod van en naar de Rotterdamse haven verder uit te breiden en te diversifiëren.

„De overname van Distriport past perfect in de strategie van CLdN om te investeren in haveninfrastructuur van hoge kwaliteit. Het stelt ons in staat om ons eigen netwerk van diensten in en vanuit Rotterdam verder uit te bouwen en extra voordelen te bieden aan bestaande en nieuwe klanten”, aldus Florent Maes, CEO van CLdN.

Strategie

Voor Broekman Logistics betekent deze transactie de volgende stap in het realiseren van de strategie zoals eind 2023 is gepresenteerd: end-to-end supply chain specialist binnen de drie marktsegmenten Machinery, Industrial en Chemicals. Daartegenover staat dat op de multifunctionele terminal Distriport naast RoRo-opleggers ook staal en containers worden behandeld.

Distriport

Met de overname van de Distriport terminal versterkt CLdN haar positie in Rotterdam. Distriport beslaat een terrein van 22 hectare aan de Britanniëhaven tegenover de bestaande terminal van CLdN in Rotterdam.

De Broekman Project Services terminal, met het heavy-lift center waar tot 700 meter indoor kan worden getild. De technical assembly facilities vinden in één van de vier hallen plaats.

De infrastructuur op Distriport omvat 630 meter kade voor roll-on / roll-off (RoRo) en load-on / load-off (LoLo) schepen; containerhandling en opslagfaciliteiten.

Alle vertrouwen

„Terwijl Distriport een duidelijke strategische fit heeft met de activiteiten van CLdN, is het minder in lijn met de strategische focus van Broekman Logistics als industrie specialist in Machinery, Industrial en Chemicals. We hebben er alle vertrouwen in dat alle 80 collega's een goede toekomst tegemoet gaan bij CLdN”, aldus Rik Pek, CEO van Broekman Logistics.

Impuls

„Toen onze buurman CLdN ons benaderde, realiseerden we ons dat deze transactie een verdere impuls kan geven aan onze al succesvolle strategie. Zo kan ook ons aanbod op het gebied van assemblage en 'postponed manufacturing' dienstverlening verder wor-

den uitgebreid”, aldus Nicolas Parey, CFO van Broekman Logistics. Het Rotterdamse bedrijf blijft zich richten op de breakbulk klanten en het industriële segment. Onlangs voegde Broekman Logistics kadekraan capaciteit en een technische assemblagehal toe op de Heijplaat terminal, die reeds de zwaarste indoor heavy-lift kraan in de Rotterdamse haven huisvest.

Toegevoegde waarde

CLdN is een toonaangevende leverancier van geïntegreerde quay-to-quay en door-to-door logistieke oplossingen, met 30 schepen en meer dan 200 afvaarten per week. Broekman Logistics voorziet in terminalopslag, overslag en stuwadoorsdiensten. Binnen de contractlogistiek worden de opslagdiensten uitgebreid met een breed scala aan waarde toevoegende logistiek, waaronder technische diensten zoals assemblage- en productieactiviteiten.

www.broekmanlogistics.com



Distriport werd recentelijk overgenomen door CLdN.



Industry Solutions



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

BeNeFraLux marktleider in industriële coatings

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

IRIS NV | Bazellaan 5 | 1140 Brussel | België

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

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

Duurzame oplossingen

Toekomstbestendig ondernemen doe je samen

We leven in een tijd van grote veranderingen. Jij als binnenvaartondernemer weet dat dat ook kansen biedt. Om zaken anders aan te pakken, om beter te worden en meer te focussen op de lange termijn. Met oog voor de omgeving én de toekomst. Wil je met ons sparren over je investering? Onze adviseurs staan voor je klaar. Zo maken we samen je bedrijf duurzamer.

