

# seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



33e JAARGANG  
NUMMER 2 - 2024

 **30 jaar**  
de juiste koers  
[WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL](http://WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL)



# GREENPOINT<sup>®</sup>

*Pure fuels and energy*



**VAN PEPERSTRATEN GROUP**

**AKKERBOUW - MAKELAARDIJ - ONROEREND GOED - ONTWIKKELING**

Van Peperstraten Group

Tonisseweg 8

3255 LT Oude Tonge

T 0187-641180

F 0187-643083

E [info@vanpeperstraten.nl](mailto:info@vanpeperstraten.nl)

[www.vanpeperstraten.nl](http://www.vanpeperstraten.nl)

Verschijnt 7 x per jaar

**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.grafgroepzuid.nl

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

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

ISSN: 1387-5671

# seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

## Voorwoord

In Seaport nr. 2 staat duurzaamheid centraal. Zo is speerpunt van beleid van Port of Antwerp-Bruges om een Europese waterstofhub te ontwikkelen voor de import, lokale productie en distributie naar het achterland van groene energie. De fusiehaven stimuleert de circulaire economie met Warmtenet Antwerpen Noord, in samenwerking met duurzame afvalbeheerder Indaver.

Medio maart is het eerste waterstofstation op Goeree-Overflakkee feestelijk geopend. De Greenpoint Clean Energy Hub in Oude-Tonghe is het resultaat van een jarenlange samenwerking tussen de Van Peperstraten Group en Van Kessel Olie. Duurzame (zonne) energie en water van het akkerbouwbedrijf van Van Peperstraten wordt via elektrolyse omgezet in groene waterstof.

Port of Moerdijk wil uitgroeien tot hotspot voor circulaire chemie in Nederland. De haven mikt hierbij op meerdere waardestromen: circulaire plastics, circulaire batterijen en vergroenen van plastics; die komen uit een biogeen product (bijvoorbeeld suikerbieten) die kunnen worden omgezet in plastics.

Padmos is een van de toonaangevende scheepsbouwers van diverse duurzame visserijsschepen. Momenteel is er veel ombouw van schepen, gericht op duurzaamheid, waardoor er minder brandstof hoeft te worden verbruikt. Op de werf in Bruinisse wordt de laatste hand gelegd aan een kunststof mast die de stalen mast van een Noordzeekotter gaat vervangen. Dit zorgt voor een belangrijke gewichtsbesparing en ook de CO<sub>2</sub>-footprint wordt veel lager. Bovendien is het kunststof goed recyclebaar.

Op Schouwen-Duiveland waren er ook rondleidingen bij autodemontagebedrijf Ad Stouten BV in Oosterland en bij Groenleer Metaalrecycling BV in Zierikzee. Bij beide bedrijven is duurzaamheid in het DNA verweven.

Voor ondernemer Hendrik van der Ham van Bridges2000 uit Zevenbergen is duurzaamheid zelfs een roeping. „Anders denken begint bij niet zomaar geld als eerste zetten maar onderhouden en conserveren, waardoor hergebruik en behoud van omgeving en alle producten veel normaler wordt. Dan maak je ook betere keuzes en krijg je gezondere bedrijven. De kwaliteit van het leven moet op het eerste plan komen.”

## Inhoud nummer 2-2024

Port of Antwerp-Bruges: op weg naar een klimaatneutrale haven .....	2
Greenpoint Clean Energy Hub in Oude-Tonghe.....	6
Column Conway Advocaten.....	11
Flexibiliteit en duurzaamheid, de pijlers van Bridges2000 .....	12
Groenleer Metaalrecycling: duurzaamheid in het DNA .....	15
Modal shift in droge bulk biedt duurzame oplossing.....	17
Duurzame scheepsbouwer Padmos is specialist in visserijsschepen.....	18
Moerdijk mikt bij circulariteit op meerdere stromen .....	22
Nieuw veiligheidssysteem voor Mammoet-kranen.....	24
Haven Oostende zet sterk in op circulariteit .....	26
PortXL, innovatiehub van het Nederlandse Ministerie van Defensie.....	29
Walstroo aansluiting voor Damen Shiprepair Amsterdam .....	31
Ad Stouten BV is altijd duurzaam bezig.....	32
'DelfSail 2024' smeedt integraal veiligheidsplan .....	36
Boekbesprekingen .....	40



# Port of Antwerp-Bruges zet sterk in op waterstof Op weg naar een klimaatneutrale haven

Port of Antwerp-Bruges heeft een duidelijke focus op het verenigen van economische groei en duurzaamheid. De strategie van de wereldhaven is de ontwikkeling van een Europese waterstofhub voor de import, lokale productie en distributie naar het achterland van groene energie. Zo wordt verder koers gezet naar een duurzame haven van de toekomst.

Als wereldhaven en poort naar en van Europa is Port of Antwerp-Bruges een cruciale schakel in de internationale logistieke keten. Daarom staat duurzame groei centraal, niet alleen door investeerders aan te trekken, maar ook door zelf te investeren. De komende tien jaar voorziet de haven daarom in een investeringsprogramma ter waarde van € 2,9 miljard, onder andere in nieuwe infrastructuur zoals een kaaimuur voor de Europa Terminal, de Royerssluis en restgronden op Linkeroever.

## Warmtenet Antwerpen Noord

Zowel wat betreft de energiebevoorrading als de energietransitie wil de haven ook in de toekomst haar pioniersrol blijven vervullen. Zo wordt de circulaire economie gestimuleerd met de implementatie van het Warmtenet Antwerpen Noord-project, in samenwerking met duurzame afvalbeheerder Indaver. Binnenkort zal de eerste levering van warmte plaatsvinden.

*De Hydrotug 1, de eerste sleepboot op waterstof die ingezet wordt in het Antwerpse havengebied.*

## Port of Antwerp-Bruges

Dit warmtenet zal warmte leveren aan Boortmalt. Die heeft in de Antwerpse haven, zo'n 10 km van de site van Indaver in Doel, de grootste mouterij ter wereld met een grote warmtevraag voor het moutproces. Binnenkort zal Boortmalt mout kunnen produceren met de warmte van Warmtenetwerk Antwerpen Noord.

## Residentieel netwerk

In opdracht van de Stad Antwerpen wordt ook een residentieel netwerk aangelegd. Daardoor zullen de bewoners van zo'n 3200 sociale woningen van Woonhaven, scholen en openbare gebouwen in de wijken Luchtbal en Rozemaai gebruik kunnen maken van de

industriële restwarmte. Dit warmtenet is een cruciaal onderdeel van het stedelijk klimaatbeleid van Stad Antwerpen dat als doel heeft om de stad klimaatneutraal te maken.

## Belangrijke besparing

Doordat Boortmalt en de residentiële gebruikers geen fossiele brandstof meer hoeven aan te spreken, wordt een belangrijke besparing van onder meer aardgas gerealiseerd. De transitie van fossiele brandstof naar restwarmte betekent ook een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80.000 ton per jaar (wanneer de volledige capaciteit van het warmtenet wordt benut). Dit komt overeen met de jaarlijkse uitstoot van 25 000 Antwerpse gezinnen.



### NextGen District

Bijzonder aan dit netwerk is dat het een 'open access' netwerk wordt. Elk bedrijf in de haven dat warmte produceert en/of wil afnemen kan met andere woorden ook in een latere fase nog toetreden. Het leidingennetwerk loopt onder meer langs de terreinen van het NextGen District. Deze voormalige site van General Motors) wordt verder ontwikkeld tot een hotspot voor innovatieve bedrijven die mee bouwen aan een circulaire economie.

### Import groene energie

Om te voldoen aan de aanzienlijke vraag naar hernieuwbare energie, richt de haven zich niet alleen op lokale zonne- en windenergie, maar wordt ook sterk ingezet op de import van groene energie. Waterstof fungeert als grondstof voor de industrie en brandstof voor de scheepvaart. Hiermee wordt de strategie om van de haven een Europese klimaatneutrale waterstofhub te maken, concreet vormgegeven. Zo zal dit jaar de eerste bunkering van groene methanol plaatsvinden.

### Vergroening vloot

Als onderdeel van de vergroening van de vloot van Port of Antwerp-Bruges worden twee baanbrekende schepen geïntroduceerd: de Methatug, 's werelds eerste sleepboot op methanol, en een elektrische RSD, een primeur voor Europa. Daarnaast wordt walstroom verder ontwikkeld zodat de walstroominstallatie voor de cruiseterminal in Zeebrugge in 2026 operationeel kan zijn. De haven werkt ook samen met de industrie aan CO<sub>2</sub>-reductie door het afvangen van CO<sub>2</sub>. Naar verwachting zullen de werkzaamheden aan de CCS-terminal dit jaar van start gaan.

### Hydrotug 1

Eind vorig jaar vond al de doop plaats van de Hydrotug 1, de eerste sleepboot op waterstof die ingezet wordt in het Antwerpse havengebied. Deze baanbrekende ontwikkeling speelt een cruciale rol in de inspanningen van Port of Antwerp-Bruges om de eigen vloot groener te maken en tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. De Hydrotug 1 bevestigt de internationale voortrekkersrol van CMB.TECH in de transitie naar schepen, aangedreven door een milieuvriendelijke brandstof. De Hydrotug 1 is de eerste sleepboot ter wereld die wordt aangedreven door verbrandingsmotoren die waterstof verbranden in combinatie met traditionele brandstof.

### Waterstof

„Waterstof is een van de sleutels tot een economie en samenleving met een minimale impact op het klimaat. Als zodanig is het een van de grondstoffen, energiebronnen en brandstoffen van de toekomst. Port of



*De MSC Aurora is onlangs met 16 meter diepgang naar Antwerpen gevaren.*

Antwerp-Bruges wil zijn potentieel ten volle benutten en engageert zich als actieve pionier in de waterstofeconomie op Europese schaal”, aldus Jacques Vandermeiren, CEO Port of Antwerp-Bruges.

### 'Green port'

„Port of Antwerp-Bruges koestert de ambitie om als 'green port' en als pioniers dé energiepoort van Europa te worden. Waterstof vervult in die ambitie een belangrijke rol”, onderstreept Annick De Ridder, Havenschepen van de Stad Antwerpen en voorzitter van de raad van bestuur van Port of Antwerp-Bruges. In weerwil van de wereldwijde geopolitieke spanningen en ondanks een daling in de goederenoverslag van 5,5 procent heeft de fusiehaven zelfs aan marktaandeel gewonnen in de Hamburg-Le Havre range. „Onze haven is dé economi-

sche motor van Vlaanderen. Die motor hield het afgelopen jaar ondanks grote economische en geopolitieke uitdagingen goed stand dankzij alle werknemers en bedrijven die het beste van zichzelf geven”, vervolgt de havenschepen.

### Investeringen

De haven zorgt voor de nodige welvaart. „Om duurzaam te kunnen blijven groeien is het uiterst belangrijk dat we aantrekkelijk genoeg blijven om de nodige investeringen aan te blijven trekken. Sleutelprojecten zoals ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen) en NSZ (Nieuwe Sluis Zeebrugge) blijven dan ook de hoogste prioriteit hebben om ook in de toekomst onze positie als wereldhaven te verzekeren. Het jaar 2024 is in ieder geval

*Vervolg op pagina 5*





# HEROS

WORKING FOR THE FUTURE

WAT OVER  
BLIJFT IS  
TOEKOMST

[www.heros.nl](http://www.heros.nl)

## granova®



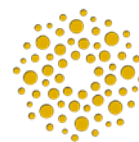
GRANUMIX  
granova®



COMBIMIX  
granova®



DRAINMIX  
granova®



IMMOMIX  
granova®

goed gestart met de vergunning voor Ineos. Uitstekend nieuws voor onze jobs én onze Vlaamse welvaart”, aldus de havenschepen.

### Klimaatneutrale haven

„We zijn ondertussen bijna twee jaar één haven en de toegevoegde waarde laat zich duidelijk zien, vooral gezien de huidige moeilijke context. Daardoor kunnen we de containervolumes spreiden over beide platformen en zijn we een sterker merk als haven op internationaal niveau. Als fusiehaven zetten we samen met de industrie ook belangrijke en essentiële stappen in de energietransitie, op weg naar een klimaatneutrale haven in 2050”, aldus Dirk De fauw, burgemeester van de stad Brugge en voorzitter van Port of Antwerp-Bruges.

### Omgeving

Naast economie ligt de focus ook duidelijk op mens en omgeving. „We willen meerwaarde kunnen creëren voor zowel economie als ecologie en zowel voor de huidige samenleving als toekomstige generaties. We zijn een haven van en voor mensen en ons bewust van de impact van onze activiteiten op de omgeving en de omwonenden. Daarom blijven we inzetten op de kwaliteit van onze omgeving”, gaat De fauw verder.

### Allergrootste schepen

De fusiehaven beschikt over de unieke combinatie van een inlandhaven en de nautische toegankelijkheid van een diepzeehaven voor de grootste containerschepen. Ook schepen met meer dan 24.000 TEU kunnen de haven aanlopen. MSC Aurora was onlangs het eerste containerschip dat, onder het normale toelatingsbeleid en niet als proefvaart, met 16 meter diepgang naar Antwerpen is gevaren. Een absolute mijlpaal. Dit opent deuren voor Antwerpen om de eerste aanloophaven te zijn voor de allergrootste schepen.



### Internationale positie

Met haar sterke internationale positie kan Port of Antwerp-Bruges het verschil maken in uitdagingen als de energietransitie. In de eerste plaats is er lokale productie van groene energie via het grootste onshore windpark in Antwerpen en offshore windindustrie in Zeebrugge. Bovendien wordt er zowel in Antwerpen als in Zeebrugge een waterstoffabriek gebouwd.

### Import

Lokale productie van groene energie is echter bij lange na niet toereikend om in de behoefte te voorzien. Vandaar dat ook sterk ingezet wordt op de import van duurzame energie uit landen met veel wind en zon, waar groen kan worden geproduceerd. In het kader van de energietransitie zijn groene grondstoffen (zoals groene waterstof, methanol en ammoniak) essentieel. Die kunnen bijvoorbeeld worden geïmporteerd uit Oman naar Zeebrugge en via Antwerpen ook

verder worden gedistribueerd naar het achterland zoals naar Duitsland (Ruhrgebied) waar de sterk aanwezige (chemische) industrie eveneens moet vergroenen.

### Ideale hub

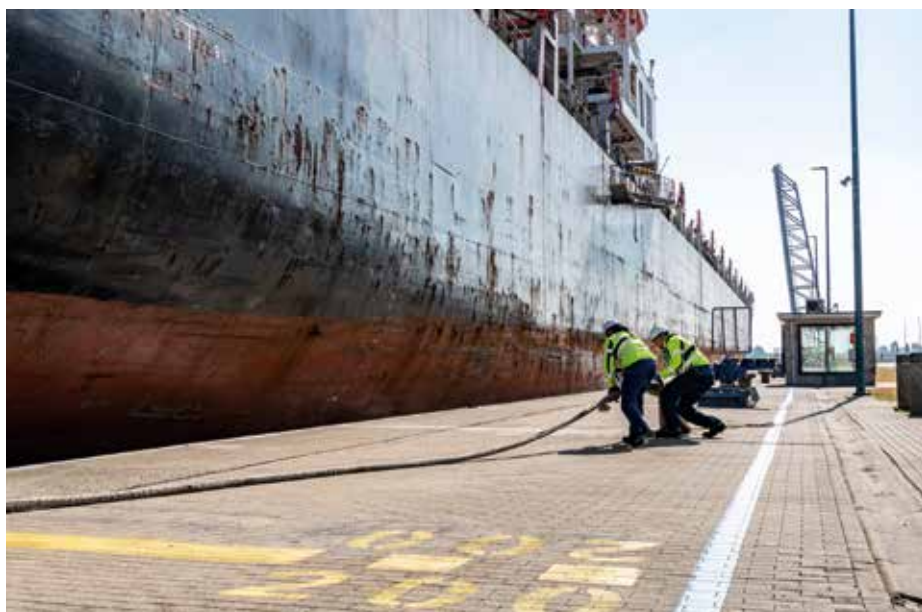
Juist doordat Port of Antwerp-Bruges een uitgebreid ecosysteem heeft van industriële en logistieke bedrijven – met de juiste know how over chemische processen, logistiek, operaties en infrastructuur – is het de ideale hub voor alternatieve energiestromen. „Eén van de belangrijkste drijfveren voor de fusie met Zeebrugge is de energietransitie, om een sleutelrol te spelen in zowel de import, de lokale productie als de distributie van groene waterstof en waterstoffdragers als ammoniak en methanol. Vanaf 2026 zullen we de eerste groene waterstofmoleculen kunnen ontvangen”, legt de burgemeester van Brugge uit.

### LNG terminal

Zeebrugge staat bekend om de grote invoeren opslagterminal voor vloeibaar aardgas (LNG), waar meer dan een tiende van het Europese gasverbruik binnenkomt. Die ervaring met de invoer en opslag van aardgas is een belangrijke springplank voor hetzelfde verkeer in groene waterstof. Zeebrugge kan zo een draaischijf worden voor groene energiestromen naar zowel de industrie in België als in de naburige landen.

### Waterstofsnelweg

Fluxys Belgium bouwt momenteel het eerste deel van een waterstofsnelweg tussen Zeebrugge en Brussel. De pijpleiding betreft het traject tussen Desteldonk en Opwijk, goed voor een totale lengte van 44 kilometer. Deze leiding loopt parallel met een bestaande aardgasleiding. Het deel tussen Desteldonk en Zele is inmiddels al operationeel. De waterstofsnelweg zorgt voor een versnelling in de energietransitie.



A photograph of the Greenpoint Clean Energy Hub in Oude-Tonghe. The image shows a modern, green and white structure with a canopy over a hydrogen refueling station. A tall signpost next to it displays the Greenpoint logo and various logos of partner companies like van Kessel, Rolande, and Visa. The text 'waterstof tankstation' is visible on the station's interface.

# Van Peperstraten Group zet eigen zonne-energie en water via elektrolyse om in waterstof Greenpoint Clean Energy Hub in Oude-Tonghe

Aan de Tonisseweg in Oude-Tonghe is medio maart het eerste waterstof-tankstation op Goeree-Overflakkee feestelijk geopend. Dit innovatieve station is het resultaat van een jarenlange samenwerking tussen de Van Peperstraten Group uit Oude-Tonghe en Van Kessel Olie uit Milheeze.

Wethouder Jaap Willem Eijkenduijn van gemeente Goeree-Overflakkee, gedeputeerde voor Energie Berend Potjer en initiator Tonnie van Peperstraten verzorgden de eerste tankbeurt.

### Duurzame brandstoffen

In 2019 werd de eerste steen van het Greenpoint tankstation in Oude-Tonghe gelegd. Vanaf het begin was al duidelijk dat dit een echte 'Clean Energy Hub' zou worden met een uitgebreid aanbod aan duurzame en emissieloze brandstoffen. Zo kunnen er schonere brandstoffen worden getankt zoals HVO fosielvrije diesel, CNG en LNG én is er een snellader aanwezig voor elektrische voertuigen.

### Clean Energy Hub

Aan dit rijtje voegt zich dus ook waterstof toe, wat dit tankstation nu een volwaardige Clean Energy Hub maakt. Er zijn 'dispensers' (waterstofpompen) aanwezig voor zowel personenauto's en bestelauto's als voor vrachtwagens en bussen. Het station bevindt zich op een centrale plek in de gemeente, aan het knooppunt van de N59 en de N215 in Oude-Tonghe.

### Waterstofambities Goeree-Overflakkee

Het is niet zonder reden dat dit waterstof-tankstation in Oude-Tonghe tot stand is gekomen. Het innovatieve tankstation past namelijk prima in de plannen en ambities van de

gemeente Goeree-Overflakkee die al jaren pioniert op het gebied van duurzaamheid.

### Proeftuin

„Dit waterstof-tankstation past goed bij ons plan om te onderzoeken wat groene waterstof kan betekenen voor de toekomst van dit eiland én heel Nederland. Met het programma H2GO zijn we de proeftuin voor de rest van Nederland. Hoe kan waterstof helpen om ons dagelijks leven te verduurzamen? En hoe zorgen we voor een goede aansluiting op het landelijk waterstofnetwerk? Met dit tankstation zetten we dan ook weer een mooie volgende stap naar een duurzaam en innovatief eiland“, aldus wethouder Jaap Willem Eijkenduijn.

### Energy Island

Een belangrijke steun in de rug van dit project komt uit het gebiedsprogramma Goeree-

Overflakkee en de regiodeel Zuid-Hollandse Delta, die inzetten op betere woon-, werk- en leefomstandigheden voor inwoners en ondernemers. „Het is mooi om te zien hoe Goeree Overflakkee als Energy Island aan de weg timmert om een klimaat- en energiepositief eiland te worden. En dat juist ook inwoners en ondernemers hier zo innovatief en vernieuwend mee aan de slag zijn“, zegt gedeputeerde voor Energie Berend Potjer.

### Greenpoint

Greenpoint is een innovatief tank- en laadconcept dat invulling geeft aan de energietransitie doelstellingen uit het Klimaatakkoord. Op logistieke knooppunten in heel Nederland realiseert Greenpoint Clean Energy Hubs met duurzame oplossingen zoals fossielvrije diesel, elektrische snelladers en groene waterstof. Oude-Tonghe is het derde waterstof tanksta-



*Greenpoint opende medio maart in Oude-Tonghe haar derde waterstof-tankstation. Initiator Tonnie van Peperstraten, gedeputeerde voor Energie Berend Potjer en wethouder Jaap Willem Eijkenduijn van de gemeente Goeree-Overflakkee (vlnr) verzorgden de eerste tankbeurt.*





*Tonnie van Peperstraten en zijn zoon Thomas tussen de aardappelen in de duurzame bewaarschuur in Oude-Tonge.*

tion van de Greenpoint groep. Eerder werden al waterstof tankstations in Nieuwegein en Dordrecht geopend.

### **Core business**

Naast Greenpoint Fuels is de core business van de Van Peperstraten Groep akkerbouw, make-laardij en projectontwikkeling. Op de akkers rondom de boerderij aan de Tonisseweg in Oude-Tonge verbouwt het familiebedrijf al vijf generaties aardappelen, uien, tarwe, erwten, wortelen en suikerbieten. De lichte kleigrond van het eiland Goeree-Overflakkee is uitermate geschikt voor de teelt van deze gewassen.

### **Akkerbouwbedrijf**

Inmiddels heeft Thomas van Peperstraten (de 20-jarige zoon van Tonnie) de operationele leiding over het akkerbouwbedrijf, dat beschikt over zo'n 350 hectare. Fritesaardappelen is met 110 hectare het belangrijkste gewas. De familie Van Peperstraten gebruikt de nieuwste technieken om producten te kunnen traceren

vanaf het moment dat ze op het bedrijf komen tot ze het verlaten en om producten te bewaren in hun 'Bewaarschuur van de toekomst'.

### **Duurzame bewaarschuur**

De duurzame bewaarschuur heeft een energiemanagementsysteem dat ervoor zorgt dat installaties vooral draaien op de uren dat de energieprijzen laag is. Het systeem houdt ook rekening met de productie van de zonnepanelen op de daken. Een en ander zorgt voor de laagste energiekosten van bewaring en het hoogste rendement van de zonnepanelen.

### **McDonald's**

McDonald's is een belangrijke afnemer van de familie Van Peperstraten. Op het terrein van het Greenpoint tankstation in Oude-Tonge (op 600 meter van het akkerbouwbedrijf) zal ook een restaurant van McDonald's komen. Mede vanwege de vergroening van de fast-foodketen wil Van Peperstraten zo duurzaam mogelijk telen.

### **CO<sub>2</sub>-footprint verlagen**

De Van Peperstraten Group doet er dan ook alles aan om de CO<sub>2</sub>-footprint te verlagen. Met dank aan de zonnepanelen is de nieuwe bewaring al CO<sub>2</sub>-neutraal. Wel verbruikt het bedrijf jaarlijks nog 90.000 liter diesel, met inbegrip van de diesel van de loonwerkers. Dat zorgt voor 180 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als HVO 100 alle diesel vervangt wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch verlaagd tot 20 ton. Voordeel is dat Van Peperstraten als eigenaar van Greenpoint Fuels de brandstoffen zelf kan inkopen.

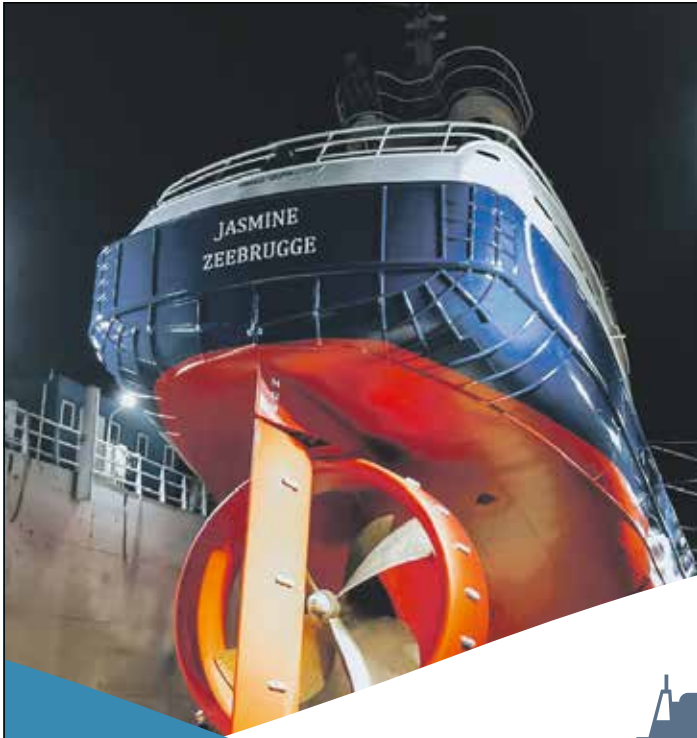
### **Elektrolyse**

De Van Peperstraten Group zal haar eigen duurzame (zonne) energie en water via elektrolyse omzetten in groene waterstof. Het bedrijf gaat een deel van de stroom van de 5.200 zonnepanelen op de daken van de bewaarschuur en al het water van de daken,

*Vervolg op pagina 9*



*Toespraak van ondernemer Tonnie van Peperstraten tijdens de officiële opening van het waterstof tankstation in Oude-Tonge.*



Bruinisse (NL)  
Stellendam (NL)  
Kilmore Quay (IRL)



# PADMOS

*Officieel Dealer  
Mitsubishi Dieselmotoren*

**Bezoek/correspondentieadres:**

Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellendam (NL)

☎ +31 (0)187 49 80 20 @ info@padmos.nl www.padmos.nl



**Yara Sluiskil  
Industrieweg 10  
4541 HJ Sluiskil  
www.werkenbijyara.nl**

**Knowledge grows**





**De Van Peperstraten Group zal haar eigen duurzame (zonne) energie en water van het akkerbouwbedrijf via elektrolyse omzetten in groene waterstof voor het nieuwe Greenpoint tankstation.**

het erf en de condensdrogers gebruiken voor de productie van waterstof.

#### **Productie waterstof**

In de kelders onder de bewaarloods is ruimte voor 6.000 kuub water. Dat wordt gefilterd

en dan met name gebruikt voor de productie van waterstof op het onlangs geopende tankstation van Greenpoint Fuels in Oude-Tonge. Daarvoor is continu aanvoer nodig van schoon water en elektriciteit. Het water komt van de bewaarschuur en het erf, de

elektriciteit van de zonnepanelen en van een windmolenpark dat Tonnie van Peperstraten samen ontwikkelde met drie collega-agrariers. De waterstof is bestemd voor de industrie en overheden in het kader van de energietransitie.



**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](http://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

# Kreeftenseizoen officieel geopend in Zierikzee

Per traditie werd eind maart in Zeeland het kreeftenseizoen officieel geopend. Dit jaar was het de eer aan kreeftenvisser Lennard Timmer met zijn schip BRU 1 om de eerste kreeftenfuiken te lichten uit de Oosterschelde. Hij werd daarbij geassisteerd door kreeftenvisser Evert van de Zande.

Timmer bracht deze in eerste instantie naar de 'Amalia', met aan boord CdK Han Polman, groepscommandant Jeroen van Zanten van de Onderzeedienst, voorzitter Ida Sinke van de Zeeuwse Kreeftenvissers en voorzitter Nelleke Launspach van de stichting Promotie Oosterscheldekreeft. De Amalia voer langs de 'Lucky Lobster', met aan boord burgemeester Jack van der Hoek van Schouwen-Duiveland, kreeftenkoningin Margot Dubelaar uit Kortgene, oud-kreeftenvisser Sam Uil uit Burghsluis en voorzitter Olivier Verwest van de stichting Oosterscheldekreeft Zierikzee.

Foto's: Roos Geelhoeft



**Aankomst Oosterscheldekreeft in Zierikzee. Vlnr: Kreeftenkoningin Margot Dubelaar, oud-kreeftenvisser Sam Uil en burgemeester Jack van der Hoek van Schouwen-Duiveland.**

## Kreeftenkoningin

De 'Lucky Lobster' werd vergezeld van het partyschip 'De Frisia' met aan boord ruim 100 ouderen en hulpbehoevenden uit de verzorgingstehuizen 'De Wieken' en 'Borrendamme' uit Zierikzee. De Kreeftenkoningin overhandigde bij terugkomst in Zierikzee de eerste Oosterscheldekreeft aan de burgemeester. „De Oosterscheldekreeft is er weer na 23 jaar in Zierikzee waar het thuishoort”, zei de burgemeester. De veiling van de eerste kreeft, ten bate van twee goede doelen, bracht 4.000 euro op. Zeeland is de enige provincie van Nederland waar Oosterscheldekreeft, met een eigen DNA-structuur, gevangen wordt.



**Kreeftenoptocht door Zierikzee.**

## COLUMN

### Toepasselijkheid algemene voorwaarden

Wanneer is er sprake van wilsovereenstemming over de toepasselijke (algemene) voorwaarden? In een recent gepubliceerde uitspraak van het Hof Den Haag uit 2022 oordeelde de rechter dat er geen wilsovereenstemming was terwijl partijen, Uniport en Seatrade, wel al waren begonnen met de uitvoering, het laden en lossen van zeeschepen.<sup>1</sup>

Uniport hanteert zoals veel stuwadoors c.q. terminals in de Rotterdamse haven de VRTO-voorwaarden. Seatrade vroeg een offerte en deed vervolgens een *counteroffer* met voorwaarden die een uitgebreid aansprakelijkheidsregime bevatten voor de stuwadoor Uniport. Hierop deed Uniport weer een tegenaanbod met verwijzing naar de VRTO-voorwaarden. Ook de door Uniport gestuurde en door Seatrade betaalde facturen verwijzen hiernaar. Prijzen en vaarschema waren akkoord.

Seatrade: *“afgezien van het contract wording zijn we eruit”*

Uniport: *“Ik wacht jouw visie op contract wording af.”*

Tijdens het beladen van het door Seatrade gecharterde m.s. Nordamelia valt een container uit een asymmetrisch hijsjuk en valt op het schip. Of, zoals de kraanmachinist het over de porto verwoordde: *“Die container pleurt eruit.”*

Seatrade lijdt schade als gevolg daarvan. Herstel- en opruimkosten en het charteren van een vervangend schip. In totaal meer dan een half miljoen.

De VRTO-voorwaarden bevatten uitgebreide uitsluitingen en beperkingen van aansprakelijkheid. Uniport beriep zich daar dan ook op, maar zowel de rechtbank als het hof oordelen dat er geen sprake is van wilsovereenstemming over de toepasselijkheid van de voorwaarden en dat deze ook niet stilzwijgend zijn aanvaard. Uniport is dus (onbeperkt) aansprakelijk voor de schade.

In de praktijk komt het vaak voor dat beide partijen gebruik maken van hun eigen modelcontracten of (algemene) voorwaarden. Dit wordt ook wel de *battle of forms* genoemd. Uitgangspunt in Nederland is de *first shot rule*, de eerste verwijzing telt, maar alleen wanneer bij een tweede verwijzing de eerste voorwaarden niet uitdrukkelijk van de hand worden gewezen.

In de Seatrade/Uniport-casus werd het voldoende geacht dat in de correspondentie vanuit Seatrade werd gezegd dat zij graag gebruik wilde maken van 'hun contract' en de bewoording nog nader overeengekomen moest worden.

Commercieel zal het soms lastig zijn, maar ons advies is om geen diensten te verrichten zonder dat duidelijk is wat de afspraken zijn. Om een half miljoen terug te verdienen zal de terminal vele container handlings moeten verrichten. Het is ook mogelijk om tijdelijke afspraken te maken. Uniport had in deze ook kunnen reageren met de boodschap dat totdat er overeenstemming zou zijn over de 'wording' er op basis van de VRTO-voorwaarden gewerkt zou worden. Omgekeerd: als opdrachtgever van een stuwadoor kan het werken om niet voetstoots akkoord te gaan met algemene voorwaarden. Dat geldt eens te meer als de aansprakelijkheid in voorwaarden strikter is geregeld dan waarvoor de opdrachtgever (bijv. een vervoerder) zelf jegens haar opdrachtgever aansprakelijk is.

Alleen overeenstemming over de prijs en het schema is simpelweg niet voldoende.

Wilt u meer weten of advies inwinnen over uw contractsituatie, neem dan contact op met Richard Latten.  
latten@conway-partners.com

<sup>1</sup> ECLI:NL:GHDHA:2022:2706

**CONWAY**  
Advocaten & Attorneys-at-law



# Flexibiliteit en duurzaamheid, de pijlers van Bridges2000

Natuurlijk staan de wensen van de klant bij de mensen van Bridges2000 voorop. Maar voor Hendrik van der Ham en Bart Wehman, respectievelijk 'founder & head of operations' en 'salesdirector', is het steeds weer de uitdaging om bij het oplossen van de vraag van een klant deze met het aanbieden van de juiste oplossing nog gelukkiger te maken dan hij of zij zelf had bedacht.

Sluitelbegrippen daarbij zijn flexibiliteit en duurzaamheid. Want, verzekert Van der Ham, de winning van aluminium uit het bauxieterts mag dan veel elektrische stroom kosten, daarna is het in gebruik voor constructies veel duurzamer dan bijvoorbeeld staal. De levensduur van de aluminium constructies van Bridges2000 haalt makkelijk 25 jaar en meer. Anders dan staal hoeft aluminium niet om de paar jaar tegen roest te worden behandeld en vergt het dus geen coating, die niet zo goed is voor het milieu. Bovendien is bij Bridges2000 alles gericht op hergebruik. De bruggen en gangways van Bridges2000 worden in beginsel alleen verhuurd en elke keer weer opnieuw gebruikt en aangepast aan de nieuwe klantvraag. Maar wanneer een klant dat wenst is ook aankoop mogelijk met terugkoopgarantie.

## Viertal markten

„We verhuren alles wat we hebben. Dat is ons concept. En we kunnen veel,” zegt Wehman aan de hand van een videopresentatie die hij deze journalist laat zien. Bridges2000 richt zich met zijn bruggen en gangways op een viertal markten: civiele en maritieme doeleinden, offshore-industrie en evenementen. Met name voor dat laatste, maar daar waar geen passende kade is, kan Bridges2000 ook eigen pontons en fenders (stootkussens voor de maritieme industrie) leveren.

*Op afroep levert Bridges2000 gangways voor schepen zoals op bijgaande foto een groot kraanschip.*

## Civiele markt

Voor de civiele markt moet met name worden gedacht aan het plaatsen van tijdelijke bruggen voor fietsers en voetgangers. Wat betreft de evenementen is Bridges2000 de vaste leverancier van het Rotterdamse paardensport spektakel CHIO waarvoor het jaarlijks in juni diverse bruggen levert.

## Festival

Maar ook voor allerlei festivals wordt Bridges2000 ingeschakeld om bruggen, gangways en pontons te leveren of steigertorens en trappen te bouwen. Bridges2000 kan onder andere een van de grootste (tot 900 m<sup>2</sup>) light pontons van kunststof leveren maar heeft ook stalen pontons in de aanbieding voor bijvoorbeeld de reparatie van scheepsschroeven.

## Op tijd plaatsen is cruciaal

De maritieme markt vraagt geregeld bruggen en gangways om passagiers en bemanningsleden van cruiseschepen in bijvoorbeeld Rotterdam en Antwerpen veilig aan de vaste wal te laten gaan. Op tijd plaatsen is hierbij

cruciaal want een cruisesmaatschappij wacht niet. In de offshore gaat het om bijvoorbeeld het leveren en plaatsen van gangways tussen schepen en platforms of de funderingen van windmolenturbines om onderhoud hieraan te kunnen plegen.

## Veilig

Tal van grote scheepvaartmaatschappijen voor bijvoorbeeld doopplechtigheden en offshorebedrijven in de olie-en gasindustrie en tegenwoordig steeds vaker in installatie en onderhoud van windmolenparken voor onze kusten vertrouwen op de materialen van Bridges2000. De mannen uit Zevenbergen zorgen ervoor dat onderhoudstechnici altijd veilig vanaf schepen en jack ups naar platforms kunnen overstappen om hun werk te verrichten. „We hebben hiervoor een brug ontwikkeld die op verschillende afstanden kan worden ingezet, specifiek te gebruiken voor jack-up barges. De brug schuift mechanisch in elkaar en we kunnen nu tot 60 meter overbruggen,” legt Van der Ham uit; „We doen zoveel mogelijk mechanisch. Dat



*Korte gangway voor verbinding schip en kade.*

is eenvoudig en biedt de meest robuuste oplossingen.”

### Gestoeld op brede ervaring

Wehman: „We kijken wat de klant nodig heeft en hoe we dat het beste kunnen oplossen. Daarvoor hebben we een eigen benadering, gestoeld op een brede ervaring op basis waarvan we altijd de juiste oplossing kunnen bieden waar we de klant nog gelukkiger mee kunnen maken dan hij zelf had kunnen bedenken.” De mensen van Bridges2000 draaien er hun hand niet voor om als bijvoorbeeld bruggen of gangways over kades of hekwerken heen moeten worden geplaatst. „Als het er niet is, bedenken we het. Mensen gaan altijd veilig over onze bruggen en gangways,” verzekert Van der Ham.

### Alles in eigen hand

Met momenteel zeventien mensen houdt Bridges2000 alles in eigen hand, van het engineeren, het bedenken van de oplossing, de materialen en constructies aanvoeren, het plaatsen tot het, na gebruik, veilig weer afbreken (demobiliseren in vaktermen), waarbij alles weer wordt gestald op de thuisbasis in Zevenbergen. „Vijftig procent van ons werk bestaat in feite uit logistiek, het organiseren van alles en mobiliseren,” zegt Van der Ham. En bij dat alles belooft Bridges2000 de grootste mogelijke flexibiliteit. „Desnoods kunnen we onze bruggen en gangways nog dezelfde dag op positie hebben. Als het moet werken we 's nachts door,” zegt Wehman.

### Flexibiliteit is onze kracht

„We zijn een keer 's-zondags om half zes gebeld voor de plaatsing van een gangway die nog diezelfde ochtend om elf uur bij de klant in Antwerpen kon worden geplaatst,” vertelt Van der Ham, en: „Die flexibiliteit is onze kracht. Alle specifieke onderdelen die we voor een klant nodig hebben maken we hier in eigen huis. Dat is onze kracht. Wij vinden dat tijdig leveren ook duurzaamheid oplevert. Zo proberen we ook langdurige relaties met onze klanten, een positie als preferred supplier, op te bouwen.”

### Circulariteit

Flexibiliteit geldt ook voor de leveringsvoorwaarden. Want hoewel alles erop is gericht alles te kunnen verhuren, kan een klant ook wel degelijk kopen. „Maar in het kader van de circulariteit geven we dan ook altijd een terugkoopgarantie,” zegt Van der Ham en; „Eigenlijk doen we dat al 25 jaar zo, sinds de oprichting van ons bedrijf. Dat heet nu sustainability. Ik had toen al een hekel aan dingen weggoien. Geleerd van de Indianen in Noord-Amerika. Die nemen ook alleen van de aarde wat ze nodig hebben om zo min mogelijk te vervuilen.”

### Culturele antropologie

Hendrik van der Ham voer als schipperskind tijdens de vakanties van de schippersinter-



**Hendrik van der Ham (links), oprichter en head of operations en salesdirector Bart Wehman van Bridges2000.**

naten in Rotterdam en Dordrecht geregeld mee op het schip van zijn ouders: „Op mijn zevende was ik de ketelbinkie die de koffie rondbracht.” Hij deed de havo en vwo en wilde aanvankelijk psychologie, filosofie of culturele antropologie studeren. „Omdat niet alle drie kon heb ik het in de praktijk gedaan. Ik ben, al zeg ik het zelf, een oplossingsgerichte man.”

### Drijvend duurzaam eiland

Ondertussen is Hendrik van der Ham bezig met wat twintig jaar geleden een 'lucide droom' was van een duurzaam drijvend eiland. Alles vanuit het idee dat 'sustainable societies start with healthy bodies and minds,' duurzame maatschappijen die beginnen met gezonde lijven en geesten. „Anders denken begint bij niet zomaar geld als eerste zetten maar onderhouden en conserveren waardoor hergebruik en behoud van omgeving en alle producten veel normaler wordt. Dan maak je ook betere keuzes en krijg je gezondere bedrijven, in plaats van zoals nu, waar het eerst gaat om geld verdienen en de kwaliteit van het leven op het tweede plan komt,” verduidelijkt Van der Ham.

Acht jaar na zijn droom begon Van der Ham officieel met de Seventh Project Development BV, met als doel alle essentiële maatregelen te nemen om Seventh tot bloei te brengen. Vanuit zijn visie 'The Other Way of Living' moet Seventh als voorbeeld gaan dienen voor duurzame samenlevingen. Seventh zelf is het concept en de visie, terwijl Seventh Project Development het bedrijf is dat deze visie werkelijkheid maakt.

### Reis naar een gezonder leven

Volgens de website seventh.nu leidt Seventh de weg in een transformatieve visie op leven, een reis naar een gezonder bestaan. Het duurzame drijvende eiland Seventh moet luxe, wellness en duurzaamheid verweven en avant-gardistische gezondheidsdiensten en wellnessbehandelingen bieden. 'Bij Seventh ligt de nadruk evenzeer op preventie als op genezing, waardoor niet alleen individuele levens worden verbeterd, maar ook een bloeiende, gezondere samenleving in het algemeen wordt gecreëerd.' Van der Ham is nu op zoek naar ingenieurs, investeerders en ondernemers om het project tot wasdom te brengen.



**Bridges2000 beschikt over een ruime voorraad aan bruggen en gangways of maakt ze nieuw in de eigen werkplaats in Zevenbergen.**



# AD STOUTEN BV

autodemontage



Ad Stouten Autodemontage BV

**HET GROOTSTE AUTODEMONTAGE  
BEDRIJF VAN ZUIDWEST NEDERLAND**

Ringweg 1a

4307 NK Oosterland

T 0111-482130

E [info@adstouten.nl](mailto:info@adstouten.nl)

[onderdelen@adstouten.nl](mailto:onderdelen@adstouten.nl)

[www.adstouten.nl](http://www.adstouten.nl)





# 85-jarig bedrijf heeft vestigingen in Zierikzee én Rilland Groenleer Metaalrecycling: duurzaamheid in het DNA



## Groenleer Metaalrecycling B.V.

Groenleer Metaalrecycling BV, met hoofdvestiging aan de Industrieweg in Zierikzee, is ruim 85 jaar specialist in het inzamelen, sorteren en recycleren van ijzer en metalen op een verantwoorde wijze. Naast de hoofdvestiging in Zierikzee beschikt het bedrijf van Marco Sinke sinds anderhalf jaar ook over een locatie in Rilland.

Het werkgebied van Groenleer Metaalrecycling BV is heel zuidwest Nederland. Klanten zijn

bijvoorbeeld bouw- en industriële bedrijven uit de havengebieden. Nadat Marco in 2009 van start ging met MSK Metaalrecycling in Kruiningen, nam hij in 2013 Groenleer Recycling in Zierikzee over. Daardoor groeide de overslag naar zo'n 500 ton per week.

### Groei

We blijven gecontroleerd doorgroeien, mede door het toenemende milieubewustzijn in de maatschappij", legt Marco Sinke uit. Een rondleiding over het ruime terrein aan de Industrieweg in Zierikzee voert onder andere langs containers met koper, zink en lood in de loads. Op het buitenterrein springen enorme bergen met oud ijzer en blikjes in het oog.

### Blikjes

„Er zijn diverse bedrijven waar wij zaken mee doen. Bijvoorbeeld fabrieken in Nederland, maar ook in België, Duitsland, Oostenrijk, Italië

en Polen. Enkele jaren geleden zijn we gestart met recycling van blikjes. Daarvoor hebben we een speciale sorteerlijn, die al het afval van de blikjes verwijdert waardoor er alleen aluminium overblijft", vervolgt Marco. De blikjes worden vervolgens geperst tot pakketjes. Deze zijn bestemd voor de aluminiumsmelterij waar er weer nieuwe blikjes van kunnen worden gemaakt.

### Containers

Of het nu om industrieel afval, (oude) metalen, kabels, sloopmotoren of allerlei oud ijzer gaat: de klanten worden volledig ontzorgd. Groenleer voorziet daarbij in eigen transport en containers die op locatie kunnen worden geplaatst. Voor bedrijven is er de mogelijkheid van schrootcontainers met verschillende volumes, om een passende oplossing te bieden voor de afvalstroomverwerking. Die staan bijvoorbeeld bij bouw- en constructiebedrijven, voor de restonderdelen die ze niet meer nodig hebben. Bij een volle container wordt door Groenleer met spoed een nieuwe geplaatst. Naast het plaatsen van containers bij bedrijven, bestaat de mogelijkheid van sloop op locatie of het eenmalig afvoeren van metalen.

### Smelterijen

Via de ruime opslagcapaciteit in Zierikzee en Rilland vinden de vele soorten ferro en non-ferro metalen hun weg naar de ijzertussenhandel of rechtstreeks naar de koper- en aluminiumsmelterijen. Zo draagt Groenleer haar steentje bij aan de duurzame kringloop.

### Tweede leven

„Afval bestaat niet. Via de smelterijen krijgen de metalen een tweede leven in bijvoorbeeld de automotive of de elektronica. De smelterijen zijn het eind van de keten, maar ook het begin van een nieuwe metaalcyclus", onderstreept de ondernemer.

[www.groenleer.com](http://www.groenleer.com)





# Qua-vac

marine sewage systems

## evac

GUARANTEED  
ENVIRONMENT  
FRIENDLY  
SOLUTION



## Van A tot Zee

Geïntegreerde water- en afvalmanagement systemen voor scheepvaart & offshore.

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

[www.quavac.com](http://www.quavac.com) | [info@quavac.com](mailto:info@quavac.com) | +31 (0)36 546 1999

PORT OF  
ZWOLLE **PORT OF  
OPPORTUNITIES**

## PORT OF ZWOLLE LOGISTIEKE HUB VOOR CIRCULAIRE BEDRIJVIGHEID



Port of Zwolle is partner van  
Interreg North Sea Region NON STOP | RED II

**Interreg**  
North Sea Region  
European Regional Development Fund



# Nieuwsberichten

## Modal shift in droge bulk biedt duurzame oplossing

**Binnenvaartcoöperaties ELV, PTC en NPRC, hebben samen met Topsector Logistiek het potentieel voor een modal shift in de droge bulk voor de binnenvaart onderzocht. De modal shift biedt een duurzame oplossing qua emissies en benodigde energie per ton/km. Via modal shift van droge bulk kunnen miljoenen tonnen aan wegtransport worden verminderd, met meer efficiëntie in de supply chain tot gevolg.**

Meer dan de helft (52 procent) van alle goederen die via waterwegen worden vervoerd in Nederland betreft droge bulk. Dit omvat los gestorte grondstoffen en halffabricaten die essentieel zijn voor de Europese industrie. Het vervoer van droge bulk vereist een nauwgezette planning en betrouwbare uitvoering, met minimale leegvaart als doel.

### Uitdagingen

Het onderzoek identificeert verschillende uitdagingen voor de modal shift van bulkstromen zoals de lange voorbereidingstijd en de grote hoeveelheid betrokken partijen in de keten. De belangrijkste uitdaging is echter dat de modal shift in droge bulk een aanzienlijke impact heeft op de gehele

supply chain, waardoor een aanpassing van processen binnen de keten nodig is.

### Aanbevelingen

Het onderzoek benadrukt enkele aanbevelingen om de modal shift te bevorderen. In algemene zin is er noodzaak voor de ontwikkeling van een netwerk aan watergebonden locaties waar verschillende bulkstromen open overgeslagen kunnen worden. Nu is vaak een watergebonden locatie geschikt voor de op- en overslag voor één type bulkgoed, waardoor er geen fysieke en vergunningsruimte is voor de overslag van andere type goederen.

### Corridors Off-Road

Daarnaast zijn er specifieke aanbevelingen voor het bestaande Joint Corridors Off-Road programma, zoals aantrekken van logistiek makelaars met kennis van de bulksector en een bijbehorende branche-gerichte aanpak, waarin naar de hele keten van grondstoffen, halffabricaten en producten wordt gekeken.

### Complexe dynamiek

In tegenstelling tot het containervervoer, zijn herkomst- en bestemmingsrelaties in de droge bulksector niet gebonden aan vaste lijndiensten of corridors. Dit zorgt voor een



complexe dynamiek waarbij flexibiliteit van essentieel belang is. De concurrentie in deze sector is scherp vanwege dalende volumes, wat zowel tussen binnenvaartondernemers als tussen bevrachters en coöperaties plaatsvindt.

### Multimodaal Transport Expo

Tijdens de Multimodaal Transport Expo op 14 maart in Breda presenteerde de Topsector Logistiek samen met Logistics Navigators de Inspiratiesessie out of the box denken

voor dry- en break bulk modal shift, naar aanleiding van het rapport: Inzicht in modal shift droge bulk sector - Topsector Logistiek.

### Emissieloze logistiek

Samen met ondernemers, overheden en onderzoeksinstituten werkt de Topsector Logistiek aan de ambitie voor 2050: een concurrerende en emissieloze logistiek in Nederland. Hierbij staat duurzaamheid en leefbaarheid centraal. De Topsector Logistiek wordt mede uitgevoerd door Connekt. ■

## Belgisch familiebedrijf H.Essers versterkt positie

**De chemiebedrijven van Meeus Group en de Nederlandse logistieke dienstverleners Gebroeders Hoefnagels Transport en Verheul Transport gaan officieel verder onder de naam H.Essers. Het Belgische familiebedrijf groeit hiermee in één klap uit tot een van de meest toonaangevende merken in multimodale chemie- en infralogistiek in Nederland.**

Door de eerder overgenomen bedrijven onder één sterke merknaam te verenigen, accentueert H.Essers zijn slagkracht en geografische spreiding op de logistieke markt. H.Essers staat in Europa bekend als sterke logistieke speler in de chemie, healthcare en infrastructuur.

### Chemielogistiek

De Nederlandse Meeus Group opereert van-



uit Bergen op Zoom, waaronder de geavanceerde chemielogistiek inclusief gevarengoed. Door de overname kan H.Essers niet alleen zijn groeiambities in de chemie realiseren, maar geeft het ook zijn vestigingsplannen in Bergen op Zoom verder vorm.

### Markiezaat Container Terminal

In de ogen van H.Essers vormt Bergen op Zoom met haar strategische ligging tussen wereldhavens Rotterdam en Antwerpen en directe toegang tot het Schelde-Rijnkanaal, het perfecte tussenstation voor vervoer van containers naar het achterland. Daarom werkt H.Essers op deze locatie ook aan de bouw van een nieuwe, grotere Markiezaat Container Terminal, die de huidige inlandse terminal moet gaan vervangen. De terminal zal naar verwachting in 2026 operationeel zijn. ■



## Ruim 90-jarige scheepsbouwer is specialist in visserij schepen **Padmos: duurzame nieuwbouw en refit**

Padmos is een van de toonaangevende scheepsbouwers in binnen- en buitenland van diverse duurzame visserij schepen. Naast de vestigingen in Bruinisse en Stellendam beschikt het van origine Zeeuwse bedrijf ook over een locatie in het Ierse Kilmore Quay. Padmos is gespecialiseerd in nieuwbouw, renovatie, onderhoud en reparatie. Duurzaamheid is verweven in het DNA van de scheepsbouwer.

Scheepswerf Padmos is al meer dan 90 jaar een begrip. Grondlegger van het bedrijf is Lau Padmos. Hij startte rond 1930 met het repareren van motoren en lieren van mosselschepen in een werkplaats in Bruinisse. Vandaag de dag loopt Padmos voorop in duurzame bouw en refit voor de visserijsector.

### Maatpakken

„Ik heb scheepsbouw gestudeerd en deed tijdens mijn schooltijd vakantiewerk bij Padmos. Het beviel zo goed dat ik bij het bedrijf ben gebleven. We hebben een schitterende innovatieve klantenkring die van hoge kwaliteit houdt. We maken graag maatpakken in plaats van confectie”, aldus Walter van Harberden (37). Hij is sinds enkele jaren mede-eigenaar, samen met Leon Padmos die het bedrijf van zijn vader Piet en oom Hans had overgenomen.

### Maritieme cluster

„We hebben een prachtige poule personeel, bestaande uit 100 vaste mensen aangevuld met ruim 20 flexibele arbeidskrachten zoals lassers, pijpfiters en ijzerwerkers. We besteden veel uit bij het maritieme cluster in Stellendam, met name timmerwerk, elektrische apparatuur, isolatie en schilderwerk. We vinden het

namelijk belangrijk om de lokale economie te stimuleren”, vervolgt Van Harberden..

### Batterijtechniek

In Stellendam is ook de Mitsubishi service afdeling van Padmos gevestigd. „Onze werkzaamheden bestaan uit nieuwbouw, onderhoud, renovatie en energy systems zoals generatoren en mobiele batterijen. De batterijtechniek gaat heel hard.”

### Hollandse product

90 procent van de omzet bij Padmos wordt genereerd door de visserij. „We zijn een fan van het Hollandse product. Vandaar ook dat we de casco's laten bouwen in Nederland bij CSR. Het is voor de klanten leuk om in korte tijd een kijkje te kunnen nemen op de werf. Meestal maar eens in de 20 jaar laten de vissers een nieuw schip bouwen. Dan is het telkens een prachtige beleving om naar de bouw te kijken, in plaats van één keer in het jaar naar een werf in Oost-Europa te hoeven afreizen. Er

zijn korte lijnen met de klant vanaf ontwerptraject tot bouw, detaillering en afwerking.”

### Ombouw

De visserij zit met een hoop bedreigingen, gaat Van Harberden verder. „Aanleg van windparken, het verminderen van quota, gesloten gebieden: er wordt constant aan de stoelpoten van de visserman gezaagd. Gelukkig is er veel veerkracht in de sector en daardoor een goed aanpassingsvermogen. Wij doen momenteel veel ombouw van schepen, gericht op duurzaamheid, waardoor er minder brandstof hoeft te worden verbruikt. We maken schepen die-selelektrisch. En door vergroten van schroef en straalbuis wordt de voortstuwing efficiënter.”

### Kunststof mast

De mede-eigenaar van Padmos wijst op een kunststof portaal mast in de werkplaats te Bruinisse. „Deze wordt binnenkort gemonteerd op een Noordzeekotter. De stalen mast wordt vervangen door een kunststof mast. Dit

*De nieuwe Z 53 Van Eyck.*



zorgt voor een belangrijke gewichtsbesparing en ook de CO<sub>2</sub>-footprint is veel lager dan bij stalen onderdelen. Bovendien is het kunststof goed recyclebaar. Een mix van 50 procent is al her te gebruiken en de ontwikkelingen gaan steeds verder. Het doel is 100 procent recyclebaar. Doordat de kunststof mast veel lichter is hoeft er minder ballast te worden toegevoegd en is de stabiliteit beter."

### E-pusher

Padmos was vorig jaar genomineerd voor de innovatieprijs 'Schip van het jaar' vanwege de bouw van de eerste volledig elektrisch aangedreven duwboot ter wereld: de E-pusher. Het schip is op verschillende punten vernieuwend. Doordat de boot helemaal elektrisch wordt aangedreven bevat deze geen machinekamer. Ook is ervoor gekozen om de accommodatie van de bemanning aan dek te plaatsen en van twee elektrische azimuth thrusters gebruik te maken.

### Diepgang 1.35 meter

Hierdoor heeft de E-pusher helemaal geen onderwaterruimte nodig, waardoor het een diepgang heeft van slechts 1,35 meter. Het onder water gelegen deel van het schip is volledig in kunststof uitgevoerd. In plaats van de onder het wateroppervlak bespaarde ruimte zijn er drie modulaire containers aan dek. Een voor de accu's en de andere twee containers



De E-pusher.

zijn accommodatie voor de bemanning. Door de modulaire energievoorziening is het vaartuig voorbereid op wisselende nieuwe energiebronnen in de toekomst. Het eerste schip is gebouwd voor de Rotterdamse rederij Kotug.

### UV-bescherming

De batterijen hebben een capaciteit van 2 MW waarmee twee dagen gevaren kan worden, vervolgens wordt hij in één nacht weer opgeladen met twee normale walstroomstekkers. Ook hoeft er niet meer geconserveerd te worden want in het kunststof is UV-bescherming verwerkt. Anti-fouling en zink anodes zijn eveneens niet meer nodig.

### Elektrificering

Walter van Harberden denkt dat elektrificering ook de toekomst van de viskotters is. „Maar de

energiedichtheid van de batterijen moet beter worden. De batterijen moeten compacter en lichter worden."

### OD 6 'Zelden Rust'

De OD 6 'Zelden Rust' van de familie Sperling wordt de eerste multifunctionele Noordzeekotter die omgebouwd wordt naar dieselelektrisch. De zware Stork Werkspoor Diesel gaat uit de machinekamer en wordt vervangen door een elektromotor van 749 kW en twee Mitsubishi-generatorsets die aan de meest groene IMO-eisen voldoen. De permanent magneet elektromotor wordt rechtstreeks op de schroef aangesloten. De huidige schroef van 2,5 meter diameter wordt vervangen door een 4 meter grote schroef met straalbuis. Vandaar dat het achterschip aangepast en iets verlengd wordt. De 38 meter lange OD 6 'Zelden Rust' werd in 1987 door Padmos gebouwd voor de familie Sperling, die het vaartuig vandaag de dag nog altijd exploiteert. De kotter werd in 2009 uitgerust met een nettenrol om naast de boomkor ook met de borden te kunnen vissen.

### Belgische bokkers

„Met het oog op de rendementsverbetering willen we alles net zo stroomlijnen als op onze nieuwe Belgische bokkers", aldus Van Harberden. Zo was begin maart in Zeebrugge de doop van de Z 53 'Van Eyck'. Het schip is de jongste loot aan de stam van de visserijvloot van de familie Savels. Ondanks de slechte weersomstandigheden was het een drukke van belang ter gelegenheid van het in de vaart komen van de multifunctionele viskotter. Wim Lybaert, bekend van het tv-programma 'Een jaar op zee', was de peter bij de plechtige doop. De nieuwe Z 53 gaat als hoofdactiviteit bokken,



De OD 6 'Zelden Rust' wordt omgebouwd naar dieselelektrisch.

Vervolg op pagina 20

maar men wil ook twinriggen en eventueel op kreeft kunnen vissen.

### Visserfamilie

Drie keer was al gelost in Le Havre en ook in thuishaven Zeebrugge. „We hebben de Z 53 'Van Eyck' uitbundig getest en alles is volkomen goedgekeurd”, aldus Jason Savels in zijn toespraak op het luik van het visruim. De vissersfamilie nam vijf jaar geleden de beslissing om de oude Z 53 te gaan vervangen na vele jaren van trouwe dienst.

### CSR

Diverse bestaande schepen werden door Steve Savels en zijn zoons Jason en Kenneth bekeken in verband met eventuele ombouw, maar twee jaar geleden werd gekozen voor nieuwbouw bij Padmos. De bouw ging in december van start bij CSR in Rotterdam, de vaste cascobouwer van het bedrijf uit Bruinisse/Stellendam.

### Oekraïne

Aan de nieuwbouw ging een traject van twee jaar vooraf. Toen alles rond leek, kreeg Padmos door de oorlog in Oekraïne als werf te maken met materiaaltekort op de markt en gestegen prijzen. Dat maakte het er allemaal niet makkelijker op, maar desondanks is alles goed gekomen.

### Sterk staaltje vakmanschap

Jason Savels roemde het team van Padmos voor 'een sterk staaltje vakmanschap recht uit de keuken van de beste scheepswerf van Nederland', alle leveranciers, bemanning en zijn familie. „Het is een duurzame, innovatieve en technisch hoogwaardige kotter. Zo kun je varen op vertrouwen. Het is mooi om de zee voor je uitgestrekt te zien in al zijn facetten en gezonde vis naar de wal te brengen.”

### Waardevol

„Zoals bij veel visserijbedrijven zijn de relaties met de werven oud en we ervaren dat als enorm waardevol. Steve, je hebt in de afgelopen jaren veel verteld over de band die je had met Piet Padmos, de vader van Leon. Jullie begrepen elkaar en er is een hechte vriendschap ontstaan waarvan het uiteindelijke resultaat hier voor ons ligt”, zei Walter van Harberden in zijn speech in Zeebrugge.

### Betimmering

De scheepsbouwer ging ook nader in op de fraaie staaltjes duurzame techniek van de nieuwe Van Eyck. De mooie betimmering en elektrische afwerking zorgen voor optimaal comfort van de bemanning. De nieuwe Z 53 'Van Eyck' is de eerste nieuwbouwkotter met kunststof nettenrolschilden.

De multifunctionele viskotter vaart met een Vlaamse krachtbron (een ABC 6 DZC van 749 pk), een Reintjes keerkoppeling (11:1) en een vier meter lange schroef en straalbuis van Promarin. De hulp- en havensets zijn Mitsubishi's.



*Speech van Walter van Harberden (2<sup>e</sup> van rechts), mede-eigenaar van Padmos, tijdens de doop van de nieuwe Z 53 Van Eyck in Zeebrugge.*

### Kraamkamer

„Een speciaal woord van dank ook aan de medewerkers van de Vlaamse overheid, Rederscentrale, KBC bank, van Quathem en dienst Zeevisserij voor de geweldige manier van meedenken en betrokkenheid bij dit visserijproject. Graag wil ik ook al ons personeel, onze onderaannemers, leveranciers en relaties bedanken die keihard meegewerkt hebben om dit topproduct neer te zetten. Jullie hebben weer geholpen om Stellendam als kraamkamer van de Europese visserijinnovatie neer te zetten. We wensen de bemanning van de nieuwe Van Eyck een goede vangst en een behouden vaart”, aldus Van Harberden in zijn slotwoorden

### Uitdaging

Vervolgens was er een gezellige party met een drankje en Vlaamse visspecialiteiten zoals garnalenkroketten, gebakken tong en steenbolkfilets van de eigen vangst van de Z 53. De lagere tongquota op vrijwel alle visgronden vormen een uitdaging. De nieuwe Z 53 zal het de komende jaren dan ook niet meer alleen

van de tong moeten hebben. Voordeel is dat er met de nettenrol achterop ook getwinrigd kan worden.

### Cheque

Traditiegetrouw wordt in België bij de eerste aanvoer van een nieuw vaartuig geveild voor een goed doel. Vrijdag 1 maart verkocht de Z 53 via de Vlaamse Visveiling de symbolische eerste vier kistjes tong van elk tien kilo. Een dag later werd op de kade een cheque van 2.500 euro door vader en zoons Savels overhandigd aan districtscoördinator Fabienne Vanhee van Kom op tegen Kanker.

### Stellendams visserijcluster

Het Stellendams visserijcluster leverde een stevige bijdrage aan de bouw van de nieuwe Z 53. Zo zorgden naast Padmos ook Itama (betimmering), Wetec (elektrische installatie), Westvoorn (tuigage, netten), Verduijn Techniek (vangstverwerker), Schavicast (straal- en schilderwerk) en Piet Redert (oliën en vetten) voor belangrijke bouwstenen voor het welslagen van het schip.



*Toespraak van Jason Savels, staand op het luik van het ruim. De nieuwe Z 53 Van Eyck is de jongste loot aan de stam van de vissersvloot van de familie Savels.*

**Havenbedrijf Rotterdam verlengt sponsorcontract met Wereldhavendagen**

Havenbedrijf Rotterdam en de Stichting Wereldhavendagen hebben een nieuw sponsorcontract gesloten. Daardoor zal ook de komende vijf jaar het Havenbedrijf optreden als hoofdsponsor van dit grootschalig, drie dagen durende evenement dat jaarlijks in het begin van september wordt georganiseerd op de kades rond de Erasmusbrug.

De Wereldhavendagen past prima in het sponsorbeleid van het Havenbedrijf. De haven

verhuist steeds meer naar het westen en verdwijnt uit het zicht van de Rotterdammer. Het jaarlijkse evenement biedt deelnemers de mogelijkheid kennis te maken met de laatste ontwikkelingen in de haven, door deelname aan de tientallen excursies om haventerminals te bezoeken en de band met het haven- en industriegebied aan te halen. Daarnaast biedt de organisatie jongeren de kans de haven te laten beleven en onderwijs op alle niveaus aan te laten haken bij het evenement. Ook streeft men ernaar interesse bij jongeren op te

wekken voor de haven door de diversiteit van banen in de haven te laten zien.

„De Wereldhavendagen is een belangrijk event dat we samen met onze partners organiseren om de van oudsher hechte band tussen haven en stad te ondersteunen en de stad aantrekkelijk te houden voor onze klanten. Het laat de bewoners uit de regio kennis maken met de moderne haven en stimuleert jongeren om in de haven te gaan werken. We zijn er trots op dat mede dankzij onze onder-

steuning de Wereldhavendagen is uitgegroeid naar een nationaal evenement waar jaarlijks honderdduizenden bezoekers op af komen. We willen met dit nieuwe contract de stichting graag helpen om van de komende periode een prachtige opmaat te maken voor het gouden jubileumjaar 2027”, aldus Vivienne de Leeuw, COO van het Havenbedrijf en voorzitter van de sponsorcommissie van het Havenbedrijf.

De 47e editie van de Wereldhavendagen vindt plaats op 6, 7 en 8 september 2024. ■

**30 YEARS** 1994-2024

**ptc 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!

**BRACKE**  
Aandrijspecialist

**Smart Motor Services**  
www.eb-groep.nl

**OUR MISSION IS YOURS**

Special transport | www.vanderwees.nl



## Circulaire nafta, urban mining van batterijen en vergroening van plastics op IPM Moerdijk mikt bij circulariteit op meerdere stromen

In het programma van eisen van Port of Moerdijk op het gebied van duurzame ontwikkeling staan ambities met betrekking tot energiegebruik, de kwaliteit van het water én hergebruik van grondstoffen en materialen. „Wij mikken bij circulariteit op meerdere waardestromen: circulaire plastics, circulaire batterijen en vergroenen van plastics; die komen uit een biogeen product (bijvoorbeeld suikerbieten) die kunnen worden omgezet in plastics”, aldus Jayand Baladien, Manager Commercie bij Havenbedrijf Moerdijk.

Het haven- en industrieterrein Moerdijk heeft een sterk industrieel cluster en is een logistiek knooppunt van internationale allure. Er komen trucks, binnenvaartschepen, zeeschepen en treinen en ook via buisleidingen is Moerdijk verbonden. De haven van Moerdijk is een grote economische motor en wil uitgroeien tot hét knooppunt voor duurzame Europese toegevoegde waarde logistiek en circulaire chemie in de Vlaams-Nederlandse Delta.

### Hotspot

„We zijn eind vorig jaar uitgeroepen tot logistieke hotspot van Nederland. Daar werken we hard voor. Waar we ook voor willen gaan is om de hotspot voor circulaire chemie in Nederland te worden. Om alles

duurzamer te maken is er veel tractie nodig. Hogere volumes zijn dus essentieel in het proces van verduurzaming.”

### Eisen aan nieuwe leads

„In Moerdijk is er voor chemie en petrochemie nog de nodige ruimte voor groei op het Industrial Park Moerdijk (IPM), maar de nieuwe bedrijvigheid moet wel circulair zijn”, onderstreept Baladien. Het is vrijdag in de namiddag, maar ook na het interview in het havengebouw aan de Plaza heeft hij nog een belafpraak met een mogelijk nieuw bedrijf voor het IPM. „We hanteren sterke circulaire selectiecriteria voor bedrijven die geïnteresseerd zijn zich te vestigen

op het IPM. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar clusterversterkende mogelijkheden. Ik spreek wekelijks met nieuwe leads. De doorlooptijd om te komen tot uiteindelijke contracten is vaak zo'n twee jaar, opdat alle randvoorwaarden zijn ingevuld en er een echte match is.”

### Synergie

Er is al de nodige synergie van bedrijvigheid op het IPM. Bedrijven wisselen bijvoorbeeld basisgrondstoffen uit als ethyleenoxide, etheen en propeen. Bovendien worden chemische producten logistiek gebundeld. Reststromen vinden hun weg naar nieuwe gebruikers. Waar stoom, CO<sub>2</sub> of warm water





voor het ene bedrijf afval is, is het grondstof voor het andere bedrijf.

### Circulariteit is ingewikkeld

„Toch zijn in de huidige markt verdere stappen in circulariteit best ingewikkeld om ze levensvatbaar te krijgen. Ze vragen om enorme investeringen. Naast de financiële component maken wet- en regelgeving en het moeilijk verkrijgen van elektrisch vermogen het proces van circulariteit complex”, vervolgt de Manager Commercie. Hij wijst ook op de economische krimp in Europa. „Er wordt veel minder geconsumeerd. Het momentum maakt het wat lastiger om circulaire initiatieven wat sneller geaard te krijgen, maar het is mijn overtuiging dat de aanhouder wint.”



*Jayand Baladien, Manager Commercie bij Havenbedrijf Moerdijk.*

### Gunstig gelegen

Waarom heeft Moerdijk de ambitie om ook circulaire hotspot te worden? „We zijn uitermate gunstig gelegen waarbij we uitstekend bereikbaar zijn via water, rail, weg en buisleidingen. Daarnaast hebben we nog 30 hectare gronden beschikbaar tot milieucategorie 6.”

### Batterijen

In Port of Moerdijk zijn er momenteel onder andere bedrijven die recyclen, energie produceren en chemische activiteiten uitvoeren, gaat Baladien verder. „Zowel op logistiek- als chemisch/energievlak kunnen samenwerkingen en synergiën bereikt worden. Wij zetten bij circulariteit in op meerdere waardeketens. Batterijen zijn nodig voor de energietransitie, maar na gebruik is ‘urban mining’ wenselijk. Ofwel, grondstoffen uit de batterijen kunnen opnieuw worden gedolven om er nieuwe producten van te maken. Je ziet dat de batterijenmarkt aan het opschalen is. Het aantal elektrische auto’s zal in 2035 enorm gegroeid zijn. De roep in Europa om meer opslagcapaciteit van elektrische energie én behoud van grondstoffen zal dan ook steeds luider worden”, zegt Baladien.

### Selectief

Port of Moerdijk is heel selectief qua nieuwe bedrijvigheid benadrukt de commerciële manager. „Belangrijk bij de uitgifte van grond met een hoge milieucategorie is bedrijvigheid met circulaire grondstoffen en producten. Het allermooiste is ‘cradle to cradle’ tussen bedrijven in Moerdijk en omgeving. Een mooi voorbeeld betreffen afvalplastics uit het bedrijvencluster in Moerdijk. We zoeken actief naar bedrijven die deze plastics om kunnen zetten in circulaire nafta.”

### Basischemicaliën

Die circulaire nafta kan bijvoorbeeld Shell Chemicals gebruiken, waardoor een deel van hun grondstoffen circulair wordt. „Shell houdt zich bezig met het produceren van allerlei basischemicaliën voor plastics. Die kunnen dan weer door andere chemische bedrijven op het terrein worden gebruikt voor hun eindproducten.”

### Energietransitie

„Het gaat niet alleen om circulariteit en grondstoffentransitie. We moeten tegelijkertijd ook kijken naar de energietransi-

tie. En een belangrijke voorwaarde voor de energietransitie is de elektrificatie van het havengebied. „TenneT heeft de bouw van een nieuw hoogspanningsstation in haar investeringsprogramma opgenomen. Bovendien is er ook een walstroo aansluiting voor zeevaart gepland”, vertelt Baladien.

### Nieuwe economie

Economische groei kan alleen verantwoord plaatsvinden als sprake is van verdere verduurzaming van het haven- en industrieterrein. Duurzaamheid versterkt niet alleen de concurrentiepositie, maar zorgt er ook voor dat de regio aantrekkelijker wordt om er te wonen, te recreëren en te werken. We kijken naar onze rol in de regio en zijn aangesloten bij verschillende netwerken zoals ‘Groene Chemie, Nieuwe Economie’ waar wij het cluster West-Brabant vertegenwoordigen.” Het platform versnelt de duurzame transitie in de maakindustrie. „We hebben bij Havenbedrijf Moerdijk de overtuiging dat transitie onderwerpen zijn die je samen moet aanpakken en een haven als de onze is daarvoor de geëigende plek”, besluit Baladien.



*Circulariteit van batterijen is van groot belang.*



# Nieuw veiligheidssysteem voor Mammoet-kranen

Mammoet werkt samen met Rietveld, specialist op het gebied van wagenparkbeheer en voertuig- en machineveiligheidssystemen, aan een gezamenlijk project om chauffeurs en weggebruikers te beschermen als mobiele kranen bewegen en manoeuvreren.

Het project combineert drie verschillende veiligheidstechnologieën en is in opdracht van Mammoet uitgevoerd om haar klanten te ondersteunen bij het voldoen aan strengere veiligheidsvoorschriften. Er worden momenteel tests uitgevoerd op een van de nieuwe Liebherr LTM 1070-4.2 70t mobiele kranen.

## Volledig 360°-beeld

Het drielaagse systeem omvat het OmniVue 360°-camerasysteem van Rietveld. Met behulp van een combinatie van camera's die op het chassis van de kraan zijn geïnstalleerd, genereert het real-time beelden van het voertuig. Dit geeft de chauffeur een volledig 360°-beeld van zowel binnen als buiten de cabine, zodat hij kan zien wat voetgangers en andere weggebruikers zien.

## Sensoren

De tweede laag voegt een reeks sensoren toe die mensen en obstakels detecteren binnen een instelbare veiligheidsstraal rond de kraan. Wanneer de sensoren een potentieel gevaar detecteren, waarschuwt een akoestisch signaal de bestuurder. Een LED-waarschuwingspaneel geeft ook het gedeelte van de kraan weer waar de beweging werd gedetecteerd.

## Visuele indicatie

De laatste laag, de 'Halo', tekent een lichte grens op de vloer rond de kraan, waardoor de mensen in de buurt een duidelijke visuele indicatie krijgen van de veilige zone eromheen. Dit is vooral belangrijk op locaties waar gehoorbescherming vereist is. De begrenzing kan handmatig worden in- en uitgeschakeld en is zo ingesteld dat deze automatisch wordt uitgeschakeld wanneer een bepaalde snelheid wordt bereikt.

## Meer vertrouwen

„Door deze drie systemen te combineren, zal Mammoet de veiligheid verbeteren, ongevallen en schade minimaliseren en kraanmachinisten meer vertrouwen geven om veiligere werkomgevingen te creëren. We zien dit als een uitgebreid systeem dat niet alleen de veiligheid van kranen zal

verbeteren, maar ook de opleiding van operators in de toekomst. De eerste tests zijn veelbelovend”, aldus Ferdi Kivanc, projectcoördinator EMD bij Mammoet.

## Uniek

„Toen Mammoet ons benaderde met wat het wilde bereiken, waren we verheugd om onze expertise aan te bieden. Door samen te werken met de ingenieurs om de integratie van onze botsingspreventietechnologieën te testen, hebben we iets unieks gecreëerd op het gebied van kraanveiligheidsoplossingen. We kijken ernaar uit om het systeem verder te ontwikkelen”, zegt Frank Kanters, accountmanager bij Rietveld.

## Elektrische hydraulische kraan

Mammoet heeft eind vorig jaar de eerste 50 tons elektrische hydraulische kraan aan



Er worden momenteel tests uitgevoerd op een van de nieuwe Liebherr LTM 1070-4.2 70t mobiele kranen.

haar vloot toegevoegd, de Liebherr LTC 1050-3.1E. Het hijsen is volledig elektrisch, waardoor er geen CO<sub>2</sub>-uitstoot is en ook binnen industriële omgevingen kan worden gewerkt.

### Klimaatdoelstellingen

Ook de bouw, infra en industrie probeert de CO<sub>2</sub> uitstoot zoveel mogelijk te beperken en te voldoen aan de klimaatdoelstellingen voor 2030. Mammoet ondersteunt haar klanten daarbij zoveel mogelijk. Door inzet van de elektrische zelfrijdende modulaire transporter, kan de Liebherr LTC 1050-3.1E, CO<sub>2</sub>-vrij worden ingezet.

### Geen beperking

De kraan kan ter plaatse worden aangesloten op een 32, 63 of 125 ampère voeding. Er is dus geen beperking aan het aantal werken dat de kraan kan worden ingezet, zoals het geval zou zijn bij batterijvoeding. Naast het feit dat de kraan emissieloos werkt, is ook het geluid tijdens het gebruik minimaal.



**Mammoet heeft eind vorig jaar de eerste 50 tons elektrische hydraulische kraan aan haar vloot toegevoegd, de Liebherr LTC 1050-3.1E.**



**Het OmniVue 360°-camerasysteem.**

### Innovatieve technologieën

„Kranen in het 50-tons bereik zijn ideaal om te dienen als testbed voor nieuwe en innovatieve technologieën. Dergelijke kranen zijn bij ons continu aan het werk. Hierdoor zijn wij in staat om nieuwe mogelijkheden uitgebreid te testen en aan te bieden aan onze klanten”, aldus Peter van Oostrom van Mammoet. De LTC 1050-3.1E kan binnenshuis werken zonder emissies en ook op afstand bestuurd rijden.

### Extra voordeel

„De elektrische kraan is een aanvulling op onze bestaande mobiele vloot en biedt klanten die de CO<sub>2</sub>-impact van het hijsen willen verminderen een extra voordeel. De kraan geeft Mammoet ook meer flexibiliteit bij het aannemen van klussen in kleine ruimtes. Met name binnenshuis is emissievrij hijsen belangrijk”, vervolgt Van Oostrom.

### Projecten

De kraan wordt door Mammoet in Nederland ingezet voor verschillende projecten in de civiele- en energiesector. Alle hijswerkzaamheden worden volledig elektrisch uitge-

voerd. De kraan rijdt op HVO-brandstof naar de locatie waardoor (in vergelijking met diesel) een reductie van 90 procent in CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt bereikt.

### SK6000

Mammoet neemt dit jaar de SK6000 in gebruik, de grootste elektrische kraan ter wereld. De masthoogte van de kraan bedraagt 171 meter en met gebruik van een uitschuifdeel wordt het zelfs mogelijk om een vracht van drieduizend ton op te tillen tot liefst 220 meter hoogte.

### Nieuwe standaard

Door klanten de mogelijkheid te bieden om vrachten van meer dan zesduizend ton op te tillen, wordt met de SK6000 een nieuwe standaard op het gebied van efficiency, veiligheid en productietijd gerealiseerd. De kraan hoeft minder vaak te worden verplaatst, zodat het werk langer door kan gaan. De onderdelen van de ringkraan worden grotendeels in Nederland zelf gemaakt. De hele serie SK-kranen is ontworpen om er alle kanten mee op te kunnen.



**Mammoet neemt dit jaar de SK6000 in gebruik, de grootste elektrische kraan ter wereld.**



## Samenwerking met Luik voor ontmanteling offshore windturbines Haven Oostende zet sterk in op circulariteit

Foto's: © Port Oostende

Haven Oostende en de Autonome Haven van Luik ondertekenden op 7 maart een intentieverklaring die werd opgesteld om hun samenwerking te vergroten, vooral in het kader van de toekomstige ontmanteling van offshore windturbines in de Noordzee die het einde van hun levensduur bereiken.

België telt bijna 1.500 onshore en offshore windturbines. Na 20 tot 25 jaar moeten windturbines worden vervangen door apparatuur van de nieuwe generatie: efficiënter en krachtiger. Er moet nu al worden voorgesorteerd op het duurzame ontmantelen van de oudste windturbines vanaf 2030. Naar verwachting dienen in Oostende vanaf dat jaar ongeveer 400 turbines te worden ontmanteld. Zodra de decommissioning van de windturbines is geschied, kunnen de verschillende materialen (zoals staal, koper, aluminium, kabels, beton, metalen) naar de geschikte recyclingkanalen worden geleid.

### Cluster circulaire industrie

Het sterke cluster van de circulaire industrie in de haven van Oostende versterkt de blauwe economie en vice versa. Binnen de blauwe economie wordt het circulaire verhaal steeds belangrijker. Samen met andere

havens, kennisinstellingen en economische beleidsactoren onderzoekt Haven Oostende de mogelijkheid om binnen deze nieuwe markt een actieve rol te spelen en het cluster van de circulaire industrie hierbij actief te betrekken.

### Infrastructuur

Haven Oostende heeft alle infrastructuur en kennis in huis om projecten in decommissioning te faciliteren. De REBO zwaarlastter-

minal is uitgerust om dergelijke installaties te behandelen. Het is belangrijk om zowel op nationaal als internationaal niveau nauw overleg te voeren over de ontmanteling van offshore windparken. Daarom nam Haven Oostende, in samenwerking met institutionele en private actoren, het initiatief om een platform te lanceren waar verschillende vaardigheden en expertises samengebracht worden om oplossingen te vinden via de implementatie van synergiën.



Haven Oostende en de Autonome Haven van Luik versterken hun samenwerking door het ondertekenen van een intentieverklaring.

## Recyclen

In het kader van de toekomstige ontmanteling van de offshore windturbines richtte Haven Oostende zich vervolgens op de haven van Luik met het oog op het transport over water van de in de Noordzee geïnstalleerde windturbines (of delen van windturbines) tot aan Luik en om de verschillende elementen in de industrieën in de Luikse regio te recyclen.

## Uitwisseling van expertise

De synergie tussen Haven Oostende en de haven van Luik is een vruchtbare uitwisseling van expertise, waarbij de ene haven zijn knowhow in offshore windparken deelt met de andere, terwijl die laatste zijn specialisatie in onshore windparken bijdraagt.

## Voortrekkersrol

„Haven Oostende speelt een voortrekkersrol in de circulaire industrie. Het circulaire verhaal wordt ook steeds belangrijker binnen de blauwe economie. Wanneer de levensduur afloopt, komt er een moment waarop de windturbines op zee ontmanteld moeten worden”, aldus voorzitter Charlotte Verkeyn van Haven Oostende.

## Offshore wind hub

„Haven Oostende speelde de afgelopen jaren een cruciale rol in het bouwen en onderhouden van de windparken in de Noordzee. De vele referenties zetten Haven Oostende op de kaart als dé logistieke offshore wind hub van het Zuidelijk deel van de Noordzee. Het is voor ons dan ook een logische stap om ons optimaal voor te bereiden op de ontmanteling van deze windturbines”, onderstreept CEO Dirk Declerck van Haven Oostende..

## Lokale werkgelegenheid

„Haven Oostende beschikt met de zwaarlastterminal REBO over de nodige infrastructuur en doet er alles aan om vanaf 2030 het ontmantelen van windturbines mogelijk te maken. Daarnaast biedt het ons extra groeimogelijkheden en lokale werkgelegenheid”, zegt Bart Tommelein, Voorzitter REBO en Burgemeester Stad Oostende.

## Interessant

„In de haven van Luik hebben een aantal belanghebbenden al interesse getoond in het verwelkomen van deze oude windturbines, met het oog op het scheiden van de verschillende samenstellende materialen en het vinden van terugwinningskanalen. Dit is dus een kans voor onze regio om zich te profileren in deze recyclingsector. Het is tegelijkertijd een mooi circulair economieproject en interessant voor onze concessiebedrijven”, aldus Willy Demeyer, voorzitter Autonome Haven van Luik.



**Representanten van de Havens bij het fraai gerenoveerde Stapelhuis Entrepot in Oostende, v.l.n.r.: Anne-Sylvie Lonnoy (Economische en commerciële dienst van de Autonome Haven van Luik), Steve Declercq (Business Development Director Haven Oostende), Yves Demeffe (Directeur-generaal van de Autonome Haven van Luik), Dirk Declerck (CEO – Gedelegeerd Bestuurder Haven Oostende), Charlotte Verkeyn (Voorzitter Haven Oostende), Willy Demeyer (Voorzitter van de Autonome Haven van Luik), Bart Tommelein (Voorzitter Rebo en Burgemeester Stad Oostende), Jan Allaert (Commercieel Directeur Haven Oostende).**

## Haven Oostende

Haven Oostende zet in op continuïteit, groei en tewerkstelling binnen vijf pijlers: Blauwe Economie, Bulk & Project Cargo, Cruises & Roll-on-roll-off, Circulaire Industrie en de Visserijsector. Deze sectoren worden verder uitgebouwd op basis van twee fundamenteën: prioriteitstelling van veiligheid, gezondheid en milieu en als tweede het ondersteunen van innovatie en ontwikkeling.

## Haven van Luik

De Autonome Haven van Luik is de eerste binnenhaven van België en de derde Europese binnenhaven. Het is een multimodaal transportplatform dat ruim 19 miljoen ton (water-spoor-weg) en ruim 86.000 TEU aan containervervoer vertegenwoordigt.

Het Luikse havencomplex is volgens de Nationale Bank van België goed voor 7.858 directe banen en 10.445 indirecte banen, gegeneerd door alle concessiebedrijven van de Autonome Haven van Luik.

## Duurzame logistiek

De haven van Luik blijft een belangrijke hefboom voor de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio. Het is een belangrijke speler op het gebied van duurzame ontwikkeling: 73 procent van het verkeer dat in de verschillende havengebieden wordt afgehandeld, gaat over het water; een sterke prestatie op Europees niveau. In het kader van duurzame logistiek worden vervoer per binnenwateren en per spoor steeds belangrijker, in complementariteit met de weg.





**Groenleer Metaalrecycling B.V.**

**Groenleer Metaalrecycling**  
in Zierikzee en Rilland is een full-service metaalhandel voor bedrijven en particulieren. Wij bieden u een optimale service met persoonlijk contact zonder dat dit ten koste gaat van de prijs die u ontvangt.

**U kunt bij ons terecht voor:**

- Verkoop van alle soorten oud ijzer en metalen
- Gratis ophalen bij grotere hoeveelheden (containerservice)
- Metaal Sloop & demontage

**Groenleer Metaalrecycling is uw partner voor de inkoop van metaal en oud ijzer.**

Industrieweg 13, Zierikzee De Poort 25, Rilland  
Hoofdkantoor Tel. 0111-412598

info@groenleer.com | www.groenleer.com



**Kärcher Center Goes nieuwe naam voor vertrouwde service**

Kärcher Nederland heeft onlangs het Vlaamse Kärcher Center Van Mol in Goes overgenomen. De Zeeuwse vestiging heeft een nieuwe voor de hand liggende naam: 'Kärcher Center Goes'. Kärcher is specialist in de toelevering van bouwmaterialen.

zullen we de relaties die in de afgelopen tijd zijn opgebouwd respecteren. Tegelijkertijd gaan we er alles aan doen om ons marktaandeel in Zeeland aanzienlijk te vergroten." Kärcher kan in Nederland terugvallen op een uitgebreid dealernetwerk en heeft naast Goes ook nog Kärcher Centers in Schiedam, Utrecht, Made, Zaandam, Venlo en Urk.


„Wij zijn blij dat we uiteindelijk samen met onze Belgische collega's alle vestigingen van het failliete Kärcher Center Van Mol hebben kunnen overnemen", aldus Roy Meter, Managing Director van Kärcher Nederland. In België had Kärcher Center Van Mol eigen vestigingen in Elversele, Oudenaarde en Diksmuide.

**Lokaal netwerk**

„Onder de directe aansturing van Kärcher Nederland kunnen bestaande en toekomstige klanten in Zeeland voortaan genieten van een nog ruimer productaanbod en een meer uitgebreide service. Naast de investering in mensen en mogelijkheden gaan we ook actief ons lokaal netwerk in Zeeland versterken via lokale netwerkverenigingen en het ontwikkelen van specifieke activiteiten in de regio", zegt de Managing Director van Kärcher Nederland. ■

**Doorstart**

Kärcher Nederland beschikt in Goes over een lokaal team dat de markt goed kent en het netwerk verder kan uitbouwen. „In deze doorstart




OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

**KATOEN NATIE**

**What can we offer**

- Short Sea Shipping & Barge container terminal
- 20 reefer plugs
- Congestion free berthing and truck gate
- Open connection with the Western Scheldt
- Storage silos, Warehouses & open air storage
- FFS bagging lines & semi-bulk machine for BB and octabins
- Processing VAL: blending, dedusting, sieving



**Contact ZCT**  
hans.durinck  
@katoennatie.com

**Contact LOGIPARK**  
mathias.horckmans  
@katoennatie.com

**Katoen Natie LOGIPARK and ZCT Katoen Natie**

**Your intermodal logistics platform in the North Sea Port area**

**Katoen Natie – your logistics solutions center in Zeeland**

Katoen Natie Logipark & ZCT are full service logistics platforms which act as intermodal clusters, combining all logistics services at one location for the local and non-local industries



**Katoen Natie – the sustainable company**

Katoen Natie is one of the world's leading logistics and engineering service providers with facilities in worldwide. Katoen Natie is committed to highest Health, Safety, Environment and Quality Standards. Preventive and protective care are considered by the group Katoen Natie as a prime responsibility.

# Nieuwsberichten

## PortXL verwelkomt MINDbase, innovatiehub Ministerie van Defensie

**MINDbase Rotterdam heeft een samenwerkingsovereenkomst getekend met maritieme start-up accelerator PortXL. MINDbase is een van de 'hubs' van de innovatieorganisatie van het Nederlandse Ministerie van Defensie.**

Sinds de oprichting in 2015 heeft PortXL de groei van meer dan 100 start-ups en scale-ups gefaciliteerd. PortXL werkt nauw samen met (industriële) partners (zoals Havenbedrijf Rotterdam, Van Oord, Boskalis, Gemeente Rotterdam, Damen Shipyards en GTT) en richt zich met name op de maritieme, energie-, en logistieke en raffinagesectoren. Met MINDbase als nieuwe partner omvat de scope van PortXL nu ook militaire toepassingen.

### Ministerie van Defensie

MINDbase werkt onder de paraplu van COMMIT (het Commando Materieel en IT), één van de zes onderdelen van het Nederlandse Ministerie van Defensie. COMMIT zorgt ervoor dat Nederlandse militairen werken met modern, robuust en veilig materieel en IT. Een belangrijk deel van het

takenpakket van COMMIT bestaat uit de aanschaf en het onderhoud van materieel. MINDbase is in 2020 opgericht om militair gerichte innovaties te stimuleren; de activiteiten vinden plaats in het RDM Innovation Dock in Rotterdam en op locaties in Eindhoven en Enschede.

### Versnellen

MINDbase Innovation Manager Majoor Rick Zagers legt uit wat de beweegredenen zijn om PortXL-partner te worden. „De tijd dat Defensie slimmer was dan de markt is geen gegeven meer; de huidige commerciële sector is regelmatig innovatievrij, adaptiever en sneller. Daarom hebben we als Ministerie van Defensie moeten versnellen.”

### Innovation Dock

In haar rol om Defensie te verbinden met marktinnovaties is de locatie van MINDbase cruciaal. „Achter de hekken van onze kazerne blijven maakt het erg lastig om kennis te nemen van en contact te leggen met innovatieve bedrijven uit de commerciële sector. Daarom zijn we hier gevestigd op het Innovation Dock in Rotterdam – en hier zijn we in contact gekomen met PortXL.”



**Christel Pullens (Managing Director PortXL) en Majoor Rick Zagers (MINDbase Innovation Manager).**

### Voorloper

„We zijn trots om MINDbase te verwelkomen in de PortXL organisatie; de krijgsmacht is altijd een voorloper geweest als het gaat om innovatie,” zegt Christel Pullens, Managing Director PortXL. „Het Ministerie van Defensie heeft vergelijkbare uitdagingen als onze andere partners, maar zij

bekijken de dingen vanuit een andere invalshoek. Veiligheid is natuurlijk het belangrijkste, maar mede vanwege een tekort aan personeel zijn ze ook erg geïnteresseerd in digitalisering en automatisering. Het vergroten van de duurzaamheid van militaire operaties is eveneens een belangrijk aandachtspunt.” ■

## Haven Oostende boekt beste financiële resultaat in 25 jaar

**Haven Oostende boekte in 2023 het beste financiële resultaat sinds 1998. De haven slaagde er vorig jaar in om succesvol nieuwe trajecten aan te trekken, bijvoorbeeld op het vlak van stukgoed en bulk. Door diversificatie naar bijvoorbeeld meststoffen, staal, auto's en containertransport via estuaire vaart, is de haven minder afhankelijk geworden van de conjunctuurgevoelige aanvoer van grind en zand.**

In juni richtte Haven Oostende haar eigen stuwadoorsbedrijf OSSCO op; een investering om de groei van de maritieme trajecten verder te ondersteunen, in het bijzonder op het vlak van lift-on lift-off, roll-on roll-off, bulk & projectcargo en met betrekking tot estuaire vaart. Daarnaast zorgt dit voor een bijkomende modaliteit en troef voor bedrijven uit de regio en lokale tewerkstelling.

### Investeren

De noodzakelijke inhaalbeweging op het vlak van veiligheid en onderhoud van de infrastructuur gaat hand in hand met uitstekende financiële resultaten en het uitrollen van de strategie. In

2023 behaalde Haven Oostende voor het tweede jaar op rij het beste financiële resultaat voor belastingen sinds 1998: € 2. 124.295. De winst wordt verder geïnvesteerd in de haven.

### Nieuwe bedrijven

Sinds 2019 trok Haven Oostende vijftien nieuwe bedrijven aan, waarvan er ondertussen tien in exploitatie zijn, goed voor 407 bijkomende jobs.

De overige vijf hebben al een vergunning verkregen, bereiden de bouw voor of zijn al in de bouwfase aangekomen. In totaal gaat het over de creatie van ruim 850 jobs tegen 2026.

### Niche groeimarkten

De sterke nieuwe trajecten in Haven Oostende tonen aan dat de vanaf 2019 geïmplementeerde strategie van doorgedreven diversificatie en focus

op niche groeimarkten, met actieve deelname aan de maritieme en logistieke keten succesvol is.

### Dochterondernemingen

Ook de dochterondernemingen van Haven Oostende behalen historisch goede cijfers. Zo heeft de strategische heroriëntatie van REBO geleid tot een verdrievoudiging van de winst. Ook het technisch constructiebedrijf MultiTech en stuwadoor OSSCO zitten in een groeiscenario.

### Opportunities

„De nieuwe trajecten leveren een waaier aan opportuniteiten op waardoor we optimaal kunnen verder bouwen aan de toekomst van Haven Oostende als motor van tewerkstelling”, aldus voorzitter Charlotte Verkeyn van Haven Oostende.

### Strategie

„De strategie van Haven Oostende is gestoeld op actieve deelname in de logistieke en maritieme keten. De bijkomende trajecten versterken Haven Oostende en bewijzen dat we onze plaats in het Vlaamse havenlandschap hebben verworven”, zegt CEO Dirk Declerck van Haven Oostende. ■



**CEO Dirk Declerck en voorzitter Charlotte Verkeyn van Haven Oostende.**



# Take charge of zero emissions.



We aim to enable our clients to stand at the forefront as the maritime industry continues to advance towards sustainable shipping solutions. This is why we have created a versatile, dependable, fully electric Multi Cat.

Pictured here:  
**Multi Cat 1908 Electric**

Based on the firm foundation of generations of Multi Cat construction, the Damen Multi Cat 1908 Electric is suited to a broad range of operations in shallow and deeper waters inland, in port and along the coast. Potently combining this with cutting-edge digital and electrical technology, the MuC 1908 E paves the way to fully electric, zero emission workboat operations fit for the future.



Find out more on [Damen.com](https://www.damen.com)



# Nieuwsberichten

## Walstroomaansluiting voor Damen Shiprepair Amsterdam

De nieuwe walstroominstallatie voor het grootste dok van Damen Shiprepair Amsterdam is op maandag 25 maart officieel in gebruik genomen. Tijdens het werkbezoek van minister Adriaansens van Economische Zaken en Klimaat sloot zij voor de allereerste keer de installatie aan.

„We zijn vereerd dat we deze belangrijke stap in onze transitie naar een duurzame toekomst mogen nemen in het bijzijn van de minister”, licht Tjeerd Schulting, managing director van Damen Shiprepair Amsterdam toe. „Met de installatie zetten we nog meer in op verduurzaming en dat sluit goed aan bij de verwachting van onze klanten. Ook daarin maken we grote stappen met onder andere het verduurzamen van schepen.”



Foto: Flying Fishbone

**V.l.n.r. Tjeerd Schulting, Annelies Damen, Minister Adriaansens en Arnout Damen tijdens de officiële openingshandeling.**

### Stilller en groener

Sinds vorig jaar is er hard gewerkt om de mobiele installatie in te kunnen zetten voor zeegaande schepen die voor reparatie, onderhoud of ombouw in het grootste droogdok

van Damen Shiprepair Amsterdam verblijven. Hierdoor hoeven schepen niet langer gebruik te maken van de eigen dieselgeneratoren om energie op te wekken, maar komt dit van de stillere en 'groenere' walstroominstallatie.

De installatie bestaat uit een nieuw aangelegd elektriciteitsnet en een mobiele container met daarin een frequentieregelaar. Dit zorgt voor aansluitmogelijkheden van 690, 440 of 400 Volt en een frequentie van 50 of 60 Hz. De mobiele container geeft de mogelijkheid om de aansluiting op iedere gewenste locatie rondom het dok, en afhankelijk van de behoefte van het schip, te installeren.

### Werkbezoek

De opening van de walstroominstallatie was onderdeel van het werkbezoek van de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Gezant Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, Kees van der Staaij. Zij kregen een rondleiding op de werf en werden bijgepraat over, onder andere, het belang van de werf voor Amsterdam als havenstad. ■

## Ecocem Benelux intensiveert strijd tegen CO2 met uitbreiding in Moerdijk

Ecocem Benelux heeft met Overslagbedrijf Moerdijk (OBM) een langjarig leasecontract afgesloten voor drie enorme opslagsilo's. Hiermee wordt de capaciteit van Ecocem voor productie en opslag fors vergroot. Deze uitbreiding, die volgt op de recente Europese goedkeuring (ETA) voor het CO2-emissiearme ACT-cement, markeert een belangrijke stap richting de commerciële introductie van ACT in 2026.

De uitbreiding bestaat uit drie betonnen silo's in de haven van Moerdijk, gezamenlijk goed voor 30.000 ton. Hiermee verviervou-

digt Ecocem haar opslagcapaciteit. Met deze schaalvergroting, onderdeel van Ecocem's uitbreidingsstrategie, versnelt het bedrijf de transitie naar een verlaagde CO2-uitstoot van de cementindustrie.

### Klimaatakkoord

Door te leasen in plaats van zelf te bouwen, bespaart Ecocem tijd en geld. Paul Roos, Managing Director van Ecocem Benelux, benadrukt het belang van deze ontwikkeling voor de cement- en betonindustrie, omdat het de weg vrijmaakt voor een vermindering van de uitstoot die aansluit bij de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. ■



## Herziening Subsidie Regelgeving Verduurzaming Binnenvaart-programma

Door een herziening van de achterliggende regelgeving wordt het Subsidie Regelgeving Verduurzaming Binnenvaart-programma (SRVB) aangepast. De openstelling van de SRVB-regeling voor 2024 is daardoor voorlopig uitgesteld tot tenminste 1 mei 2024.

Begin 2021 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) miljoenen euro's toegewezen voor verschillende initiatieven gericht op de verduurzaming van de binnenvaart, om met name NOx en fijnstof te verminderen. Daar werd het



Subsidie Regelgeving Verduurzaming Binnenvaart-programma (SRVB) voor in het leven geroepen.

### 2025

Het proces van de herziening en het doorvoeren van de wijzigingen, zal naar verwachting een aantal maanden in beslag nemen. De aanpassingen die gedaan moeten worden zijn gerelateerd aan een herziening van de Algemene GroepsVrijstellingsVerordening (AGVV). Het doel is de regeling zoveel mogelijk gelijk aan voorgaande jaren voort te zetten. Het SRVB is gepland om door te lopen tot 2025. ■



# In 50 jaar naar de top van Nederlandse autodemontagebedrijven Ad Stouten BV is altijd duurzaam bezig



„Wij zijn altijd duurzaam bezig, door schade-auto's en onderdelen van sloopauto's een tweede leven te geven. Milieu is voor ons een belangrijk speerpunt van beleid. Vandaar ook dat we 240 zonnepanelen hebben geplaatst op het dak van onze loods”, zegt Ad Stouten in het kantoor van zijn bedrijf in het Zeeuwse Oosterland.

Al van grote afstand springen bij Ad Stouten Autodemontage BV drie vliegtuigen in het oog: een eenmotorige Cessna, een F104 Starfighter van de Belgische Luchtmacht en een oude helikopter van de Nederlandse Luchtmacht. Het is slechts symboliek. Kernactiviteiten blijven in- en verkoop van demontage- en schadeauto's en levering van onderdelen. Het bedrijf is goed voor een twintigtal arbeidsplaatsen op Schouwen-Duiveland.

## Rondleiding

Een rondleiding bij het bedrijf op Schouwen-Duiveland voert langs zo'n 2.500 auto's, motoren en scooters. Daarnaast zijn er zo'n 120.000 onderdelen op voorraad. De onderneming is in 2017 uitgebreid met 8.000 vierkante meter tot 4 hectare. De roots van het bedrijf liggen medio jaren zeventig.

## Online

Anno 2024 blijft de online verkoop fors toenemen. In het magazijn zijn alle gedemonteerde auto-onderdelen keurig gesorteerd. Alles wat in het magazijn ligt wordt online aangeboden via de eigen webshop en TotalParts, E-Bay, Teilehaber en Autoteilemarkt.

## Logistieke proces

Via de online verkoop worden op Schouwen-Duiveland gedemonteerde onderdelen wereldwijd geleverd. Naast het vervoer van onderdelen via pakketdiensten bestaat het logistieke proces ook uit het verschepen van containers met onderdelen via de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Op de bodem van de containers liggen de

motorblokken netjes in plastic gewikkeld zodat er geen olie kan lekken. Met daar bovenop onder andere plaatwerk en verlichting.

## Milieuverantwoord

Autodemontage Ad Stouten BV koopt jaarlijks zo'n 6.500 auto's op van verzekeringsmaatschappijen, garagebedrijven, takelbedrijven en particulieren. Ongeveer een derde wordt geëxporteerd. De overige auto's worden gedemonteerd en gerecycled. Al het sloopafval wordt milieuverantwoord verwerkt door Afval Recycling Nederland (ARN).

## Hybride accu's

Terwijl voorheen moest worden betaald om van een oude accu af te geraken, levert het



lood vandaag de dag geld op. Ook hybride accu's worden, in toenemende mate, bij Stouten gedemonteerd. Een deel daarvan wordt hergebruikt en de overige worden door ARN verwerkt.

### Nieuwe bestemming

Zo veel mogelijk wordt getracht om restmaterialen te hergebruiken. Zo krijgen oude banden een nieuwe bestemming in asfalt voor de wegenbouw. Voordat begonnen wordt met het demonteren van de auto's wordt met een speciale machine olie, benzine, rem- en koelvloeistof professioneel uit de sloopauto's verwijderd. Deze vloeistoffen worden afgevoerd en in speciale fabrieken verwerkt voor hergebruik.

### Edelmetalen

Non-ferro metalen als koper en aluminium worden, na ontmanteling van de motorblokken, uit de sloopauto's teruggewonnen. Printplaten worden eveneens apart gerecycled, waaruit ook edelmetalen als goud en zilver worden gehaald. Van de oude metalen worden uiteindelijk weer nieuwe producten gemaakt in de automotive of de ict. Zo is de duurzame kringloop rond.

### Mooi proces

Na ontmanteling van de motorblokken en andere onderdelen worden de kale auto-wrakken met kraan of heftruck afgevoerd



Jan en zijn vader Ad Stouten op het bedrijfsterrein in Oosterland.

naar de pers op het buitenterrein. Het is een mooi proces om te zien. De wrakken worden in de machine gestopt en enkele tellen later komen ze er als pakketjes oud ijzer uit. Vervolgens worden ze met een kraan op een grote stapel gelegd, waar het oud ijzer gereed is voor afvoer naar recyclingbedrijf HKS Metals in Moerdijk.

### Top

Ad Stouten BV heeft zich in 50 jaar tijd genesteld in de top van haar vakgebied. Het duurzame autodemontagebedrijf heeft onlangs een nieuwe autotransporter aangeschaft om voldoende laadvermogen te

Vervolg op pagina 35



# 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. 210 IUGNISA 107.



**RelyOn Nutec Belgium bv**

Esplanadestraat 1, 8400 Oostende

+32 (0) 59 29 59 10 • [info@be.relyonnutec.com](mailto:info@be.relyonnutec.com)

[www.relyonnutec.com](http://www.relyonnutec.com)



Luchtfoto van de vestiging van Ad Stouten Demontage BV in het Zeeuwse Oosterland.

hebben voor het vervoer van zwaardere elektrische auto's.

### Elektrisch

„De toekomst is elektrisch. Het is dus belangrijk om extra laadvermogen te hebben want een elektrische auto is honderden kilo's zwaarder dan een elektrische auto“, zegt Ad Stouten. In de loods vallen bij de gesorteerde onderdelen (motoren, versnellingsbakken, plaatwerk) ook de flink toegenomen elektronische onderdelen op.

### Zwaarder

„Soms is een elektrische auto bijna 1,5 keer zwaarder. Met onze nieuwe autotransporter zijn we voorbereid op de toekomst. Net als bij onze andere vrachtwagens kunnen we vijf auto's meenemen, maar dankzij de 6x2-asconfiguratie heeft deze nieuwe truck, geleverd door Bluekens Truck en Bus, een netto laadvermogen van bijna 9700 kilo. Ter vergelijking: onze andere trucks hebben een laadvermo-



gen van 6000 kilo“, vult zoon Jan Stouten aan, die anno 2024 de operationele leiding heeft.

### SUV's

„In ons werk draait het soms om centimeters. We laden ook best veel SUV's en dan is het soms passen en meten om niet boven de maximaal toegestane hoogte van 4 meter uit te komen. Het X-Low chassis is extra laag en daarmee winnen we ruim tien centimeter. Dat kan net het verschil maken om onder de maximaal toegestane hoogte te blijven. Ander voordeel is de platte lage slaapcabine. Daardoor is er voldoende ruimte om ook boven de cabine te laden. In combinatie met een aanhanger kunnen we met deze truck in totaal acht auto's meenemen“, vervolgt vader Ad Stouten.



## Feestelijk evenement in zeehaven Delfzijl van 13 tot 16 juni 'DelfSail 2024' smeedt integraal veiligheidsplan

Foto: Stichting DelfSail

Havens zijn economische hotspots met regionale en vaak landelijke uitstraling. Bedrijven van allerlei omvang doen er, al dan niet in onderlinge verbondenheid, hun ding. Havenorganisaties ondersteunen de identiteit en ontwikkeling van bedrijven met hoogwaardige voorzieningen, professionele logistiek en krachtige netwerken. Om dat kracht bij te zetten, worden steeds vaker Sail-evenementen of havendagen georganiseerd. Dagen waarop bedrijven en dienstverleners zich open stellen voor publiek, relaties ontvangen en laten zien wat 'hun ding doen' is. Met hier en daar een feestelijk podium. Sail Amsterdam, Havendagen Rotterdam, Sail Kampen, Open Havendag Moerdijk en Sail Den Helder zijn succesvolle voorbeelden die ook in het buitenland navolging krijgen.

Van 13 tot 16 juni dit jaar is de Groningse zeehaven Delfzijl het decor voor het bruisende vierdaags nautisch evenement 'DelfSail 2024'. Aan vier dagen feest op het water en op de haventerreinen gaat ruim een jaar voorbereiding vooraf om een veilig verloop van het evenement te waarborgen. Een gezamenlijke opgave voor alle partners die in de organisatie en de randvoorwaarden een rol hebben te spelen. Met een integraal veiligheidsplan heeft DelfSail de basis gelegd voor een feestelijk evenement waarbij risico's goed kunnen worden beheerst en stad en haven in noodsituaties bereikbaar blijven.

### Maritieme vaartuigen

Delfsail in een samenvatting: tientallen tallships en bruine vloot schepen en diverse andere grote maritieme vaartuigen, meerdere podia

voor grote muziekovertredens, overal tijdelijke overkappingen voor bedrijven om mensen te ontvangen, demo-locaties voor allerlei technische systemen en een locatie voor vuurwerk. Tienduizenden mensen per dag, met een tijdelijke infrastructuur voor stroom en sanitair, in een haven waar het werk moet kunnen doorgaan, in de nabijheid van een actief industriegebied met BRZO-signatuur.

### Logistieke functie

Vanuit het perspectief van veiligheid is een groot evenement in een havengebied een bijzondere uitdaging. Havens hebben immers wezenlijk andere functies en kenmerken dan evenementenlocaties en daar hebben de organisatoren, die verantwoordelijk zijn voor een veilig evenementenverloop, nadrukkelijk rekening mee te houden. Een haven heeft primair een logistieke functie: verlading, op-

overslag van goederen, transport via de landinfrastructuur of binnenwateren naar het achterland en meestal ook industriële productie.

### Grote mensenmassa's

De haven van Delfzijl in deze casus is, zowel op het water als op het land, niet ontworpen en ingericht voor 370.000 bezoekers in vier dagen tijd. Het havengebied heeft maar een beperkt aantal ontsluitingswegen en beperkte parkeer capaciteit. Grote podia voor de geplande concerten in het programma zijn voor de haven een gebiedsvreemde activiteit. De belangrijkste opgave voor de organisatie van DelfSail en haar partners is het voorkomen van onveiligheid en incidenten als gevolg van grote mensenmassa's en intensieve verkeersstromen. Daarnaast moet het logistieke proces van de haven door kunnen gaan en moeten de haven én de stad bereikbaar blijven. Ook voor



Foto: Stichting DelfSail

reguliere hulpverlening, want buiten het evenement draait het openbare leven in Delfzijl en omgeving door.

### Evaluatie

DelfSail wordt gemiddeld iedere vijf jaar georganiseerd en beleeft dit jaar zijn zevende editie. De vorige editie vond plaats in 2016. Als gevolg van de coronapandemie moest Delfzijl drie jaar langer wachten op de terugkeer van de Tall Ships en andere bijzondere vaartuigen. Dit lange intermezzo heeft de DelfSail-organisatie benut om de veiligheidsparagraaf rond het evenement grondig te evalueren en op een nieuwe leest te schoeien. Daarbij zijn ook lessen getrokken uit de evaluatie van 2016, toen bleek dat de voorbereiding van de veiligheids- en risicobeheersingsmaatregelen voor verbetering vatbaar was.

### Nauwe samenwerking

Het resultaat van die evaluatie is dat alle betrokken stakeholders gezamenlijk onderkennen dat nauwe samenwerking en tijdig beginnen met de voorbereiding cruciale voorwaarden zijn. Die stakeholders zijn de DelfSail-organisatie, havenbeheerder Groningen Seaports, Gemeente Eemsdelta, Provincie Groningen en Rijkswaterstaat als bevoegde gezag en de Veiligheidsregio Groningen. De eerste gezamenlijke voorbesprekingen zijn al in het voorjaar van 2023 van start gegaan en de contouren van het integraal veiligheidsplan waren in december gereed. Een belangrijk verschil met voorgaande edities, toen de verantwoordelijkheid voor een veilig verloop nog bij de overheids (hulp)diensten lag, is dat anno 2024 de DelfSail-organisatie zelf primair verantwoordelijk is voor alle aspecten van evenementenveiligheid.

### Scenario's

Met ondersteuning van Kappetijn Safety Specialists (KSS) heeft de projectgroep van betrokken partijen een grondige risicoanalyse



Foto: Stichting DelfSail

uitgevoerd, om in kaart te brengen wat de belangrijkste risico's van het evenement zijn in termen van veiligheid, zowel op het water als op het land. Dat heeft een lijst van 16 mogelijke scenario's opgeleverd, waarbij de beheersbaarheid van grote mensenmassa's (crowd management) en mobiliteit (bereikbaarheid van het havengebied en de stad) vanwege hun impact de hoogste prioriteit krijgen. Veel mensen op een schip, veel mensen bij het vuurwerk, veel mensen bij een podium, veel mensen bij een demonstratie, veel mensen op een kade. Grote aantallen mensen die niet overal naartoe kunnen vluchten is samen met de bereikbaarheid van het havengebied het kernrisico voor een Sail-evenement.

### Spreiding

Spreiding in tijd en ruimte is de sleutel tot beheersing van grote publieksstromen en

het voorkomen van incidenten als gevolg van stagnatie en verdrinking. In het verleden zijn bij evenementen in het buitenland (Love Parade Duisburg 2010, Roskilde Denemarken 2000) slachtoffers gevallen door paniek en/of gedrang in grote menigten. De organisatie van DelfSail rekent op basis van voorgaande edities op ruim 370.000 bezoekers in vier dagen tijd; op de eerste dag 55.000, op de tweede dag 75.000 en op de beide weekenddagen respectievelijk 130.000 en 110.000.

### Crowd control

Risico's van mensenmassa's tijdens DelfSail worden niet of nauwelijks verwacht bij de scheepsgerelateerde activiteiten, maar vooral tijdens de geplande concerten op podia in het omliggend programma. Op het beheersen van die risico's wordt actief gestuurd door kritisch te kijken naar de optredende artiesten en het type publiek dat zij trekken, de locatie van de podia, beschikbare ruimte voor toeschouwers en uitwijkruimte en vluchtroutes bij calamiteiten. Tijdens deze 'randevenementen' vindt ook actief crowd control plaats, door telling van het aantal aanwezige toeschouwers met digitale telpoorten en toegangsdosering als de druk van toeschouwers op het terrein te groot wordt. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn in samenwerking met de gemeente, de politie en veiligheidsregio uitwerkt in een beveiligingsplan en crowdmanagementplan.

### Bereikbaarheid

De tweede prioriteit betreft de bereikbaarheid van het havengebied en de stad Delfzijl. Vanwege het beperkte aantal ontsluitingswegen en de verwachte grote verkeersstromen is het risico van verkeersstagnatie groot



Foto: Stichting DelfSail

Vervolg op pagina 38

als hierop onvoldoende wordt gestuurd. In samenwerking met gemeente, provincie en openbaar vervoerbedrijven, is een mobiliteitsplan gemaakt met parkeerplaatsen op afstand, pendelvervoer en het stimuleren van bezoekers om met openbaar vervoer te komen. De gemeente en provincie hebben hierin een rol als wegbeheerder, maar ook in het verlenen van de evenementenvergunning. Het waarborgen van veiligheid en bereikbaarheid zijn belangrijke vergunningsvoorwaarden.

### Vrije calamiteitenroutes

Tijdens het evenement wordt door middel van afzettingen en andere verkeersmanagementmaatregelen geborgd dat, zowel in het DelfSail-evenementengebied als in de stad, voldoende vrije calamiteitenroutes beschikbaar zijn. Enerzijds om hulpdiensten bij onverhoopte incidenten tijdens DelfSail in staat te stellen snel en zonder oponthoud de incidentlocatie te bereiken, anderzijds om Delfzijl en omgeving bereikbaar te houden voor reguliere hulpverlening en spoedeisend ambulancevervoer.

### Veiligheidsplan

In het 'Veiligheidsplan DelfSail 2024', dat op basis van de risicoanalyse is opgesteld, zijn de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle betrokken publieke en private partijen vastgelegd. Zoals gezegd is de organisatie van DelfSail primair zelf verantwoordelijk voor een veilig verloop. Naast risicobeheersing met preventieve en proactieve beheersmaatregelen aan de voorkant, zet de organisatie ook een stevige responsorganisatie neer om bij ongevallen en incidenten direct te kunnen optreden. Er is een eigen bedrijfshulpverleningsorganisatie actief, die bij incidenten als onwel worden, beginnende branden en andere onveilige situaties de eerste maatregelen kan treffen, kan assisteren bij crowd management en (delen van) het evenemententerrein kan ontruimen als dat noodzakelijk is.

### Medische component

De medische component van de interne hulpverlening op het terrein wordt verzorgd door het Nederlandse Rode Kruis en lokale EHBO-verenigingen. Om de evenementcoördinatie en de interne veiligheidsorganisatie beheersbaar te houden is het DelfSail-terrein met 1200 strekkende meter kade onderverdeeld in vijf sectoren, elk onder leiding van een sectorhoofd.

### Omslagpunt

Voor elk van de 16 vastgestelde mogelijke scenario's uit de risicoanalyse is vastgelegd waar het omslagpunt ligt tussen interne hulpverlening onder verantwoordelijkheid van de DelfSail-organisatie en externe hulp en crisismanagement onder de paraplu van de Veiligheidsregio Groningen. Ook als de overheidshulpverlening in actie moet komen, blijft ondersteuning vanuit de DelfSail-organisatie



Foto: Striching DelfSail

cruciaal, in de vorm van begidsing en ondersteuning, met als groot verschil dat nu de veiligheidsregio de leiding heeft over de incidentbestrijding. Het DelfSail coördinatieteam dat alle evenementactiviteiten coördineert, fungeert in die 'opgeschaalde' situatie als calamiteitenteam, dat met een liaison ook is vertegenwoordigd in het lokale crisisteam van de veiligheidsregio (Commando Plaats Incident).

### Veiligheidsplan

Voor een soepele samenwerking en afstemming is van belang dat alle vertegenwoordigers in de crisismanagementorganisatie elkaars rollen en verantwoordelijkheden kennen. Die randvoorwaarde is geborgd doordat de DelfSail-organisatie en de betrokken overheden en bevoegde gezag in het 15 maanden lange voorbereidingstraject al intensief met elkaar optrekken, gezamenlijk scenario's en het veiligheidsplan hebben opgesteld en de scenario's ook beoefenen tijdens table-top sessies.

### Nautisch plan

Naast het veiligheidsplan voor het waarborgen van de veiligheid en incidentrespons op het land, is er een apart nautisch plan voor alle veiligheidsaspecten op het water en aan boord van de schepen. Het goed regelen en vastleggen van taken en bevoegdheden voor die nautische aspecten is belangrijk, omdat aan DelfSail een groot aantal internationale zeegaande schepen deelneemt. Volgens de maritieme veiligheidsregelgeving ligt voor de veiligheid en incidentbestrijding aan boord van schepen de verantwoordelijkheid bij de kapitein. Zeegaande schepen moeten zelf beschikken over middelen en opgeleide en

getrainde bemanning, om incidenten zoals branden en medische noodgevallen zelfstandig op te lossen.

### Kapitein

Als de schepen afgemeerd liggen in een haven, zoals tijdens DelfSail, blijft de kapitein de verantwoordelijke aan boord. Maar het schip valt dan wel onder de wet- en regelgeving van het betreffende land, waardoor ook het bevoegde gezag en de overheidshulpdiensten op het land hun verantwoordelijkheden hebben. Discussies over het wel of niet toelaten van hulpdiensten en overheidsdiensten tijdens een incident kosten onnodig tijd en moeten worden vermeden. Daarom is in het nautisch plan vastgelegd bij welke incidentscenario's en situaties de kapitein verplicht is de autoriteiten en hulpdiensten toegang te verschaffen.

### Driehoek

Die havenautoriteiten hebben ook eigenstandige taken en bevoegdheden, omdat een incident op een schip, zoals een brand of olielekage, gevolgen kan hebben voor de veiligheid en continuïteit van de haven. Het nautisch plan is opgesteld in een driehoeksamenwerking tussen de DelfSail-organisatie, Rijkswaterstaat als beheerder van Noord- en Waddenzee en Groningen Seaports als beheerder van de haven van Delfzijl.

### Feestelijk

Dankzij de nauwe en vroegtijdige samenwerking tussen publieke en private partners verwachten de organisatoren dat DelfSail opnieuw een feestelijk nautisch evenement wordt, waarop Delfzijl als toonaangevende zeehaven in Noord-Nederland met trots kan terugkijken. Met veiligheidskaders die stevig aansluiten op de behoeften van een groot meerdaags evenement, maar tegelijk ook ruimte laten om zichtbaarheid van bedrijven en vermaak voor gasten en bezoekers te accommoderen.

*Dit artikel is samengesteld door Casper Dollekamp en Kees Kappetijn, adviseurs Kappetijn Safety Specialists (KSS).*



Kees Kappetijn.



Casper Dollekamp.



# Nieuwsberichten

## Green Award Gold voor LNG-catamarans Rederij Doeksen

LNG-catamarans Willem Barentsz en Willem de Vlamingh zijn onderscheiden met de Green Award level Gold. De awards werden toegekend na inspectie door Green Award Binnenvaart. De certificering toont aan dat er proactief maatregelen worden genomen om het milieu te beschermen.

Green Award Binnenvaart levert een bijdrage aan de verduurzaming van de binnenvaart door het inspecteren en certificeren van schepen die betere resultaten op het gebied van veiligheid, kwaliteit en het milieu laten zien dan wettelijk verplicht is.

„We zijn erg blij met dit certificaat: hiermee wordt onafhankelijk en internationaal aangetoond dat deze schepen hoog scoren op het gebied van duurzaamheid en daar was het ons om te doen toen we ze lieten bouwen”, aldus Dirk Spoor, directeur Rederij Doeksen.

### Bijzondere innovaties

De twee LNG-catamarans werden in 2020 en 2021 door Rederij Doeksen in de vaart genomen als passagiersschepen op de lijnen van en



**Rederij Doeksen verzorgt de veerdienst van, naar en tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland.**

naar Vlieland en Terschelling. Eerder ontving het ms Willem Barentsz de internationale Shippax Technology and Design Award 2021. Die award

wordt uitgereikt als onderscheiding voor bijzondere innovaties en exceptioneel design in de ferry-wereld. ■

## Europese APK voor zeeschepen maakt Noordzee veiliger

Het Europees Parlement en de EU-lidstaten zijn het eens geworden over nieuwe regels die de zeescheepvaart veiliger en schoner maken. Het doel is om ongelukken en milieuvuiling te voorkomen. Tevens worden de arbeidsomstandigheden aan boord van zeeschepen veiliger en socialer.

Dankzij de inzet van het Parlement moeten de EU-lidstaten ervoor zorgen dat de schepen die onder hun vlag varen veilig zijn. Om dat te bereiken komt er de verplichting om elk zeevarend schip minstens elke vijf jaar te controleren. De APK voor zeeschepen is gericht op de technische staat van de vloot, hoe de uitstoot van broeikasgassen beperkt omlaag gaat en op de werkomstandigheden van de arbeiders aan boord.

Daarnaast komt er een digitaal Europees informatiesysteem waar makkelijk gegevens over schepen gedeeld kunnen worden tussen verschillende autoriteiten. Een doorbraak in een sector die nog grotendeels analoog functioneert. ■

## Containerterminal RWG investeert in walstroom

Containerterminal Rotterdam World Gateway (RWG) heeft besloten om de gehele kade voor alle schepen te gaan voorzien van walstroom. De terminal van RWG is al volledig geautomatiseerd en CO<sub>2</sub>-neutraal. Door de aanleg van de walstroomvoorziening zullen ook de schepen aan de kade geen fijnstof, stikstof en CO<sub>2</sub> meer uitstoten.

Daarnaast zorgt de voorziening voor een vermindering van geluid. De eerste ligplaatsen zullen naar verwachting vanaf 2026 van walstroom voorzien zijn. RWG loopt hiermee vooruit op de Europese regelgeving. Die schrijft voor dat in 2030 alle container-, passagiers- en cruiseschepen groter dan 5.000 bruto ton in de Europese havens gebruik dienen te maken van walstroom.

RWG kiest ervoor om de installatie van de walstroomvoorzieningen zelf te ontwerpen, te financieren en te bouwen. Het geeft hiermee verdere invulling aan zijn ambitie om volledig CO<sub>2</sub>-neutraal te opereren. Havenbedrijf Rotterdam

en RWG hebben een intentieverklaring getekend waarin afspraken zijn gemaakt over het delen van kennis en data over de aanleg en het gebruik van walstroom en de benodigde civiele werkzaamheden aan de kademuuren en fenders die uitgevoerd moeten worden.

### Verduurzamen logistieke keten

„We zijn zeer verheugd met het besluit van RWG om als eerste Europese deepsea terminaloperator te investeren in walstroom, een belangrijk en noodzakelijk onderdeel van de energietransitie. Schepen die aan de stekker liggen zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit en een daling van het geluidsniveau. Hiermee dragen we bij aan het verduurzamen van de logistieke keten via Rotterdam voor onze gezamenlijke klanten”, aldus Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam.

### Cruciaal

„De investering in walstroom is een cruciaal onderdeel van het investeringsprogramma van RWG, met als doel een emissievrije op- en over-



**V.l.n.r. Boudewijn Siemons, Robert Simons & Ronald Lugthart.**

slag van containers. Via walstroom en andere faciliteiten die bijdragen aan de energietransitie creëren wij samen met onze klanten en andere stakeholders de mogelijkheden om dit strategische doel op korte termijn te bereiken”, zegt Ronald Lugthart, CEO van RWG.

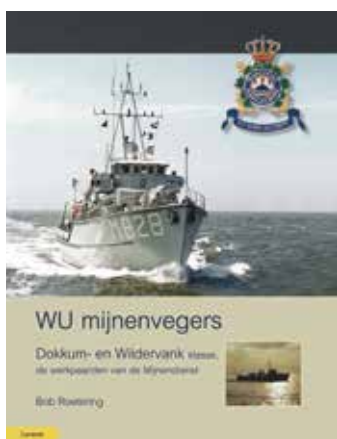
„Met deze ontwikkeling zet Rotterdam opnieuw een stap vooruit in het verwezenlijken van een duurzame en toekomstbestendige haven”, aldus Robert Simons, Wethouder Haven, Economie, Horeca en Bestuur van de Gemeente Rotterdam. ■

Foto: Marc Nolte

# BOEKBESPREKINGEN

## WU mijnnevigers

Bij uitgeverij Walburg Pers/Lanasta verscheen zopas het buitengewoon interessante boek "WU mijnnevigers. Dokkum- en Wildervank klasse, de werkpaarden van de Mijndienst". Het boek werd geschreven door Bob Roetering.



### WU's

Veertig jaar lang zijn de schepen van de Dokkum- en Wildervank klasse, beter bekend als de WU's, in dienst geweest bij de Koninklijke Marine.

### Herinneringen

In dit boek wordt de algehele levensloop van de klasse en die van de individuele eenheden uitvoerig behandeld. In de beschrijving van hun activiteiten worden regelmatig begrippen genoemd, die bij de insider nostalgische herinneringen oproepen, maar voor de minder ingevoerde lezer mogelijk vraagtekens oproepen. Deze begrippen worden uit de tekst gelicht en apart behandeld. Zo geeft het boek ook een uitgebreid tijdsbeeld van de Mijndienst in de tweede helft van de twintigste eeuw.

Voor al wie interesse heeft voor de Koninklijke Marine, een aanrader!

"WU mijnnevigers" (ISBN 978-90-8616-240-6) telt 200 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het rijkelijk geïllustreerde boek kost 39,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, [www.boekenbank.be](http://www.boekenbank.be), E-mail: [admin@agora-books.com](mailto:admin@agora-books.com).

## Reuchlins reis

Bij uitgeverij Alfabet Uitgevers verscheen recent een buitengewoon interessant boek onder de titel "Reuchlins reis. De Holland-Amerika Lijn en de landverhuizers". Het werd geschreven door Cathalijne Boland.

### Titanic

George Reuchlin, zoon van oprichter van de Holland-Amerika Lijn (HAL) Otto Reuchlin, was een van de drie Nederlanders die aan boord van de Titanic stapte. In "Reuchlins reis" beschrijft Cathalijne Boland zijn werk bij de HAL, de enorme migratiegolf van Europa naar Amerika (1880-1914), maar ook zijn leven en dat van de Rotterdamse elite rond het fin de siècle.



### Familiearchief

Aan de hand van een uitgebreid familiearchief met daarin persoonlijke correspondentie kon ze ongelofelijk veel details reconstrueren. En natuurlijk beschrijft Boland de ramp, de onzekerheid en de rouw als blijkt dat George niet tot de overlevenden behoort.

Op 18 april 2023 vierde de Holland-Amerika Lijn officieel 150 jaar bestaan.

Dit boek is een echte aanrader voor iedereen die interesse heeft voor de Nederlandse (maritieme) geschiedenis.

"Reuchlins reis" (ISBN 978 90 213 4055 5) werd in boekvorm als soft back uitgegeven en telt 444 pagina's. Het boek kost 24,99 euro. Als e-book kan bestellen onder ISBN 978 90 213 4056 2, en dan kost het boek 12,99 euro. Alle bestellingen kunnen ook via de boekhandel of rechtstreeks bij Alfabet Uitgevers.

## Schippersvrouwen. Verhalen boven water



Sippy Tigchelaar en Alice Booi halen verhalen van schippersvrouwen boven water.

"Juist de familie verhalen die zo zijn verbonden met de oude vrachtschepen, maken mijn liefde voor het Skutsjesilen zo groot," vertelt Sippy Tigchelaar, die meer dan 35 jaar verslag deed van de wedstrijden op de radio.

### Vrouwen op leeftijd

Samen met Alice Booi ging ze het land door, op bezoek bij veel vrouwen op leeftijd – en soms bij hun kinderen. "Het was geen gemakkelijk leven aan boord" weet Booi. "Het gezinsleven speelde zich af in een hele kleine roef. Op een paar vierkante meter moesten ze koken, eten, de was doen, en speelden de kleine kinderen." Daarnaast werkten de vrouwen ook keihard mee op het schip. Vaak stonden ze aan het roer of de fok, of liepen ze in de 'beage' om het schip te trekken als er geen wind stond. Veel vrouwen hielpen ook wel mee bij het laden of lossen van de vracht.

"Schippersvrouwen. Verhalen boven water" verscheen bij uitgeverij Noordboek. De stichting Foar de Neiteam, de Kingmaststichting Grote Zuidwesthoek, maakten de uitgave mede mogelijk, evenals het Fries Scheepvaart Museum.

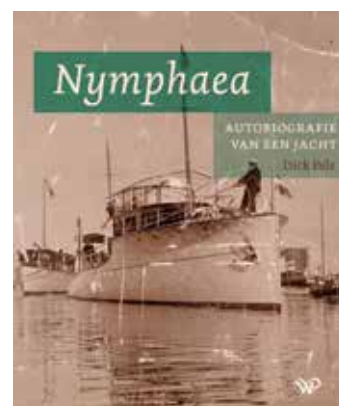
Schippersvrouwen, Verhalen boven water, geschreven door Alice Booi en Sippy Tigchelaar en uitgegeven bij Noordboek is verkrijgbaar bij de fysieke en online boekhandels. ISBN 978 946 471 007 6 | hardback | 232 pagina's | € 24,90

## Nymphaea

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het boek "Nymphaea. Autobiografie van een jacht". Dick Pels tekende als auteur.

### Salonbakdekkruiser

Al meer dan veertig jaar woont socioloog Dick Pels op een klassiek motorjacht dat vaak (maar ten onrechte) 'het jacht van koningin Emma' wordt genoemd. De "Nymphaea" (Latijn voor 'Waterbloem') werd in 1917 gebouwd voor de Rotterdamse reder Albert Goudriaan, naar een ontwerp van de bekende scheepsarchitect H.W. de Voogt. Het is nog steeds het grootste salonbakdekkruiser die rondvaart op de Nederlandse wateren.



### Varend monument

Dit boek volgt de kleurrijke geschiedenis van dit uniek varend monument, die vanaf 1978 gelijk op gaat met de persoonlijke geschiedenis van de auteur.

Dick Pels (1948) schreef eerder onder andere *De geest van Pim. Het gedachtegoed van een politieke dandy* (2003), *Een zwak voor Nederland* (2005), *Het volk bestaat niet* (2011), en *Van welk Europa houden wij?* (2015).

"Nymphaea" (ISBN 9 789464 560503 telt 240 pagina's, werd gebonden als hardback uitgegeven. Het boek kost 34,99 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, [www.boekenbank.be](http://www.boekenbank.be), E-mail: [admin@agora-books.com](mailto:admin@agora-books.com).

# 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.





# Een job in de haven. Da's net iets anders.

Da's de job die je doet, maar net iets leuker.  
De route die je aflegt, maar net iets korter.  
Het uitzicht dat je kent, maar net iets straffer.  
De sector die je zoekt, maar net iets groter.

Vind je nieuwe job op [havenjobs.com](https://havenjobs.com)

**Havenjobs**