



seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

35e JAARGANG
NUMMER 4 - 2026

al **35 jaar**
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL

Welcome to the world of customs

European Customs Services • Consultancy • Secondment



Brokerage

Import & Export
Transit
Fiscal Representation



Consultancy

Trade Compliance
Tax Advice
AEO



Secondment

Support on location
knowledge



Additional Service

Intrastat
Excise Duty Handling
E-Commerce



+31(0)77 324 65 10 • info@nl.gerlachcs.com
+32(0)354 50 220 • info@be.gerlachcs.com
www.gerlachcs.com

Versijnt 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.grafagroepzuid.nl

Foto cover: De Rycke Beton

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

Voorwoord

Het hoofdthema van Seaport Transport & Logistiek nr. 4 is het havengebied van Antwerpen. De cijfers van de eerste helft van 2026 tonen aan dat Port of Antwerp-Bruges goed stand houdt, ondanks alle geopolitieke uitdagingen.

De Mara, de meest krachtige én duurzame duwboot in z'n klasse, wordt met name ingezet in de haven van Antwerpen. Het innovatieve schip is speciaal door Tinnemans Floating Solutions gebouwd in verband met de steeds groter wordende bakken.

Ook is er veel aandacht voor De Rycke Beton (met hoofdvestiging in Kallo), specialist in on-site betonproductie met mobiele en drijvende centrales. Zo wordt bijvoorbeeld met de Bonton en Contoon stortklaar beton letterlijk vanuit het water naar de werf gebracht. De Rycke Beton is momenteel actief in Antwerpen voor grote projecten als Europa Terminal, Oosterweel en INEOS.

Vanuit de regio Antwerpen wordt ook ingezoomd op Blommaert Aluminium Constructions uit Wijnegem. Het bedrijf is uitgegroeid tot Europees marktleider in scheepsluiken voor de binnenvaart. Daarnaast ontwerpt en produceert Blommaert verschillende types van gangways, waarvoor het eveneens over een vestiging in Rotterdam beschikt.

Ook de halfjaarcijfers van Port of Rotterdam en North Sea Port worden in Seaport 4 belicht. In samenwerking met Kappetijn Safety Specialists is er tevens een uitgebreide bijdrage over de doorontwikkeling van de industriële brandweerzorg in Port of Moerdijk.

Bridges2000 gaat nader in op 'het not invented here-syndroom': een goed idee wordt minder snel geaccepteerd omdat het niet uit de eigen organisatie komt. In de logistiek gaat zo'n houding ten koste van de kwaliteit van de gehele keten.

Ook de Hollandsche Golfclub komt aan bod, met momenteel 14 golfcomplexen zoals Golfpark Reymerswaal in Rilland. Gelegen op slechts 20 minuten met de auto vanaf Bergen op Zoom, Goes én Antwerpen komt er een mix van bezoekers uit Brabant, Zeeland en België naar Golfpark Reymerswaal om een balletje te slaan en te genieten van de weidse uitzichten over het Schelde-Rijnkanaal, de Westerschelde en de Brabantse Wal.

Uiteraard zijn er ook weer diverse nieuwsberichten. Met de recente overname van AES uit Zevenbergen versterkt Vandoren haar positie binnen de paneelbouw en industriële automatisering. Verder is Isologic, de specialistische vervoerstak van logistiek dienstverlener Special Cargo, officieel Erkend Vervoerder luchtvracht. Seaport blik ook alvast vooruit naar Transport & Logistics op 22 & 23 september in Flanders Expo Gent.

Henk van de Voorde (bladmanager)

Inhoud nummer 4-2026

Krachtige duwboot Mara blinkt uit in duurzaamheid en technologie.....	2
Nieuwe kranen markeren mijlpaal in transformatie Europa Terminal.....	5
Samenwerking Antwerpen-Oekraïne.....	7
Blommaert Aluminium Constructions is een veelzijdige specialist.....	9
Port of Antwerp-Bruges houdt goed stand in uitdagende 1e jaarhelft.....	10
Column Conway Advocaten.....	13
Bridges2000: 'het not invented here-syndroom' remt de haven van morgen.....	14
Rhenus Groep en COSCO Shipping sluiten strategisch partnership.....	17
Doorontwikkeling industriële brandweerzorg Moerdijk.....	18
Vandoren neemt AES over.....	25
De Rycke haalt met drijvende centrales vele betonmixers van de weg.....	26
Golfpark Reymerswaal is uniek.....	29
Woensdrecht en Kalmthout benadrukken belang natuurbrandpreventie.....	31
Notre Dame is 's werelds grootste LNG-aangedreven containerschip.....	33
Rotterdamse haven blijft veerkrachtig in onzekere wereld.....	34
Transport & Logistics op 22 & 23 september in Flanders Expo Gent.....	35
Rijkswaterstaat start ontwikkeltraject emissieloze noodhulpsleepboten.....	37
Prima 2e kwartaal voor North Sea Port.....	38
Axelse Vlakte versterkt met nieuwe wegen en fietspaden.....	39
Intraxis: toonaangevende speler voor intra-logistieke oplossingen in Zuidwest-Nederland.....	40
Duurzame kracht achter een veilige werkplek.....	41
Scholieren maken in Portlantis kennis met de Rotterdamse haven.....	42
Isologic behaalt status van Erkend Vervoerder luchtvracht.....	43
Boekbesprekingen.....	44



Krachtige duwboot Mara blinkt uit in duurzaamheid en technologie

De Mara, de meest krachtige én duurzame duwboot in z'n klasse, wordt met name ingezet in de haven van Antwerpen.

De Mara, de meest krachtige én duurzame duwboot in z'n klasse, wordt met name ingezet in de haven van Antwerpen. Het schip is speciaal gebouwd in verband met de steeds groter wordende bakken. De Mara kan vier bakken van 90×11.40 meter vervoeren, goed voor ruim 14.000 ton! De duwboot doet veelal dienst voor vervoer van bulkclading zoals kolen, ertsen en pallets, van Rotterdam naar Zelzate. Binnenvaartondernemers Benjamin Hoeykens en Sara Pius lanceerden eind 2025, samen met Tinnemans Floating Solutions, de officiële ingebruikname van de nieuwe duwboot Mara. Een innovatief schip dat niet alleen inspeelt op de groeiende behoefte aan krachtige duwbotten in de Vlaamse, Nederlandse en Duitse havens en vaarwegen, maar dat bovendien uitblinkt in duurzaamheid, technologie, economie en ergonomie.

De Mara is een krachtige duwboot die de robuustheid van vroeger combineert met de meest toekomstbestendige technieken van nu. Met deze eisen klopte Hoeykens aan bij Tinnemans Floating Solutions voor de realisatie. De 'Mara' kan dankzij 2×1625 pk en 800 pk elektrisch vermogen een echte krachtpatser worden genoemd. Op vrijdag 21 november was de doop en de feestelijke ingebruikname in de Antwerpse haven, waar Mara officieel in dienst is getreden. Tijdens de succesvolle technische proefvaart een week later werden het indrukwekkende vermogen, de stabiliteit en wendbaarheid van de Mara bevestigd.

Innovatieve aanpak

„Sinds er een 3000 pk zware boot vertrok uit het ARA-gebied, was er zo'n type duwboot

niet meer beschikbaar,” vertelt Benjamin Hoeykens. „De bakken worden groter en zwaarder, en bij De Grave-Antverpia klonk de boodschap: we missen dit soort boten.” Hoeykens staat bekend om zijn innovatieve aanpak: eerder liet hij tanker Iris bouwen, de eerste volledig Stage V-varende tanker in haar klasse. Ook de andere schepen worden continu up to date gehouden, zoals aanpassingen aan de lagere waterstanden en duurzame oplossingen.

Duurzame hybride krachtpatser

Mara is gebouwd om 14.000 ton te kunnen duwen en combineert een traditionele lijn, geschikt voor HVO-brandstof, met een krachtige elektrische aandrijving. De door Oechies geleverde batterij maakt het mogelijk om in havengebieden te manoeuvreren,





De Mara werd gebouwd door Tinnemans Floating Solutions, dat nauw samenwerkte met Hoeykens en Pius om een duwboot te creëren die qua techniek, ontwerp en functionaliteit de markt vooruithelpt.

verplaatsen en stilliggen zonder walstroom en met aanzienlijk minder uitstoot. Dit maakt Mara de meest duurzame duwboot in haar klasse.

Tinnemans Floating Solutions

De bouw van Mara werd uitgevoerd door Tinnemans Floating Solutions, dat nauw samenwerkte met Hoeykens en Pius om een duwboot te creëren die qua techniek, ontwerp en functionaliteit de markt vooruithelpt. „De bouw van Mara was een bijzonder project waar ons hele team zich met hart en ziel voor heeft ingezet. Het is een duwboot die laat zien wat er mogelijk is wanneer vakmanschap, innovatie en doorzettingsvermogen samenkomen,” aldus Jan en Geert Tinnemans namens de directie van Tinnemans Floating Solutions.

Traditionele kracht, modern ontwerp

Hoewel Mara compact oogt, is zij technisch gezien een van de meest uitgebreide duwbotten van dit moment. Het ontwerp grijpt bewust terug op de sterke duwbakken van vroeger: grotere schroeven, grote straalbuizen en ruime roeren. Bovendien is het schip breder dan gebruikelijk, met 11,41 meter, wat extra stabiliteit en duwvermogen oplevert. Ook aan de bemanning is gedacht. De accommodatie omvat zes slaapkamers, twee keukens en twee badkamers. Deze laatste zijn ondergebracht in een uitneembare bak boven de motoren, wat het onderhoud en eventuele motorvervanging in de toekomst buitengewoon efficiënt maakt.

Extra stabiliteit en duwvermogen

De boegschroef van de Mara heeft een diameter van 1,40 meter, straalbuizen en ruime roeren. Extra breedte zorgt voor nog meer stabiliteit en duwvermogen. De duwboot heeft vier 60 ton koppellieren, een apart bedienbaar stuursysteem, een autokraan en een TrackPilot. De machinekamer beschikt over twee Caterpillars Greenpower GP3512C en accubakken met een totale batterijcapaciteit van 680 kW. Door de batterij kan in havengebieden worden gevaren zonder walstroom, met beduidend minder emissie. Daarbij is er de keuze uit diverse (duurzame) brandstoffen.



Duwboot Mara

- 2 × 1625 pk Caterpillar-motoren met Stage V-nabehandeling
- 800 pk elektrisch vermogen
- 600 kW batterijcapaciteit
- Geschikt voor HVO-brandstof
- Volledig ADN-gecertificeerd
- Vier koppellieren van 60 ton
- Boegschroef Ø 1,40 m
- Autokraan (17 meter)
- Apart bedienbaar stuursysteem
- Breedte: 11,41 meter



Contacteer
ons via
+32 3 287 06 10

Aalst / Antwerpen / Brugge / Dessel / Gent
Houthalen / Kortrijk / Lier / Niel / Oostende
Sint-Niklaas / Wevelgem / Zandhoven / Zaventem

We kunnen u helpen bij

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

www.vebego.be
info@vebego.be

/ **Cleaning** & Services

Nieuwe kranen markeren mijlpaal in transformatie Europa Terminal

PSA kranen Europa Terminal.

Bij de Europa Terminal kwamen enkele maanden geleden vijf nieuwe ship-to-shore (STS) kranen aan. De installatie van deze kranen is een volgende stap in de modernisering van de containerterminal in Antwerpen. Ze zijn niet alleen een zichtbaar bewijs van de vooruitgang op het terrein, maar ook een investering in de toekomst van de havengemeenschap.

De nieuwe STS-kranen vormen een essentieel onderdeel van de toekomstvisie voor de Europa Terminal. Ze vergroten de operationele capaciteit en zullen een sleutelrol spelen in het vlot en veilig behandelen van de grootste containerschepen. Na installatie zijn de kranen 52 meter hoog met een reikwijdte van 71,8 meter. Daarmee behandelen ze schepen tot 26 containers breed. Een maximaal hefvermogen van 112 ton zorgt voor een snellere en efficiëntere behandeling van schepen. Zo ondersteunen ze de verdere groei van de containertrafiek in de haven.

Modernste technologieën

De kranen zijn uitgerust met de modernste technologieën op vlak van veiligheid en operaties, waaronder geavanceerde anti-slingersystemen, diagnose op afstand, nauwkeurige bedieningselementen en geïntegreerde digitale monitoring. De cabines zijn ergonomisch ontworpen. Bijkomende VR-trainingsomgevingen ondersteunen de voortdurende ontwikkeling van vaardigheden en versterken tegelijk de veiligheid en operationele prestaties verder. Dankzij hun

geavanceerde technologie en duurzaamheidsspecificaties dragen de kranen bij aan een toekomstgerichte haveninfrastructuur.

Vernieuwing van terminal en kade

Artes Group, Boskalis, Herbosch-Kiere, PSA Antwerp en Port of Antwerp-Bruges vormen samen het projectteam dat de modernisering van de Europa Terminal uitvoert. Het gaat om een ingrijpende transformatie van zowel de terminal als de volledige kaaimuur, een proces dat naar verwachting tien jaar zal duren. Omdat de terminal tijdens de werken operationeel blijft, wordt het project in drie grote fasen uitgevoerd.

Aanpak van de transformatie

De komst van de vijf nieuwe kranen zorgt ervoor dat de eerste fase van het project een grote sprong vooruit kan maken. In deze fase worden de eerste 500 meter van de kade verdiept, zodat schepen met een diepgang tot 16 meter kunnen aanmeren. Die extra diepgang is noodzakelijk om de modernste en grootste containerschepen te blijven ontvangen. Terwijl de werken aan de nieuwe kaaimuur volop bezig zijn, worden voorbereidingen getroffen voor de eerste operaties aan het vernieuwde kaaigedeelte. Die worden dit jaar nog verwacht. Na deze eerste 500 meter volgen nog twee fases: eerst een sectie van 250 meter, en vervolgens de laatste 450 meter van de kade.

Naast de structurele aanpassingen draagt de vernieuwing van de terminal ook bij aan de overgang naar een klimaatneutrale haven. Binnen de eerste fase wordt een walstroominstallatie voorzien, zodat aangemeerde schepen hun motoren kunnen uitschakelen en overschakelen op elektriciteit vanaf de

wal. Dit levert een vermindering van CO₂-uitstoot op en verbetert de luchtkwaliteit in de havenomgeving.

Edward Tah

Edward Tah, Managing Director van PSA Belgium: „Deze mijlpaal weerspiegelt onze betrokkenheid op lange termijn bij Antwerpen als strategische toegangspoort en ons streven naar uitmuntendheid in het versterken van PSA's wereldwijde netwerk van havenecosystemen. Project Emerald zal de capaciteit van Europa Terminal met 800 000 TEU per jaar vergroten en de efficiëntie, betrouwbaarheid en duurzaamheid van onze activiteiten aanzienlijk verbeteren, ten voordele van onze klanten.”



Foto PSA Belgium

Edward Tah, Managing Director van PSA Belgium.



RelyOn

UW PARTNER IN VEILIGHEIDSOPLEIDINGEN

WAAROM RELYON BELGIUM?

- » 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



RelyOn Belgium

Esplanadestraat 1, 8400 Oostende

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

www.relyon.com



Nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen Oekraïense Havenautoriteit, Port of Antwerp-Bruges International en APEC

Focus op kennisuitwisseling

Tijdens de Ukrainian Recovery Conference op 25 juni zetten de Oekraïense Havenautoriteit (USPA), Port of Antwerp-Bruges International en het APEC Antwerp/Flanders Port Training Center hun handtekening onder een nieuwe samenwerkingsovereenkomst. De 'Memorandum of Understanding', officieel bekrachtigd in aanwezigheid van de Vlaamse Minister-President Matthias Diependaele, betekent een belangrijke stap richting duurzame groei, innovatie en wederzijdse ondersteuning in uitdagende tijden.

USPA is de overkoepelende havenautoriteit voor 14 havens in Oekraïne, waarvan er momenteel nog 7 in eigen beheer zijn. De overige havens bevinden zich in bezet gebied. Deze nieuwe MoU markeert een belangrijke stap in de samenwerking tussen de havens. Beide partijen engageren zich om kennis, ervaring en ondersteuning uit

te wisselen. „We willen niet alleen kennis delen, maar ook leren van elkaar,” aldus de ondertekenaars Kristof Waterschoot (Port of Antwerp-Bruges International) en Mykola Kravchuk (USPA).

Haveninfrastructuur

De samenwerking focust op het versterken van maritieme transportverbindingen en logistieke corridors tussen de havens. Daarnaast beloven de partijen hun expertise uit te wisselen over havenbeheer, efficiëntie, concurrentiekracht, veiligheid en milieubescherming. Ook de modernisering en wederopbouw van haveninfrastructuur, inclusief mogelijke investeringen en publiek-private samenwerkingen, staan op de agenda.

Bezet gebied

De context waarin de Oekraïense havens opereren, blijft uitdagend. Van de 14 havens onder USPA-vlag zijn er momenteel slechts 7 in eigen beheer; de rest ligt in bezet gebied. Daarom krijgt de weerbaarheid en continuïteit van havenactiviteiten in tijden van oorlog en crisis extra aandacht in de overeenkomst. Verder zal APEC opleidingen, workshops en studiebezoeken organiseren om het personeel van de Oekraïense havenautoriteit te ondersteunen en hun kennis te versterken.

Met deze nieuwe MoU willen de partners niet alleen de economische banden aanhalen, maar ook samen bouwen aan een veerkrachtige en toekomstgerichte havensector. Kristof Waterschoot, Managing Director van Port of Antwerp-Bruges International: „Met deze overeenkomst willen wij een actieve rol opnemen voor de toekomst van de Oekraïense havens. Door onze kennis en ervaring te delen, dragen we bij aan de wederopbouw en toekomstbestendigheid, en tegelijkertijd leren wij ook van hun veerkracht en aanpak in moeilijke omstandigheden.”

Concrete samenwerking

Matthias Diependaele, Vlaams minister-president: „Vlaanderen staat aan de zijde van Oekraïne. Niet alleen met woorden, maar met concrete samenwerking: kennis delen, infrastructuur versterken en nieuwe economische verbindingen bouwen. Havens zijn meer dan schakels in de handel. Ze zijn levenslijnen voor een land dat vandaag weerstand biedt en morgen opnieuw moet opbouwen. Met deze overeenkomst zetten we Vlaamse havenexpertise in om Oekraïense havens veerkrachtiger te maken en Oekraïne sterker te verbinden met Europa en de wereld.”



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

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

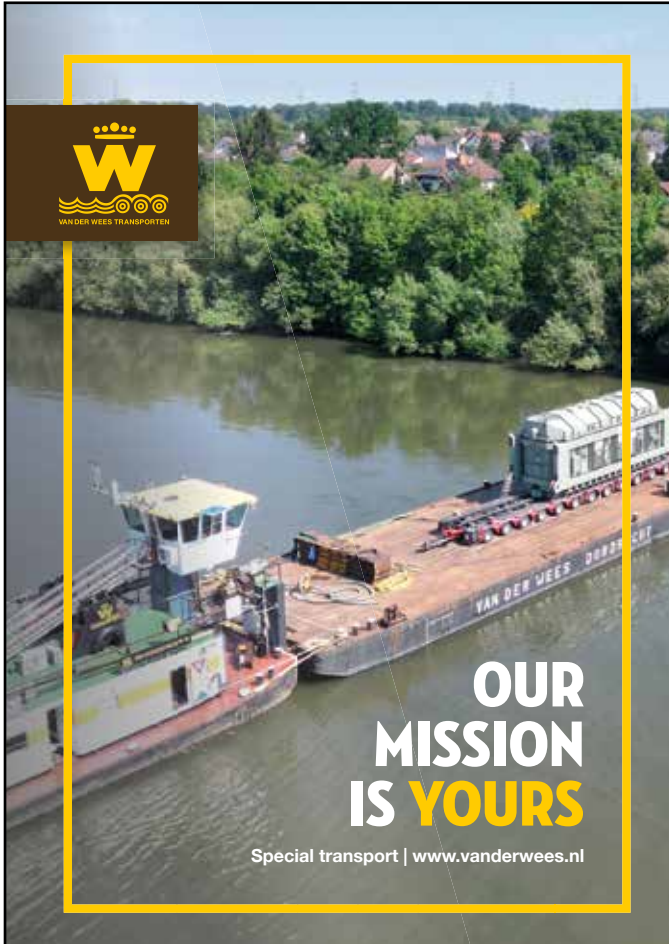
Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een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



Bek & Verburg

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

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

W
VAN DER WEESE TRANSPORTEN

OUR MISSION IS YOURS

Special transport | www.vanderwees.nl

INTRAXIS

Bij ons is service geen afdeling maar een mentaliteit

Bij Intraxis kun je terecht voor:

Elektrische trucks	Stapelaars
Diesel- en LPG-trucks	Stellingsystemen
Reachtrucks	Platformwagens en trekkers
Orderverzameltrucks	Containerhandlers
Hoogbouwtrucks	Big trucks
Dubbelstockstapelaars	Hoogwerkers
Handpallettrucks	Automatisch Geleide Voertuigen (AGV)
Laagheffende pallettrucks	



Kloosterweg 14
4421 PV Kapelle

0113 - 56 75 00
info@intraxis.nl

STILL **HYSTER**

INTRAXIS.NL



Blommaert Aluminium Constructions is een veelzijdige specialist

door Henk van de Voorde

Blommaert Aluminium Constructions uit Wijnegem (provincie Antwerpen) is uitgegroeid tot Europees marktleider in scheepsluiken voor de binnenvaart. Naast scheepsluiken is Blommaert ook specialist in luikenwagens, aluminium masten en speciale aluminium producten. Met name op het gebied van schuifdaken, een sector met een enorm potentieel, is het Vlaamse bedrijf steeds verder aan het doorgroeien. Anno 2026 beschikt Blommaert, dat in 1978 startte met het ontwerp en de productie van scheepsluiken in aluminium, over een zeer uitgebreid gamma oplossingen voor de scheepvaart.

De expertise op het gebied van aluminium scheepsluiken wordt ook ingezet voor de productie van mobiele overkappingen op het land. Blommaert is voor veel industriële bedrijven partner voor een grote variëteit aan maatwerkprojecten in aluminium: wanneer gewicht en duurzaamheid essentieel zijn. Kwaliteit, flexibiliteit en oplossingsgerichtheid zijn de pijlers waarop Blommaert is gegrondvest.

Milieuvriendelijke toepassingen

Blommaert is ook actief in het segment van op- en overslag, recyclingparken, zoutloosden en de chemische industrie. Daarbij worden zoveel mogelijk producten voor milieuvriendelijke toepassingen ontwikkeld. Zo worden regelmatig overkappingen voor mestopslag gebouwd om te verhinderen dat de opgeslagen stoffen via het regenwater in de bodem doorsijpelen.

Bedrijf uit Wijnegem is uitgegroeid tot marktleider in scheepsluiken voor de binnenvaart.

Waterzuivering

Het bedrijf bouwde bijvoorbeeld ook uitschuifbare overkappingen voor de waterzuivering van de stad Basel in Zwitserland. 72 reactoren en bassins moesten om milieutechnische redenen overkapt worden en daarvoor bood Blommaert een adequate oplossing op maat. Andere mooie voorbeelden zijn zoutopslag in zowel Frankrijk als Nederland, de biomassaopslag bij de Belgische spoorwegen en veel op- en overslag langs de Europese rivieren.

Zonnepanelen

De constructies zijn in toenemende mate uitgerust met zonnepanelen die stroom produceren. De luiken schuiven over elkaar heen, met gebruik van zonnepanelen die licht en plooibaar zijn. Voor de binnenvaart zijn er al 35 schepen met solarluiken opgeleverd. Voor de Duitse rederij HGK werden voor het schip Helios 312 zonnepanelen geleverd. Een wereldrecord van het aantal zonnepanelen op een binnenvaartschip.

Gangways

Daarnaast ontwerpt en produceert Blommaert verschillende types van gangways, accommodation ladders, trappen, bordessen en allerhande aluminium constructies. Als geïntegreerd productiebedrijf maakt Blommaert, met voor de gangways tevens een vestiging in Rotterdam, alles in eigen huis.

Zuid-Amerika

Blommaert is vooral op het gebied van scheepsluiken ook steeds meer internationaal actief. Zo worden de activiteiten in Zuid-Amerika steeds verder uitgebreid, met name in Brazilië en Paraguay, waar de binnenscheepvaart steeds belangrijker wordt. Er is een op maat gemaakt frame ontwikkeld waardoor de luiken in één geheel vervoerd kunnen worden per zeetransport. Dit vermijdt ook hoge transportkosten door middel van containers.



Blommaert ontwerpt en produceert ook verschillende types van gangways.



Port of Antwerp-Bruges houdt goed stand in uitdagende eerste jaarhelft van 2026

Port of Antwerp-Bruges behandelde in de eerste helft van 2026 bijna 134 miljoen ton maritieme goederen, een daling van 2,4% tegenover dezelfde periode vorig jaar. Tegen de achtergrond van geopolitieke spanningen, handelssconflicten, uitzonderlijke operationele verstoringen en een moeilijke economische context bleef de terugval relatief beperkt. Terwijl RoRo groeide (+5,9%) en bulk nagenoeg stabiel bleef (-1,3%), situeerde de daling zich vooral in het stukgoedsegment, met de containeroverslag als belangrijkste factor. Tegelijk hield Port of Antwerp-Bruges haar marktaandeel in de containeroverslag stabiel en bleef ze investeren in bijkomende capaciteit, efficiënte infrastructuur en duurzame groei.

Uitzonderlijke verstoringen

De containeroverslag stond in de eerste helft van 2026 onder druk en was de belangrijkste oorzaak van de daling van de totale goederenoverslag. Uitgedrukt in TEU daalde de overslag met 1,5% tegenover een uitzonderlijk sterke eerste jaarhelft van 2025; in ton bedroeg de daling 6%. Vooral de uitvoer van volle containers bleef achter (-5,7%), wat de

zwakke exportpositie van de West-Europese economie weerspiegelt. Tegelijk steeg de overslag van lege containers (+13,7%), wat wijst op een toenemende onbalans tussen import en beschikbare exportlading.

Port of Antwerp-Bruges

- Totale goederenoverslag daalt met 2,4% in eerste helft van 2026
- Geopolitieke invloeden herschikken handelsstromen
- Operationele verstoringen wegen op containeroverslag
- Marktaandeel containers blijft stabiel, investeringen versterken toekomst

Achterstanden weggewerkt

De terugval werd versterkt door uitzonderlijke operationele verstoringen. Een vierdaagse staking in de nautische keten in maart leidde tot een geschat verlies van 100.000 TEU, gevolgd door de olievernietiging in het Deurganckdok in april met een bijkomend verlies van ongeveer 85.000 TEU. In juni zorgden loodsacties opnieuw voor hinder en een geschat verlies van 75.000 TEU. Ondanks omleidingen en aangepaste vaarschema's bleef de haven operationeel en werden achterstanden geleidelijk weggewerkt.

Geopolitieke invloeden herschikken handelsstromen

De geopolitieke ontwikkelingen in het Midden-Oosten hadden een duidelijke impact op de handelsstromen. De aanvoer uit de landen rond de Perzische Golf lag in de eerste helft van 2026 57% lager dan vorig jaar. Vooral de energiestromen wer-

den getroffen: na de laatste LNG-aanvoer uit Qatar op 23 maart viel de aanvoer uit de regio vanaf april vrijwel stil en daalde de LNG-aanvoer uit Qatar met 66%. Containerrederijen pasten hun vaarschema's aan en ontwikkelden alternatieve routes via de Rode Zee en het oostelijke Middellandse Zeegebied. Hierdoor daalde de trafiek met de Perzische Golf sterk, terwijl andere havens in het Midden-Oosten aan belang wonnen. Het netto ladingverlies op de Perzische Golf liep in de eerste jaarhelft op tot ongeveer 2,2 miljoen ton. De grootste impact blijft indirect: hogere energie-, bun-



Het karakteristieke Havenhuis in Antwerpen.



ker- en transportkosten en verstoringen in toeleveringsketens zetten bijkomende druk op de Europese industrie.

Amerikaanse handelsbeleid

Ook het Amerikaanse handelsbeleid liet zich voelen. De Verenigde Staten bleven de belangrijkste handelspartner van Port of Antwerp-Bruges, maar de aanvoer van volle containers uit de VS daalde met 10,4% en de afvoer met 16,5%. De uitvoer van conventioneel stukgoed, voornamelijk staal, naar de VS daalde met 32%. Daartegenover groeide de vloeibare bulk dankzij hogere LNG- en chemicaliënvolumes. China bleef een groeimarkt, met hogere containertrafiek, voertuigvolumes en staaltrafiek. De aanvoer van LNG uit Rusland steeg met 12,5% in aanloop naar het Europese invoerverbod vanaf 2027.

Overige goederensegmenten tonen veerkracht

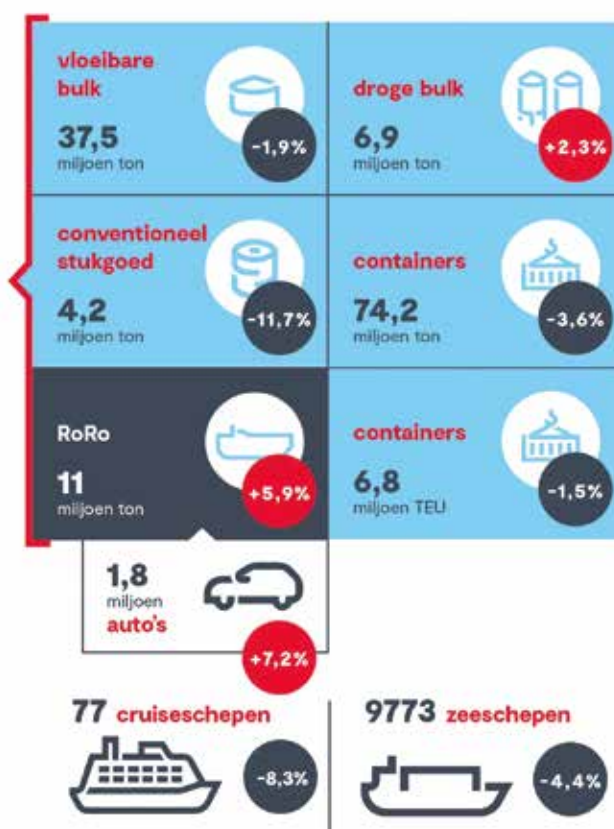
Buiten de containeroverslag hielden de overige segmenten goed stand. De RoRo-overslag groeide met 5,9%, ondersteund door hogere volumes nieuwe voertuigen en ongeleide vracht. Het aantal behandelde nieuwe voertuigen steeg met 7,7% tot 1,695 miljoen stuks, vooral dankzij groei uit China (+25,5%) en Japan (+5,5%). Ook de bulktrafiek bleven relatief stabiel. Droge bulk groeide met 2,2%, terwijl vloeibare bulk na een zwakke jaarstart beperkt terugviel (-1,9%). Binnen dit segment waren er belangrijke verschuivingen, met onder meer groei van LNG (+1,3%) en nafta (+31,3%). Het conventioneel stukgoed bleef onder druk staan (-11,7%) door de zwakke Europese industriële vraag, Amerikaanse invoertarieven op staal, hoge energie- en transportkosten en onzekerheid rond CBAM en Europese importquota. De hogere staalvolumes uit China (+44,8%) konden de terugval in andere handelsstromen slechts gedeeltelijk compenseren.

Cijfers Port of Antwerp-Bruges Januari - juni 2026



Totale goederen overslag

133,9
miljoen ton





**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



CONWAY
LITIGATION & ARBITRATION

Conway is a globally active law firm advising and representing clients in complex cases and projects in key industry sectors such as maritime & transport, shipping & trade, construction and engineering and manufacturing. We bring decades of experience to the table, guiding clients through national and cross-border litigation as well as arbitration with a proven track record of success.

Our team has expertise in general corporate and strategic advice, commercial contracting, joint ventures and litigation. We understand complexities. Helping to solve international disputes and complex legal matters. We deliver the solutions.

conway-partners.com | Rotterdam • Madrid



**MAKING TANK STORAGE WORK
FOR CHEMICALS, TOO**

Bij Standic zorgen we iedere dag dat tank storage werkt. Daarom investeren we continu in onze terminals, onze mensen en onze relaties. Een mooi voorbeeld? Onze nieuwste terminal in Antwerpen. Daarmee vergroten we niet alleen de opslagcapaciteit. Maar vooral de mogelijkheden voor onze klanten.

Scan the QR-code en ontdek hoe we in Antwerpen de volgende stap zetten.

STANDiC
EXPERTS IN TANK STORAGE

Nederlandse Douane kijkt live mee in haven van Vlissingen

De Nederlandse Douane gaat live meekijken met de camera's van havenbedrijf North Sea Port in Vlissingen. Hierdoor kunnen douaniers sneller handelen bij verdachte situaties in dit deel van het havengebied. De Douane en North Sea Port hebben een convenant ondertekend waarin dat is vastgelegd. Met het convenant zetten beide partijen een belangrijke stap in het versterken van het toezicht in het havengebied van North Sea Port, van Vlissingen, over Terneuzen tot in Gent.

De Douane zet cameratoezicht al langer succesvol in, onder meer in de haven van Rotterdam, op de luchthaven Schiphol en in Port of Harlingen. Door de camera's kunnen douaniers continu toezicht houden. De Douane krijgt hierdoor een goed beeld van een gebied. Ook vergroot cameratoezicht de pakkans en verbetert het de veiligheid van douaniers.



Ondertekening van het convenant tussen de Douane en North Sea Port.

Gezamenlijke aanpak

„Naast de fysieke aanwezigheid van douaniers op het water en in de Zeeuwse havens, vullen we ons toezicht nu aan met technologie. Door live mee te kijken met camera's van North Sea Port verbeteren wij onze kennis over het gebied en kunnen wij onze medewerkers nog gericht inzetten. Dit convenant laat zien dat we in Zeeland kiezen voor een gezamenlijke aanpak tegen ondermijnende criminaliteit,” aldus plaatsvervangend regiodirecteur van de Douane Ingrid van Lankeren.

Peter Van Parys, COO North Sea Port: „Een weerbare haven vraagt om sterke samenwerking, heldere afspraken en slimme inzet van technologie. Door de Douane live toegang te geven tot onze camerabeelden in Vlissingen, versterken we samen het toezicht in het havengebied. Zo dragen we bij aan een veilige en betrouwbare omgeving voor bedrijven, medewerkers en alle partners in North Sea Port.”

COLUMN

Vrachtbeurzen

Vrachtbeurzen als Teleroute, Bursa en Timocon vervullen voor veel logistieke dienstverleners een belangrijke rol. Zij zijn een bron van opdrachten en kunnen lege ritten voorkomen. Ook geeft het een kans om opdrachten aan te nemen die ze zelf niet kwijt kunnen bij hun eigen (vaste) partners.

Helaas gaan vrachtbeurzen ook sinds jaar en dag gepaard met een significant risico op fraude en diefstal. Al minstens 10 jaar wordt er gewaarschuwd voor de veelvuldig voorkomende vrachtbeursfraude ook wel bekend als de fake carriers. Teleroute adverteert met “99.9% veilige transacties” en stelt “350.000 vrachten per dag” te faciliteren. Dan gaan er dus alleen daar al 350 per dag mis. Vandaar de oproep van verzekeraars om te stoppen met de vrachtbeurzen.

Bij internationaal wegvervoer geldt, op basis van artikel 3 CMR, dat een ‘papieren vervoerder’ (die een transportopdracht aanneemt en uitbesteed zonder zelf uit te voeren) aansprakelijk is voor de gedragingen van de door hem ingeschakelde ondervoerder. Dit geldt dus ook voor het opzettelijk ontvreemden van de lading door de via de vrachtbeurzen ingeschakelde fake carrier. Deze opzet leidt tevens tot onbeperkte aansprakelijkheid van de ‘papieren vervoerder’ en regres op een fraudeur is kansloos.

Veel verzekeringspolissen voor logistiek dienstverleners kennen afwijkende dekkingen en eigen risico's bij ladingdiefstallen en/of het gebruik van vrachtbeurzen. Zo kwam ons laatst een polis onder ogen waarbij de dekking voor dit soort gevallen slechts 10% van de reguliere dekking was en het eigen risico met 4.900% steeg. De marge op een enkele transportopdracht is klein, hooguit enkele honderden euro's zo niet minder. Het financiële risico is gigantisch, soms enkele tonnen. Die schade is realistisch gezien niet terug te verdienen.

Diefstalgevoelige lading betreft onder andere (consumenten) elektronica, non-ferro metalen (aluminium, koper) en zonnepanelen. Maar gelegenheid maakt de dief. Zo kennen wij ook een diefstal van een hele trailer luiers of een zending eiwitpoeders voor de sportschoolliefhebbers.

Het is dus zaak als logistiek dienstverlener om zoveel mogelijk met vaste partners te werken en waar dat niet mogelijk is uitvoerig na te gaan met wie men te maken heeft. Google de naam, het bedrijf, check de website, KvK-uitreksel, bel telefoonnummers na. Wees met name alert bij zogenaamde vervoerders die u buiten het platform om benaderen voor een op het platform geplaatste opdracht. Maar voorkomen is beter dan genezen: zet geen diefstalgevoelige lading op een vrachtbeurs.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met Richard Latten, partner/advocaat bij Conway & Partners (latten@conway-partners.com)





'Het not invented here-syndroom' remt de haven van morgen Niet alles hoeft zelf bedacht te zijn

Van de Eemshaven tot Antwerpen. Van Den Helder tot Gent. Van IJmuiden en Amsterdam tot Rotterdam en Zeebrugge. En daartussen tientallen binnenhavens in Nederland en België. Iedere dag werken duizenden professionals aan hetzelfde doel: een veilige, efficiënte en betrouwbare logistieke keten. Toch is die keten zo sterk als de zwakste schakel. En juist daar ligt een uitdaging die we misschien onvoldoende benoemen. Niet de techniek, niet de infrastructuur, maar onze manier van samenwerken. Een hardnekkig verschijnsel staat echte samenwerking soms in de weg: 'het not invented here-syndroom'. Oftewel: een goed idee wordt minder snel geaccepteerd omdat het niet uit de eigen organisatie komt. Dat klinkt misschien onschuldig, maar in de logistiek kost zo'n houding tijd, geld, capaciteit én uiteindelijk kwaliteit van de gehele keten.

De logistiek draait 24 uur per dag

Containers wachten niet. Ze arriveren wanneer een schip aanmeert. Binnenvaartschepen varen volgens hun planning. Vrachtwagens rijden dag en nacht om files te vermijden en optimaal gebruik te maken van de beschikbare capaciteit. De logistiek is al jaren een 24/7-operatie, maar aan het einde van de keten loopt het vaak vast.

Veel klanten lossen uitsluitend tijdens kantooruren of zelfs alleen in de ochtend. Daardoor ontstaan wachttijden, extra opslag, onnodige transportbewegingen en hoge kosten. Chauffeurs moeten wachten, terminals raken voller en schepen verliezen kostbare tijd.

Ook havens zelf zijn niet overal volledig ingericht op een 24/7-operatie. Natuurlijk wordt er enorm veel gedaan om processen slimmer en efficiënter te maken, maar de aansluiting tussen alle schakels blijft een uitdaging. Iedere gemiste aansluiting werkt door in de rest van de keten. Daar ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Iedereen optimaliseert zijn eigen stukje

Vrijwel iedere haven investeert in digitalisering, planning, automatisering en duurzaamheid. Dat geldt voor Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Gent, Zeebrugge, IJmuiden, Den Helder, de Eemshaven én de vele binnenhavens in Nederland en België. Dat is een goede ontwikkeling, maar te





vaak optimaliseren we onze eigen processen zonder voldoende te kijken naar de totale logistieke keten. Terwijl juist daar de grootste winst te behalen is. Niet iedere haven hoeft zelf een oplossing te ontwikkelen, niet iedere terminal hoeft op-nieuw hetzelfde probleem op te lossen. En niet iedere organisatie hoeft het wiel opnieuw uit te vinden. Iedereen optimaliseert zijn eigen stukje, maar soms ligt de oplossing al honderd kilometer verderop.

Waarom leren we zo weinig van elkaar?

Iedere haven heeft zijn eigen geschiedenis, cultuur en werkwijze. Dat maakt iedere organisatie uniek, maar dat betekent niet dat iedere uitdaging uniek is. Personeelstekorten, piekbelasting, veiligheid, digitalisering, duurzaamheid en het beter willen afstemmen van logistieke processen spelen overal. Of het nu gaat om een grote zeehaven of een regionale binnenhaven. Toch horen we nog vaak uitspraken als: 'dat werkt misschien in Rotterdam', 'wij zijn geen Antwerpen', 'bij ons is de situatie anders'. Soms klopt dat, maar vaak is het vooral 'het not invented here-syndroom' dat spreekt. Goede ideeën worden niet beter of slechter doordat ze ergens anders zijn ontstaan.

Veiligheid kent geen eigendom

Bij BRIDGES2000 zien we dagelijks goede ideeën en voor de veiligheid worden die altijd gedeeld, want veiligheid kent zeker geen eigendom, dat is van iedereen. Iedereen weet dat bruggen en gangways een vanzelfsprekend onderdeel zijn van veilig werken in havens. Niemand discussieert erover of een veilige toegang tot een schip beschikbaar moet zijn. Die voorzieningen moeten gewoon klaar liggen wanneer ze nodig zijn.

Veiligheidsgevaaren

Een slimme veiligheidsprocedure uit Gent kan net zo waardevol zijn in Amsterdam. Een efficiënte werkwijze uit Zeebrugge kan uitstekend toepasbaar zijn in Rotterdam. Een innovatieve oplossing uit een binnenhaven kan net zo relevant zijn voor een grote zeehaven. Veiligheid kent immers geen concurrentie. En logistiek kent vele veiligheidsgevaaren. Wat als hele straten vol staan om overal tegelijk af te leveren? En wat als al die terminals naast de gewone samenwerking een nog grotere samenwerking zouden bereiken, waar-door er geen congestie meer is in de straat waar moet worden afgeleverd?

Samenwerking

De havenwereld staat voor grote veranderingen en uitdagingen. Geen enkele haven kan de veranderingen en uitdagingen alleen aan, cq oplossen. De situatie waarin we ons steeds meer bevinden en waar ook veiligheid een issue wordt, vraagt om een cultuur

waarin we samenwerken en van elkaar willen leren. Waarin advies van buiten niet meer wordt gezien als kritiek, maar als een kans om sneller vooruit te komen. Samenwerking is misschien wel het belangrijkste instrument om de veiligheid verder te vergroten, efficiënter aan de CSRD-verplichtingen te voldoen en de logistieke keten daadwerkelijk slimmer in te richten.

In de logistiek is tijd de meest schaarse grondstof. Iedere vertraging werkt door in de keten. Iedere gemiste aansluiting kost capaciteit. Iedere non-pragmatische aanpak leidt tot hogere kosten, minder veiligheid en moeilijker voldoen aan de CSRD normen. Bovendien: iedere oplossing die al ergens anders bestaat, hoeft niet opnieuw bedacht te worden.

De haven van morgen bouwen we samen Nederland en België beschikken samen over een van de sterkste havenclusters ter wereld. Dat is geen toeval. Dat is het resultaat van vakmanschap, ondernemerschap en innovatie. Toch vraagt de volgende stap iets anders. Niet nog méér afzonderlijke oplossingen, maar méér samenwerking.

Misschien moeten we in sterke havenclusters niet langer de vraag stellen: 'van wie is dit idee?' Maar veel vaker: 'helpt dit de logistieke keten vooruit?' Wanneer het antwoord daarop 'ja' is, doet de herkomst er eigenlijk niet meer toe. Juist door over organisatiegrenzen heen te kijken, kunnen de havens van Nederland en België samen de volgende stap zetten. De haven van morgen bouwen we tenslotte niet alleen, maar samen.

Dit artikel is samengesteld in samenwerking met ondernemer Hendrik van der Ham van Bridges2000. Het duurzaam opererende bedrijf bouwt en verhuurt bruggen en gangways en ondersteunt duurzame initiatieven.





HET MOOIE AAN WERKEN AAN
KUNSTWERKEN ZOALS STUWEN, GEMALEN,
BRUGGEN EN SLUIZEN IS DAT JE ZE ZIET
WERKEN. ZE HEBBEN EEN BELANGRIJKE
FUNCTIE VOOR HUN GEBRUIKERS

*Istimewa is als system integrator een nuchtere,
ondernemende oplosser van technische problemen.*

System integrator

www.istimewa-elektro.nl



**Vlissingen
Rotterdam
Veghel**

Rhenus en COSCO sluiten strategisch partnership

De Rhenus Groep en COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd hebben op 23 juni bij Rhenus Cuxport in het Duitse Cuxhaven een memorandum van overeenstemming (MoU) ondertekend om een strategisch partnership aan te gaan. De overeenkomst heeft tot doel de havenexpertise van Rhenus te combineren met de scheepvaartkennis van COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd. Daarbij wordt gebruik wordt gemaakt van de vloot van Cosco van meer dan 200 gespecialiseerde schepen om supply chain oplossingen te verbeteren en de digitale integratie tussen haven- en scheepvaartactiviteiten te versterken.

Beide toonaangevende bedrijven, wereldwijd opererend, zullen naadloze transportdiensten leveren aan gezamenlijke klanten en geïntegreerde logistieke oplossingen ontwikkelen voor de terminal in Cuxhaven, met aandacht voor stukgoed, auto's, zware ladingen en speciale vracht, waaronder halfaf-zinkbare transporten en end-to-end distributie.

Hub in Cuxhaven

In het kader van het partnerschap zal Rhenus zijn terminals, magazijnen, inkomende en uitgaande spoorverbindingen, feederoutes met pendelbakken en transportvloten in Cuxhaven inbrengen. Met zijn geïntegreerde infrastructuur, nationale en internationale verbindingen en zijn rol als belangrijke multifunctionele en projectlogistieke hub in Duitsland biedt de locatie geschikte voorwaarden.

Een gespecialiseerd schip van COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd. afgemeerd in de haven van Cuxhaven.

Complexere klantbehoeften

Bovendien stelt de nauwe samenwerking tussen Rhenus en COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd Rhenus Project Logistics in staat om nieuwe geïntegreerde logistieke oplossingen aan te bieden die tegemoetkomen aan de steeds complexere klantbehoeften langs de North Range in heel Europa.

Gezamenlijke ambitie

„Ons strategisch partnerschap met COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd is gebaseerd op een gezamenlijke ambitie om in de toekomst nog sneller en nauwkeuriger in te spelen op de behoeften van onze klanten. Door onze expertise op het gebied van projectlading, zwaar transport en gespecialiseerde transportoplossingen te combineren met de breed gediversifieerde scheepsvloot van onze partner, zullen we de routeverbindingen en terminalcapaciteiten op de lange termijn duurzaam uitbreiden,” aldus Andreas Stöckli, lid van de raad van bestuur van de Rhenus Groep.

Diversificatie

Op basis van marktbehoeften en operationele haalbaarheid zal COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd, voortbouwend op zijn jarenlange expertise in het vervoer met gespecialiseerde schepen en het leveren van aanverwante diensten, zijn Europese

logistieke netwerk blijven opbouwen en verder uitbreiden op basis van de bestaande infrastructuur van de Rhenus Groep. Het bedrijf zal bijdragen aan de uitbreiding en diversificatie van het bestaande aanbod aan routes en capaciteit op de locatie in Cuxhaven.

Wereldwijde netwerk

Voorzitter Zhang Wei van COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd, benadrukte dat Europa altijd al een van de belangrijkste strategische markten van het bedrijf is geweest. De afgelopen jaren heeft het bedrijf zijn wereldwijde netwerk en belangrijke handelscorridors voortdurend versterkt, waardoor de dienstverlening in Noordwest-Europa, het Middellandse Zeegebied en de Zwarte Zee verder is uitgebreid en de producten op het gebied van lijnvaartdiensten zijn geoptimaliseerd.

Toekomst

Ook in de toekomst zal COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd zijn gespecialiseerde vloot en de voordelen van zijn wereldwijde netwerk blijven benutten om efficiëntere, betrouwbaardere en veerkrachtigere logistieke corridors en toeleveringsketenoplossingen te ontwikkelen, waarmee wereldwijd meer waarde voor klanten wordt gecreëerd.



Foto: Rhenus SE & Co. KG

De ondertekeningsceremonie tussen Rhenus en COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd. in Cuxhaven markeert het begin van hun gezamenlijke strategische partnership.



Doorontwikkeling industriële brandweezorg Moerdijk

Keuze voor Response & Continuïteit

door Kees Kappetijn

5 januari 2011 is voor veel Moerdijkers en Brabanders een datum die in het geheugen gegrift staat: de dag waarop Chemie-Pack brandde. De dag ook waarop zichtbaar werd dat brandveiligheid en brandweezorg in het havengebied van Moerdijk stevig tekortschoten. Te weinig infrastructuur voor bluswater, onvoldoende brandweerslagkracht bij bedrijven die dat moesten hebben en overheidsbrandweezorg die niet was gericht op het industrie-profiel van de haven. Overheid en bedrijfsleven trokken het been bij en organiseerden onder meer een beroepsbrandweerteam dat 24/7 op het havengebied gevestigd is en zich kon specialiseren op industriële calamiteiten: branden, spills en ongevallen met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in complexe installaties. Nu, na 15 jaar, wordt de volgende stap gezet. Naast vergroting van de brandweerbezetting, specialistische voertuigen en middelen en slagkracht in de haven wordt versterking gezocht met externe partners. Met een krachtige focus:

voorkomen wat voorkomen kan worden, blussystemen om klein te houden wat klein begint, samenwerken met anderen met vergelijkbare uitdagingen en continuïteitsherstel als kernwaarde voor het private en publieke domein.

Situatie ten tijde van het incident

In 2011 was al zichtbaar welke kracht Moerdijk kon ontwikkelen, strategisch gevestigd tussen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen/Terneuzen. In haar ontwikkeling zette Moerdijk stevig in op uitbouw van die positie: vestigingsplaats voor industrie in de BRZO- en ARIE-categorieën die met grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen werkt, knooppunt van transportmodaliteiten rail, weg en binnen(scheep)

vaart. Met ambities voor uitbreiding van het gebied met supergrote logistieke faciliteiten en infra van buisleidingen.

De gegroeide werkelijkheid en ambities werden in die jaren nog niet gedragen door goed geïmplementeerd veiligheidsbeleid, industriële deskundigheid op A-niveau en robuuste capaciteiten voor incidentmanagement en brandweezorg. Dat Chemie-Pack de omvang heeft gekregen die uiteindelijk meervoudig is geëvalueerd, lag niet primair aan een operator die een verkeerde werkwijze koos, maar aan een cultuur die niet passend was bij de status van het bedrijf als BRZO-inrichting, en een overheid die kwantitatief en kwalitatief de toezichtsopgave niet kon invullen.

Wat is er gegroeid in de afgelopen 15 jaar

Na Chemie-Pack is een dubbelslag gemaakt



Moerdijk, controlekamer.



ICB van ProRail, ervaring met gevaarlijke stoffen op en rond het spoor.

op brandveiligheid en brandweezorg: realiseren van wat er al had moeten zijn en organiseren op de ambities voor de komende 15 jaar. Dat betekende dat bedrijven die vanwege grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen een BRZO-status hadden, zich ook naar die status moesten gaan gedragen en veiligheidsbeheerssystemen moesten inrichten. Het betekende ook dat bedrijven werden beoordeeld op de noodzaak om een eigen bedrijfsbrandweer in te stellen. Naast Shell kregen nog zes bedrijven een brandweeraanwijzing. De veiligheidsregio moest een brandweerorganisatie realiseren met

een 24/7-bezetting in de haven die opgeleid en getraind was voor het bijzondere industrieel profiel van de haven.

Met het doorlopen van de aanwijsprocessen en het oprichten van de brandweereenheid in de haven hebben veiligheidsregio, omgevingsdienst en bedrijven grote stappen voorwaarts gemaakt. Ofschoon geplaatst binnen het juridisch statuut van de veiligheidsregio, werd de eenheid naar voorbeeld van de Gezamenlijke Brandweer Rotterdam publiek-privaat van opzet, en gezamenlijk bestuurd en betaald. Voortaan was er één

eenheid in het gebied die voorbereid was op zowel de publieke als industriële calamiteitstypes die konden plaatsvinden. De brandweer beschikte over specialistische voertuigen en blusmiddelen en de brandweerlieden van Post Moerdijk Haven werden op industriële oefenterreinen tot in Frankrijk getraind.

Doorontwikkeling naar Response & Continuïteit

De hoogte van de lat bleek echter geen vast gegeven. Wat in 2013 een stevige ambitie was is gemeengoed in 2025. De haven, het werkveld en brandveiligheidsconcepten ontwikkelen en bovenal: de samenleving ontwikkelt en stelt nieuwe en andere eisen. Ontwikkelingen in de wereld en economische ambities maken dat de haven zich verder moet versterken.

Stakeholders in en rond Moerdijk hebben gekozen voor versterking van brandveiligheid en brandweezorg in het havengebied met vier speerpunten:

1. Bedrijven met een hoog risicoprofiel investeren in stationaire systemen voor brandveiligheid.
2. De veiligheidsregio behoudt de beroeps-post van Moerdijk Haven en ontwikkelt een nieuw opleidings- en trainingscurriculum voor industriële brandweezorg.
3. De Stichting Bedrijfsbrandweezorg Moerdijk trekt voor alle bedrijven een industriële response-specialist aan voor 7 dagen per week en 16 uur per etmaal.



Sitech bedrijfsbrandweer en partner VNCI in VGS voor chemische industrie.



Bedrijfsbrandweer Dow, oefenen in PII.

4. Veiligheidsregio en bedrijfsleven koersen samen op intensivering van de relaties met organisaties met een vergelijkbaar risicoprofiel als Port of Moerdijk.

Wat betekent dat concreet?

1. Verbeteren brandveiligheidssystemen bij bedrijven

Bedrijven in Nederland met grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen op hun terrein moeten voldoen aan veiligheidsregels op basis van de Europese Seveso-richtlijn. Moerdijk kent ruim 20 van deze Seveso-bedrijven, 7 daarvan zijn door de veiligheidsregio aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. Daarnaast zijn er verschillende containeroverslagbedrijven die mogelijk ook in aanmerking kunnen komen voor een vorm van bedrijfsbrandweerzorg. Via artikel 31 Wet Veiligheidsregio's is de veiligheidsregio daarvoor het bevoegd gezag. Deze bedrijven gaan aanvullende brandveiligheidssystemen aanleggen ter afdekking van het extra risico waarvoor een bedrijfsbrandweer nodig is. De basisgedachte daarachter is: systemen grijpen sneller in dan brandweerteams, dus kan een brand of spill met detectie- en blussystemen kleiner worden gehouden.

2. Versterken beroepspost Moerdijk Haven met nieuwe trainingen

De basisopleiding voor industriële brand-

weerzorg in Nederland komt neer op een verkorte versie van de algemene basisopleiding voor brandweerzorg, aangevuld met enkele industriële specialisaties. Echte diepgaande deskundigheid moet de brandweerman die in een industriële omgeving werkt, opdoen tijdens specialistische trainingen op locatie en op een oefenterrein. Industriële calamiteiten komen gelukkig steeds minder voor, maar dat betekent ook dat ervaringsdeskundigheid steeds beperkter wordt. De veiligheidsregio kiest er voor een nieuw trainingscurriculum voor de industriële brandweerman te ontwikkelen, gericht op de opgave van Port of Moerdijk. Daarbij wordt ook gekeken naar de uitdagingen van de industrie met nieuwe energiedragers als waterstof en ammoniak en grootschalige batterijopslag.

3. Versterken relaties met industriële partners rondom Moerdijk

Bij industriële calamiteiten gaat het om scenariotypes met gevaarlijke stoffen in opslag, transport en/of procesinstallaties. Dergelijke calamiteiten komen weinig voor, maar als het gebeurt kan het ook snel groot worden. Optreden bij deze scenariotypes vraagt specialistisch en vaak groot materieel met grote hoeveelheden bijzondere blusmiddelen als blusschuim. Slechts enkele industrieorganisaties beschikken over dergelijk materieel en blusmiddel, en organiseren zich ook

vaak nog eens onderling voor extra zekerheid. Binnen Port of Moerdijk beschikt Shell Chemicals over zware en specialistische capaciteit met industrieel getrainde mensen voor de inzet. Shell Moerdijk is daarnaast ook onderdeel van samenwerkingsverband PII (Platform Industriële Incidentbestrijding) met de Gezamenlijke Brandweer Rotterdam, Sitech Geleen en DOW Terneuzen voor onderlinge support bij escalerende industriële scenario's. Voor transportincidenten met gevaarlijke stoffen kent de chemische industrie een samenwerking onder de naam VGS. De VNCI als branchevereniging van de Nederlandse chemische bedrijven heeft het coördinatorschap voor deze rol neergelegd bij Sitech, die onder meer beschikt over een meldkamer die 24/7 kan worden bereikt. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen kan de originele maker van de stof worden benaderd, die vervolgens kennis, advies of middelen kan leveren bij een calamiteit. Naast deze samenwerkingsverbanden is belangrijk te weten dat binnen een tijdsgrens van 60 minuten rond Port of Moerdijk ook organisaties als de Gezamenlijke Brandweer Rotterdam, ProRail Incident Bestrijdingsorganisatie, Zeeland Refinery, Sabic en de Vliegbases Woensdrecht en Gilze Rijen liggen. Partijen in Port of Moerdijk zoeken verdere versterking ook in intensivering van samenwerkingen en partnerschappen met deze organisaties, die allemaal over



Woensdrecht, Defensie.

bijzondere kennis en middelen beschikken. Wat je zelden doet, doe je zelden goed. Doe wat je moet doen dan ook met partners die zich daar op regelmatige basis op voorbereiden.

4. Inzet externe specialistische partner voor calamiteiten en kennis

De afgelopen 15 jaar heeft de brandweerzorg voor Port of Moerdijk in het teken gestaan van de ontwikkeling van de brandweerpost met bezetting van een beroepsbrandweer-team en materieel dat 24/7 in het gebied beschikbaar is. Focus lag daarbij op de bedrijven met een bijzonder risico-profiel en een aanwijzing voor een bedrijfsbrandweer. De bezetting van de post blijft, maar de focus van de veiligheidsregio wordt vergroot naar alle bedrijven met een industrieel profiel, dus ook die een verbinding hebben met een bepaalde PGS-richtlijn.

Daarnaast gaat de SBM als vertegenwoordiger van alle bedrijven in de haven een relatie aan met een specialistische dienstverlener die enerzijds repressieve slagkracht gaat leveren die 7 dagen per week en 16 uur per etmaal in het gebied aanwezig is. Die levering omvat ook een Snel Inzetbaar Voertuig (SIV) met een stevige hoeveelheid blusschuim. De inzet van de dienstverlener is specifiek gericht op versterking van de BHV- en bedrijfsnoodorganisaties van de bedrijven, zodat die bij calamiteiten sneller inzetbaar zijn en directer (en vooruitlopend op de inzet vanuit Post Moerdijk Haven) de juiste middelen op een bedrijf kunnen inzetten. Daarnaast zal de partij zich richten op diensten als trainingen, audits en checks die gericht zijn op continuïteitsherstel na een incident. Bedrijven zijn er per definitie bij gebaat als een inzet bij een brand of een spill op voorhand anticipeert op schadebe-

perking, assetbehoud en continuïteitsherstel. Het kan voor een bedrijf het verschil zijn tussen een korte gecontroleerde periode richting productieherstel of een langdurige periode met twijfel over herstel die eindigt in faillissement.

Vooruitblik Moerdijk

Met de havens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en Groningen vormt de haven van Moerdijk een samenwerkingsverband in het BOZ (Branche Organisatie Zeehavens). Dit zijn de zeehavens in Nederland van strategisch belang die met regionale en landelijke overheden samenwerken. Moerdijk is centraal gelegen ten opzichte van de havens van Gent en Antwerpen en het Chemelot-industriegebied van Sittard-Geleen. Al deze gebieden maken voor industriële veiligheids- en responsevraagstukken keuzes die gericht zijn op verbinding en deling. Rotterdam en Amsterdam kiezen met de bedrijven voor een Gezamenlijke Bandweer, Antwerpen voor het Brandweernetwerk Zeehaven Schelde en bedrijfsbrandweren onderling kiezen daarnaast ook voor het Platform Industriële Incidentbestrijding. Veiligheid is geen onderscheidend concurrentiethema, als het nodig is helpen we elkaar.

Moerdijk zet een volgende stap in haar ontwikkeling. Wat lokaal versterkt kan worden wordt lokaal versterkt, wat (inter)regionaal gespecialiseerd en verspreid is, wordt interregionaal verbonden. Moerdijk neemt actief deel en kiest voor de bedrijven voor Response en Continuïteit.



Dit artikel is tot stand gekomen in samenwerking met Kappetijn Safety Specialists (KSS).



GBR, nieuwe opzet CBP voor tank- en putbranden.



Vertom Cleaning Spijkenisse

- ✉ spijkenisse@vertomcleaning.com
- ☎ +31 (0) 181 612 166
- 🌐 www.vertomcleaning.com
- 📍 Lorentzweg 15, 3208 LJ
Spijkenisse, The Netherlands

Vertom Cleaning Flushing

- ✉ vlissingen@vertomcleaning.com
- ☎ +31 (0) 118 484 038
- 🌐 www.vertomcleaning.com
- 📍 Engelandweg 33, 4389PC
Ritthem, The Netherlands



Industrial & maritime cleaning experts since 1932

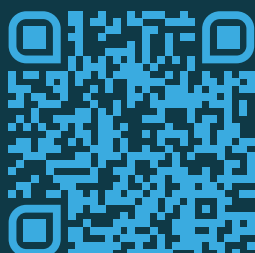
- Industrial cleaning ✓
- Maritime cleaning ✓
- Vacuum & sewer cleaning ✓
- Waste management ✓
- Cleaning & repair for inland shipping ✓

Reliable industrial and maritime cleaning in the following regions:



SCAN THE QR CODE

To explore our website





WE HELP YOU TO CHANGE
COURSE WITHOUT LOSING FOCUS
ON YOUR BUSINESS

Visit abb.com/marine



ENGINEERED
TO OUTFIT

The entire process in one hand.

*Heavy and special constructions, that is
our specialism.*

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



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspanning - Machinebouw - Handel

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





Overname versterkt positie in paneelbouw en industriële automatisering

Vandoren neemt AES uit Zevenbergen over

Vandoren heeft AES uit Zevenbergen overgenomen. Met deze stap versterkt Vandoren haar positie binnen de paneelbouw en industriële automatisering. AES brengt specialistische kennis mee op het gebied van engineering, paneelbouw, digitalisering en smart panel building. Daarmee versterkt het bedrijf de bestaande paneelbouwactiviteiten van Vandoren.

Vandoren is een familiebedrijf met circa 800 medewerkers en 13 vestigingen in Nederland en Slowakije. Het bedrijf ondersteunt klanten met geïntegreerde technische oplossingen op het gebied van onder meer procesengineering, werktuigbouwkundige installaties, elektrotechniek, industriële automatisering, ge-bouwautomatisering, paneelbouw en productie-ICT. Door deze disciplines samen te brengen realiseert Vandoren projecten van ontwerp en engineering tot realisatie en opti-

malisatie. De organisatie beschikt over eigen paneelbouwactiviteiten in Boekel, Deventer, Panningen en Nitra.

AES is een innovatief bedrijf uit Zevenbergen met circa 15 medewerkers. Het bedrijf ontwerpt en bouwt elektrotechnische besturingspanelen voor onder andere machinebouwers en bedrijven in de procesindustrie. AES heeft de afgelopen jaren sterk ingezet op de digitalisering van engineering- en productieprocessen en onderscheidt zich onder meer door de toepassing van smart panel building-technologie.

Versterking van kennis en expertise

„Deze overname past binnen onze strategie om onze positie binnen de paneelbouw verder te versterken,” zegt Patrick Verhoeven, algemeen directeur van Vandoren. „AES heeft een sterke reputatie opgebouwd op het gebied van engineering en paneelbouw en beschikt over veel kennis van digitalisering en smart panel building. Die kennis en ervaring vormen een waardevolle aanvulling op onze bestaande activiteiten en bieden kansen om onze gezamenlijke paneelbouwactiviteiten verder te ontwikkelen.”

Kansen

Marcel Sep, directeur van AES, ziet veel kansen in de samenwerking. „Wij hebben de afgelopen jaren bewust geïnvesteerd in kennis, digitalisering en procesoptimalisatie. In Vandoren hebben we een partner gevonden die de waarde daarvan herkent en respect heeft voor de manier waarop wij werken. Dat biedt een goede basis om onze activiteiten verder te ontwikkelen en onze klanten ook in de toekomst optimaal te ondersteunen.”

Samen verder bouwen

AES blijft actief vanuit de locatie in Zevenbergen en behoudt haar eigen team, kennis en vertrouwde klantrelaties. Voor klanten en relaties verandert er op korte termijn niets en blijven de vertrouwde aanspreekpunten behouden. Patrick Verhoeven: „Wat ons vooral aanspreekt in AES zijn de mensen, het vakmanschap en de manier waarop het bedrijf zich heeft ontwikkeld. Juist het verder brengen van die kennis, ervaring en innovatieve cultuur zien wij als een belangrijke stap voor de toekomst.”

Robuust pakket voor bereikbaarheid Westerscheldetunnel

Voor de gedeeltelijke afsluiting van de Westerscheldetunnel begin volgend jaar heeft het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland een robuust pakket bereikbaarheidsmaatregelen voorbereid. In een extra vergadering op 4 september wordt aan Provinciale Staten gevraagd het budget daarvoor te verhogen van 11 naar 22,1 miljoen euro. In totaal is 18,4 miljoen beschikbaar voor de bereikbaarheidsmaatregelen, zoals pendelbussen, tijdelijke P+R-terreinen aan weerszijden van de Westerscheldetunnel, meer afvaarten van de Westerschelde Ferry en een reserveringssysteem. Daarnaast is er een risicoreserve van 3,7 miljoen euro.



Om betonschade te repareren is de Oostbuis van de Westerscheldetunnel vanaf 11 januari 2027 vier maanden afgesloten. Het verkeer zal in blokken door de Westbuis worden geleid, maar niet voor iedereen is er plek. Met het systeem van blokrijden kunnen er op een werkdag ongeveer 10.000 voertuigen door de tunnel in plaats van de 35.000 voertuigen nu.

Gecombineerd met een forse verkeersreductie maken de bereikbaarheidsmaatregelen het mogelijk dat 60 procent van de reizigers op verschillende manieren de Westerschelde kunnen oversteken. ■



De Rycke haalt met drijvende centrales vele betonmixers van de weg

door Henk van de Voorde

De Rycke, dat opereert in heel België en Nederland, is specialist in on-site betonproductie met mobiele en drijvende centrales. Met deze innovatieve drijvende betoncentrales worden vele betonmixers van de weg gehaald, waardoor de CO₂-uitstoot flink verminderd wordt. Zo wordt met de Bonton en Contoon van De Rycke Beton stortklaar beton letterlijk vanuit het water naar de werf gebracht. De Bonton is bijvoorbeeld ingezet voor diverse kaaimuren in het havengebied van Antwerpen en voor de aanleg van Windpark Windplan Blauw in de noordwesthoek van Flevoland. De Rycke Beton heeft ook vijf vaste betoncentrales op haar vestigingen in Kallo, Kieldrecht en Aalst. Zo worden vele klanten in onder andere de haven van Antwerpen van stortklaar beton voorzien, zoals voor het enorme INEOS-project.

De drijvende betoncentrale Bonton is in 2024 CSC Goud gecertificeerd.

uitgevonden: wetsteksten en beton, een onvervangbaar materiaal voor civiele werken. Het is onmogelijk om een brug, tunnel of sluis zonder beton te maken. In elk gebouw zit beton. Je kunt het boven de grond wel vervangen door staal of hout, maar voor een fundering heb je altijd beton nodig,” aldus CEO Koen De Rycke.

in de haven van Antwerpen (tien jaar geleden opgeleverd) had De Rycke op de bouwplaats twee betoncentrales geplaatst om daar grote volumes te leveren: 850.000 kuub beton, vergelijkbaar met 85.000 ritten per vrachtwagen. Van 2018 tot 2020 had De Rycke twee centrales op de werf van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Het Vlaamse

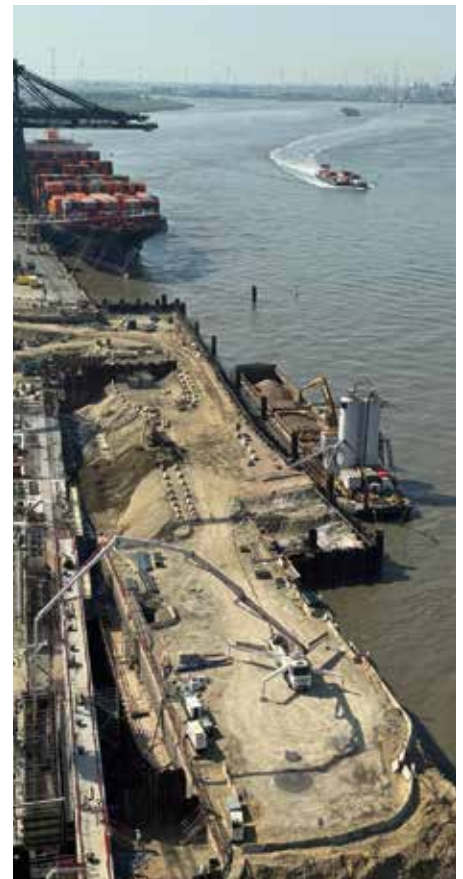
Europa Terminal

De Europa Terminal, aan de rechteroever van de haven van Antwerpen, wordt momenteel grondig vernieuwd. De kade wordt over een lengte van 1.200 meter vernieuwd en verdiept. Havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges en uitbater PSA Antwerp vernieuwen de kade om de grootste en modernste containerschepen te kunnen ontvangen. De werken zijn in 2022 aangevangen en de oplevering is voorzien rond 2030.

De Rycke levert speciale betonmortel voor de ingrijpende vernieuwing van de Europa Terminal, de eerste getijden-terminal van de haven van Antwerpen. Het bedrijf voorziet in duurzaam beton voor de zware bouwconstructies van de kade. De fabriek gebruikt onder andere drijvende centrales om het beton snel en efficiënt op het water (dicht bij de werf) te leveren.

CSC Goud gecertificeerd

De Bonton is in 2017 officieel gedoopt in de haven van Antwerpen. De drijvende betoncentrale is in 2024 CSC Goud gecertificeerd. CSC staat voor Concrete Sustainability Council. Voor de bouw van de Kieldrechtssluis



De Rycke levert speciale betonmortel voor de vernieuwing van de Europa Terminal.



Via het nieuwe Oosterweelknooppunt sluit de nieuwe Scheldetunnel aan op de Ring en rijdt men vlot richting Nederland of het Zuiden van de stad.

bedrijf had tot enkele maanden geleden ook twee centrales on site in Vlissingen voor de productie van de caissons ten behoeve van het nieuwe energie eiland Prinses Elisabeth dat voor de Belgische kust komt te liggen. Momenteel heeft De Rycke drie mobiele centrales on site voor de bouw van het gigantische Oosterweelproject in Antwerpen.

Duurzame bouwprojecten

De Rycke heeft in 2024 de innovatieve drijvende centrale Contoon in gebruik genomen, die speciaal ingezet wordt voor duurzame bouwprojecten. De Contoon is momenteel actief bij de vernieuwing van de Europa Terminal, een enorm project in de haven van Antwerpen.



De Contoon wordt momenteel ingezet bij de bouw van de Europa Terminal in Antwerpen.

Oosterweelverbinding

De Oosterweelverbinding is meer dan alleen het sluiten van de Ring. Het schept broodnodige ademruimte, op én naast de weg. Er wordt gewerkt aan een groenere stad met parken binnen loopafstand voor sport en spel. Tegelijk ook een gezondere stad met overkappingen die de langverwachte rust en ruimte bieden. En een beter bereikbare stad met veilige en efficiënte wegen die de Vlaamse economie stimuleren. Het wordt één stad, met een Ring die stadsdelen niet langer in twee snijdt maar wijken met elkaar verbindt. Oosterweel doet niet alleen Stad Antwerpen, maar heel Vlaanderen herademen.

Met enkele belangrijke ingrepen wordt de Ring rondgemaakt. Er komt een nieuwe snelwegtunnel onder de Schelde. Deze Scheldetunnel verbindt Linkeroever met de rechteroever aan de noordkant van de stad, niet ver van het kerkje van Oosterweel in het zuiden van de haven. Zo ontstaat er rond Antwerpen een extra mogelijkheid om de Schelde te kruisen, naast de Kennedy- en de Liefkenshoektunnel. Via het nieuwe Oosterweelknooppunt aan het Noordkasteel en de Kanaaltunnels onder het Albertkanaal, sluit de nieuwe Scheldetunnel aan op de Ring en rijdt men vlot richting Nederland of het zuiden van de stad.



De Cedert, het cementschip van De Rycke.



HEROS

WORKING FOR THE FUTURE

WAT OVER
BLIJFT IS
TOEKOMST

www.heros.nl

granova®



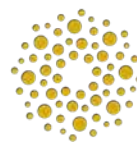
GRANUMIX
granova®



COMBIMIX
granova®



DRAINMIX
granova®



IMMOMIX
granova®



Bij de Hollandsche Golfclub is er een passend aanbod voor elk type golfer

Golfpark Reymerswael is uniek

Golfen en genieten van de weidse uitzichten over het Schelde-Rijnkanaal, de Westerschelde en de Brabantse Wal.

Gelegen op slechts 20 minuten met de auto vanaf Bergen op Zoom, Goes en Antwerpen komt er een mix van bezoekers uit Brabant, Zeeland en België naar de goed onderhouden 18-holes baan van Golfpark Reymerswael om een balletje te slaan en te genieten van de weidse uitzichten over het Schelde-Rijnkanaal, de Westerschelde en de Brabantse Wal. Met afwisselende holes en waterpartijen, goed onderhouden fairways en een open layout voor zowel ervaren- als minder ervaren golfers is het altijd mooi om hier te vertoeven. De fraaie vergezichten en voorbijvarende schepen zorgen voor een schilderachtige aanblik.

Golfpark Reymerswael beschikt ook over een restaurant, brasserie en ruim terras. Met een hapje en een drankje, een heerlijke lunch of diner kunnen golfers, fietsers, wandelaars en dagjesmensen genieten van het fraaie decor aan de Westerschelde en de Brabantse Wal. Het restaurant is het gehele jaar door dagelijks geopend en toegankelijk voor iedereen: golfers en niet-golfers.

'Friends in Golf'

Via het bedrijfslidmaatschap 'Friends in Golf' kunnen zakelijke golfers meedoen aan gezellige netwerkactiviteiten. Op de bovenverdieping van de brasserie bevindt zich een

mooie vergaderruimte die met een fantastisch uitzicht over de Westerschelde en de golfbaan met recht een pareltje genoemd mag worden.

Belangrijke voordelen

De rustige omgeving en ruime parkeergelegenheid zijn voor veel bedrijven belangrijke voordelen om voor deze locatie te kiezen. De ruimte is ook geschikt voor teambuilding, brainstormsessies, trainingen, workshops of groepsdiners in een privé setting en is van alle moderne gemakken voorzien.

Hollandsche Golfclub

Golfpark Reymerswael is sinds 2025 onderdeel van de Hollandsche Golfclub; dit is de clubnaam van de Hollandsche Golfbaan Exploitatiemaatschappij, onder leiding van Hans Schaap. Bij de Hollandsche Golfclub is er een passend aanbod voor elk type golfer.

Zowel voor beginners, gevorderden en/of zakelijke golfers. Het is een golfclub met als basisgedachte dat golf een sport voor iedereen moet zijn. Er zijn meer dan 400 vrijwilligers die op alle 14 golfparken van De Hollandsche Golfclub gezellige clubactiviteiten organiseren, waar iedereen aan mee kan doen.

Golfpark Rotterdam

De Hollandsche Golfclub heeft behalve op het snijvlak van Brabant en Zeeland nog een locatie waar de schepen voorbij varen: Golfpark Rotterdam. Momenteel wordt er hard gewerkt aan de nieuwe 27-holes golfbaan. De verwachting is dat alle holes in Rotterdam bespeelbaar zijn vanaf september.

www.hollandschegolfclub.nl



Golfen in een schilderachtig decor.



Tinnemans floating solutions



Vakmanschap op én rond het water

Tinnemans Floating Solutions is al decennialang een vertrouwd adres voor scheepsbouw, scheepsreparatie en hoogwaardige interieurbouw. Met onze Tinn-Silver lijn bouwen wij lichtgewicht, aluminium werk- en patrouilleboten die bekendstaan om hun kwaliteit, betrouwbaarheid en prestaties. Of het nu gaat om een complete refit, maatwerk casco's, specialistische reparaties of een volledig nieuw Tinn-Silver vaartuig: wij combineren vakmanschap met innovatieve engineering.



- **Scheepsbouw & reparatie**
- **Interieurbouw op maat**
- **Tinn-Silver aluminium boten**
- **Jachtbouw**
- **Kwaliteit, maatwerk & snelle service**



Tinnemans Floating Solutions BV
Industrieweg 16
NL-6051 AE Maasbracht
Tel : +31 (0)475 461959
info@tinnemansfs.com

www.tinnemansfs.com



Woensdrecht en Kalmthout benadrukken belang natuurbrandpreventie

De aanhoudende periode van extreme hitte en droogte maakt opnieuw duidelijk hoe belangrijk natuurbrandpreventie is. Burgemeesters Steven Adriaansen (Woensdrecht) en Lukas Jacobs (burgemeester Kalmthout en voorzitter Grenspark Kalmthoutse Heide) vragen daarom extra aandacht voor het voorkomen van natuurbranden. Tegelijkertijd worden verschillende belangrijke stappen gezet om de voorbereiding op natuurbranden in het Grenspark Kalmthoutse Heide verder te versterken.

Bezoekers wordt gevraagd extra op te letten

Door de hoge temperaturen en aanhouden de droogte is de kans op een natuurbrand momenteel groter dan normaal. Zo'n 70% van alle natuurbranden ontstaan door mensen. Een brandende sigaret, stukje glas tussen de struiken of plastic op de grond kan de oorzaak zijn van een brand. Het dringende advies is dan ook om afval altijd in een afvalbak te gooien of mee te nemen. Ook worden bezoekers gevraagd hun auto alleen op de aangewezen parkeerplekken te parkeren. Zo ontstaat er geen brand door hete auto-onderdelen op droog gras én kunnen de hulpdiensten er altijd door.

Nieuwe opstelplaatsen voor brandweervoertuigen

Om de brandweer bij een eventuele natuurbrand sneller en efficiënter te laten optreden, zijn bij drie eerder aangelegde bluswaterboorputten nieuwe opstelplaatsen gerealiseerd. Hierdoor kunnen brandweervoertuigen veilig worden opgesteld zonder de doorgaande wegen te blokkeren, zodat tankauto's en andere hulpdiensten ongehinderd toegang houden tot het gebied. De aanleg

van deze voorzieningen is mogelijk gemaakt dankzij een subsidie van de Provincie Noord-Brabant. De boorputten zelf werden eerder aangelegd met ondersteuning van Defensie.

Gezamenlijke aanpak natuurbrandpreventie

Steven Adriaansen (burgemeester Woensdrecht): „Natuurbrandpreventie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Door intensieve samenwerking tussen overheden, hulpdiensten, terreinbeheerders en andere partners wordt gewerkt aan een weerbaar Grenspark Kalmthoutse Heide waarin risico's worden verkleind en de voorbereiding op natuurbranden voortdurend wordt verbeterd.”

Lukas Jacobs (burgemeester Kalmthout/voorzitter Grenspark Kalmthoutse Heide): „Ook op de Kalmthoutse Heide worden op initiatief van de gemeente Kalmthout drie bijkomende bluswaterboorputten voorzien. De aannemer voor deze werken werd daarvoor recent aangesteld en zal na de zomer de putten realiseren. Die komen in de buurt van de brandtoren in Kalmthout, nabij de Verbindingsweg en de Steertse Heide, alle drie in het natuureservaat. Deze week werd code oranje afgekondigd voor brandgevaar in de natuur in Vlaanderen. Daarmee wordt de brandtoren weer volop voorzien van vrijwillige brandwachters die permanent toezicht houden op het Grenspark, tot ver in Nederland toe. Dat gebeurt ook met extra camera's die rookpluimen detecteren in de verre omgeving. We hebben de laatste jaren fors geïnvesteerd in natuurbrandbestrijding, via bijkomende bosbrandweerwagens en extra opleiding voor de brandweer. Tegelijk wordt op het terrein hard gewerkt aan voorkomen van brand: zowel het beheer als de inrichting van het natuurpark worden meer afgestemd op brandpreventie.”

Grensoverschrijdende risicoanalyse versterkt natuurbrandpreventie

Nederland werkt al jarenlang met zogenoemde Risico Inventarisatie Natuurbranden (RIN)-kaarten. Deze kaarten brengen per deel-

gebied de risico's op natuurbrand in beeld aan de hand van factoren zoals bereikbaarheid, bluswatervoorzieningen en aanwezige bebouwing of recreatie. Met steun vanuit een Interreg-subsidie is deze methodiek nu ook toegepast op het Belgische deel van het Grenspark Kalmthoutse Heide. Hierdoor beschikken beide landen over een gezamenlijke, uniforme en actuele risicoanalyse. Op basis hiervan kunnen gericht maatregelen worden genomen om natuurbrandrisico's verder te verkleinen.

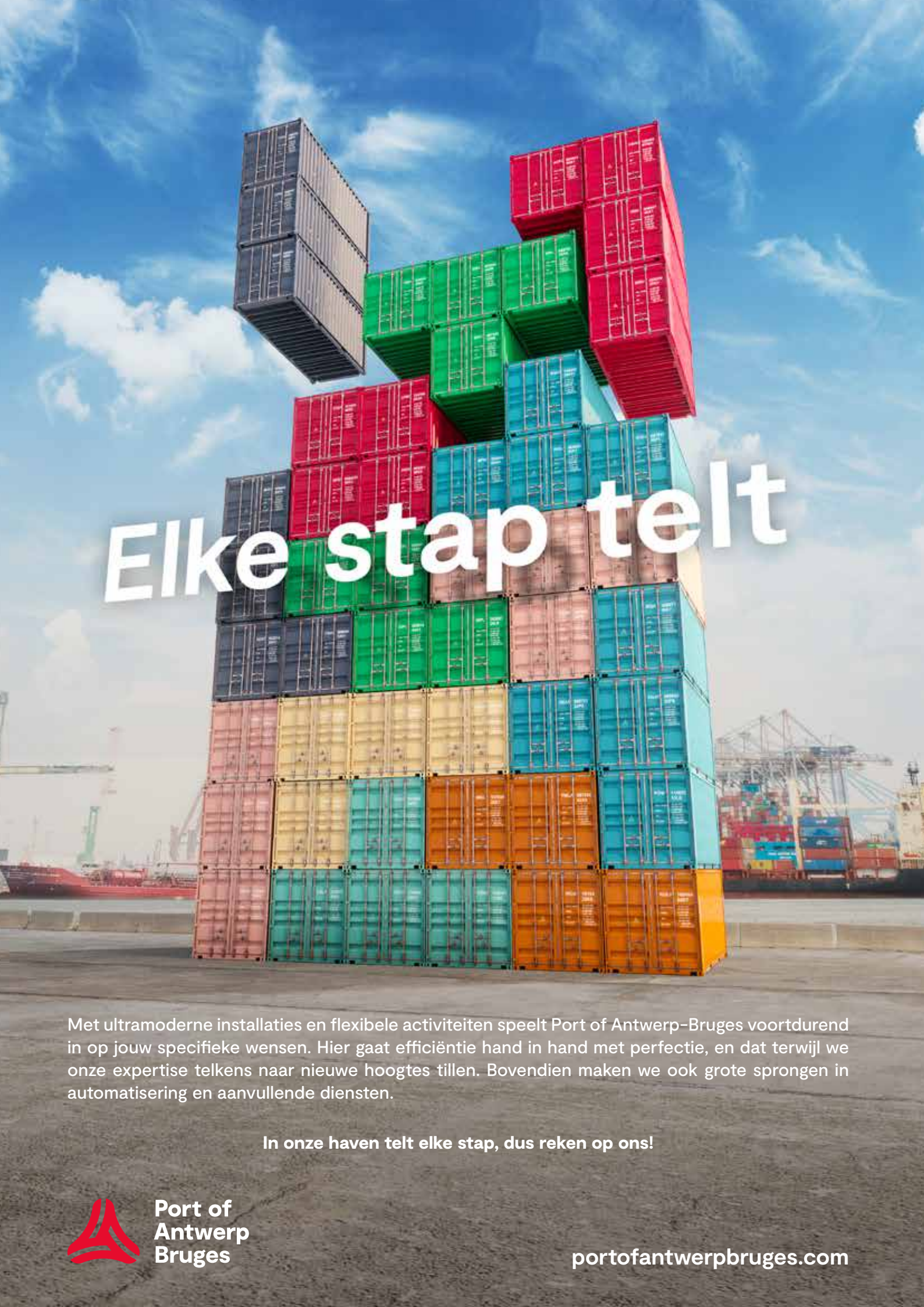
Grote natuurbrandoefening in voorbereiding

In het najaar organiseren de betrokken partners een grootschalige natuurbrandoefening in het Grenspark Kalmthoutse Heide. Tijdens deze oefening wordt een realistisch scenario nagebootst, zodat hulpdiensten en andere betrokken organisaties gezamenlijk kunnen oefenen en ervaringen kunnen opdoen voor een eventuele daadwerkelijke inzet. Het oefenscenario wordt momenteel uitgewerkt met als doel zoveel mogelijk leerpunten te verzamelen.

Gezamenlijk natuurbrandbeheersplan als basis voor de toekomst

Een belangrijke mijlpaal is de vaststelling van het natuurbrandbeheersplan voor het Grenspark Kalmthoutse Heide. Dit plan is gezamenlijk opgesteld door alle betrokken organisaties en wordt onderschreven door een groot aantal partners uit Nederland en België.

Het natuurbrandbeheersplan beschrijft de maatregelen die de afgelopen jaren al zijn genomen, zoals rookverboden, de aanleg van brandwegen, de realisatie van bluswaterboorputten en verbeteringen aan de bereikbaarheid van het gebied. Daarnaast geeft het richting aan toekomstige maatregelen, waaronder uitbreiding van bluswatervoorzieningen, verdere samenwerking tussen Nederlandse en Belgische hulpdiensten, natuurbranddetectie, voorlichting, gezamenlijke oefeningen, aanvullende risicoanalyses en compartimentering van natuurgebieden.



Elke stap telt

Met ultramoderne installaties en flexibele activiteiten speelt Port of Antwerp-Bruges voortdurend in op jouw specifieke wensen. Hier gaat efficiëntie hand in hand met perfectie, en dat terwijl we onze expertise telkens naar nieuwe hoogtes tillen. Bovendien maken we ook grote sprongen in automatisering en aanvullende diensten.

In onze haven telt elke stap, dus reken op ons!



Notre Dame: 's werelds grootste LNG-aangedreven containerschip

De CMA CGM Notre Dame bracht op woensdag 8 juli haar maiden call aan de haven van Rotterdam. Het dual-fuel containerschip, dat op 2 juli werd gedoopt in Le Havre, vaart onder Franse vlag en behoort tot de grootste containerschepen ter wereld. Bovendien is het momenteel het grootste LNG-aangedreven containerschip ter wereld met een LNG-tank van 18.600 m³. Naast LNG, is de CMA CGM Notre Dame ook volledig geschikt voor het gebruik van bio-LNG en, in de toekomst, synthetische brandstoffen zoals e-methaan.

Met een capaciteit van 24.212 TEU, waaronder 1.600 reefercontainers, een lengte van bijna 400 meter en een breedte van 61 meter, is de Notre Dame het grootste containerschip onder Franse vlag.

Bio-LNG

Tijdens het bezoek aan Rotterdam is het schip voor het eerst gebunkerd met in Europa geproduceerde bio-LNG, afkomstig van organisch afval uit de landbouw en de agrovoedingssector. Bio-LNG, oftewel vloeibaar biomethaan, is een hernieuwbare brandstof die gedurende de volledige levenscyclus een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 67% oplevert in vergelijking met fossiele scheepsbrandstoffen. Het gebruik ervan helpt de energietransitie van de maritieme sector te versnellen, terwijl gebruik wordt

De CMA CGM Notre Dame bracht op woensdag 8 juli haar maiden call aan de haven van Rotterdam.

gemaakt van de reeds op grote schaal uitgerolde LNG-bunkerinfrastructuur.

Samenwerking

Toon Pierré, General Manager Benelux cluster, CMA CGM: „We zijn er trots op de CMA CGM Notre Dame in Rotterdam te mogen verwelkomen. Deze aanloophaven weerspiegelt de kracht van de langdurige samenwerking tussen CMA CGM en de haven van Rotterdam en ons gezamenlijke streven naar een efficiëntere, innovatievere en duurzamere maritieme sector, terwijl we onze klanten blijven ondersteunen met verbindingen van wereldklasse.”

Verduurzamen

Rotterdam behoort tot de top 3 bunkerhavens van de wereld en is wereldwijd één van de belangrijkste bunker hubs voor biobrandstoffen. Jaarlijks wordt er 10 miljoen ton brandstof getankt. Daarbij gaat het niet alleen om traditionele brandstoffen, ook het aanbod van alternatieve en duurzame brandstoffen groeit ieder jaar. De Rotterdamse haven zet in op een toekomst van multi-fuel bunkering, om de scheep-

vaart te verduurzamen en de uitstoot voor 2050 tot netto nul terug te brengen.

Technologische hoogstandjes

De Notre Dame onderscheidt zich ook door haar geavanceerde technologie. De volledig gedigitaliseerde brug maakt gebruik van kunstmatige intelligentie, augmented reality en realtime navigatiesystemen. Deze ondersteunen de bemanning bij het veilig manoeuvreren en helpen routes, snelheid en energieverbruik te optimaliseren. Daarnaast beschikt het schip over een aerodynamisch windscherm en slimme energiebeheersystemen voor onder meer de koeling van containers. Het schip is het eerste van een serie van tien containerschepen die zijn vernoemd naar iconische Franse monumenten. De schepen worden tussen 2026 en 2028 opgeleverd. De Notre Dame wordt ingezet op de French Asia Line (FAL), de lijndienst tussen Azië en Europa. Tijdens een rotatie van ongeveer 102 dagen doet de dienst onder meer Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapore, Le Havre, Rotterdam, Hamburg en Tanger Med aan.



Bunkeren van de Notre Dame met bio-LNG.

Rotterdamse haven blijft veerkrachtig in onzekere wereld

De overslag in de haven van Rotterdam is in de eerste helft van 2026 toegenomen met 0,4% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De totale overslag kwam daarmee uit op 212,0 miljoen ton. Het segment droge bulk steeg met 1,7%. Ook de overslag van natte bulk nam toe met 2,4%. Een daling van de overslag was te zien in het container- en breakbulksegment. De overslag van containers in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) nam af met 0,1% en in tonnages met 2,6%. Breakbulk daalde met 1,1%.

Het afgelopen halfjaar werd gekenmerkt door veel onzekerheid. Hoewel de Rotterdamse haven dankzij haar schaal, infrastructuur en diversiteit aan goederenstromen veerkrachtig bleef opereren, maakten de ontwikkelingen duidelijk hoe belangrijk investeringen in energiezuikerheid, duurzame alternatieven en weerbaarheid van logistieke ketens zijn. Financieel gezien was het eerste half jaar met een nettoresultaat van 144,8 miljoen euro stabiel. De investeringen van Havenbedrijf Rotterdam bedroegen in de eerste zes maanden 126,0 miljoen euro.

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: „De oorlog in de Perzische Golf heeft ingrijpende humanitaire gevolgen voor de mensen in de regio.



Foto Martens Multimedia

Botlek Rotterdam.

Daarnaast maakt de sluiting van de Straat van Hormuz duidelijk hoe nauw mondiale handels- en energiestromen met elkaar verweven zijn. De Rotterdamse haven heeft laten zien veerkrachtig en betrouwbaar te zijn onder uitdagende omstandigheden.”

Verduurzaming haven en industrie

Samen met de gemeente Rotterdam heeft Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe stap gezet in de verduurzaming van de haven en de stad. Na de realisatie van een walstroombestemming voor

cruiseschepen aan de Wilhelminakade, kunnen nu ook schepen die aanmeren aan de Parkkade in de stad gebruikmaken van walstroombestemming. Dat zorgt voor schonere lucht, minder CO₂-uitstoot en minder geluidsoverlast voor de omgeving.

Een andere mijlpaal is bereikt met de oplevering van het eerste deel van het landelijke waterstofnetwerk. ■

Overslag in haven van Rotterdam met 0,4% toegenomen in eerste halfjaar

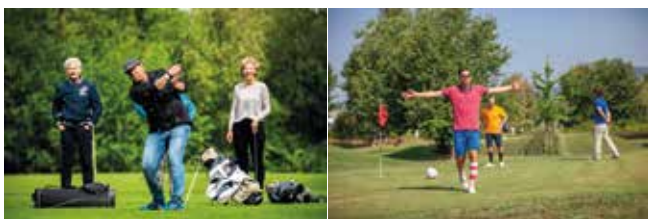
- Goederenoverslag met 0,4% toegenomen in eerste helft 2026
- Overslag olie en olieproducten gestegen met 4,7% als gevolg van sluiting Straat van Hormuz
- Bedrijfsresultaat Havenbedrijf Rotterdam stabiel
- Energietransitie krijgt concreet vorm in de haven
- Havenbedrijf investeert in weerbaarheid en veiligheid

GRATIS PROBEER GOLF DAGEN

Iedere maand!

Leuk om samen met je vrienden en familie te doen.

De data vind je op onze website.



PROEFLES | GOLFEN “IN HET ECHT”
HAPJE DRANKJE | GEWOON GEZELLIG!

óf kom
FOOTGOLFEN
Gewoon leuk!
Vanaf EUR 22,50 pp



info@golfparkreymerswaal.nl www.golfparkreymerswaal.nl

Creating Safe Connections

Solutions for today
and tomorrow.

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

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



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

WELCOME

**TRANSPORT
& LOGISTICS**

Transport & Logistics op 22 & 23 september in Flanders Expo Gent

Transport & Logistics in Gent brengt op dinsdag 22 en woensdag 23 september 2026 de sector opnieuw samen rond de innovaties die logistieke processen slimmer, duurzamer en toekomstbestendiger maken. Ontdek hoe toonaangevende bedrijven inspelen op actuele uitdagingen. Transport & Logistics is hét netwerkevent voor transport, logistiek en de food & beverage supply chain. Hét ontmoetingspunt voor iedereen die actief is in of interesse heeft in de wereld van transport, logistiek en supply chain wordt gehouden in Flanders Expo te Gent.

In twee dagen tijd kunnen de nieuwste oplossingen ontdekt worden voor logistieke uitdagingen. Transport & Logistics brengt de volledige supply chain samen, met een sterke focus op de voedings- en dranken-industrie. Ontmoet aanbieders van koel- en ambient transport, warehousing, distributie, automatisering, verpakkingsoplossingen (Empack) en logistieke technologie.

Meer dan 200 exposanten

Laat je inspireren door meer dan 75 experts en keynote sprekers, ontdek innovatieve producten en diensten van meer dan 200 exposanten en leg waardevolle contacten met duizenden professionals en beslissings-

nemers uit transport, logistiek en supply chain. Zo ga je naar huis met nieuwe inzichten, concrete oplossingen en relevante businesscontacten.

Drie vakbeurzen

In samenwerking met Logistic & Industrial Build en Empack krijgen bezoekers toegang tot drie complementaire vakbeurzen onder één dak en ontmoet men niet alleen logistieke professionals, maar ook experts in verpakking, automatisering, industriebouw en logistiek vastgoed. Deze unieke combinatie zorgt voor waardevolle kruisbestuivingen tussen de verschillende schakels van de supply chain en biedt extra inspiratie, kennis en business opportuniteiten. Flanders Expo in Gent wordt gedurende twee dagen dé ontmoetingsplaats voor de volledige supply chain. Het wordt omgevormd tot hét episch centrum van de sector transport & logistiek.

Succes

De Transport & Logistics-beurzen zijn al jaren een succes. Ieder jaar opnieuw is het een evenement waarnaar wordt uitgekeken door de sector transport & logistiek. Met aansluiting van Logistic & Industrial Build en Empack op Transport & Logistics wordt met drie vakbeurzen een win-win-win-situatie gecreëerd. Het netwerk van professionals wordt zo nog verder uitgebreid over diverse sectoren. De expertise van de professionals kan zo ook worden toegelicht aan een meer divers publiek, met extra mogelijkheden tot unieke partnerships.

In 2027 slaat Transport & Logistics de handen weer in elkaar met AntwerpXL. De grootste logistieke beurs in de Benelux wordt dan per traditie weer gehouden in de hallen van Antwerp Expo.

www.transport-logistics.be



Feyter Forklift Services

SPECIALIST IN MATERIAL HANDLING



SALES • RENTAL • LEASE • SERVICE



Op zoek naar heftrucks, verreikers, container handlers, magazijntrucks of magazijnstellingen?

Feyter Forklift Services is officieel partner / dealer voor gerenommeerde merken zoals Kalmar, Terberg, Mitsubishi, Manitou en Meclean. Met een breed aanbod aan machines, onderdelen en diensten, waaronder verkoop, lease, onderhoud en korte- en langetermijnverhuur, zijn we in staat om onze klanten volledig te ontzorgen.

Meer weten?
+31(0)115 641320
www.feyter.com



Rijkswaterstaat start ontwikkeltraject emissieloze noodhulpsleepboten

Foto: Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft het startsein gegeven voor de onderzoeks- en ontwikkelingsfase van het project Power2Tow. In dit innovatiepartnerschap gaan drie consortia gelijktijdig nieuwe oplossingen ontwikkelen voor vrijwel emissieloze noodhulpsleepboten en de bijbehorende laadinfrastructuur op zee en aan wal. Hiertoe ondertekende directeur-generaal Martin Wijnen van RWS op 30 juni de samenwerkingsovereenkomsten met de drie consortia.

Bijzonder aan Power2Tow is dat Rijkswaterstaat samen met de consortia de onderzoeks- en ontwikkelingsfase ingaat. Binnen het innovatiepartnerschap krijgen alle drie de consortia de opdracht én een vergoeding om hun voorziene innovatieve oplossingen verder te ontwikkelen en uit te werken. Deze aanpak biedt ruimte voor verschillende technologische richtingen en innovatieve ideeën. De consortia werken daarbij aan oplossingen voor de schepen, de laadinfrastructuur op zee en aan wal en de operationele inzetbaarheid van het totale systeem.

Samenwerkingsverbanden

Gedurende de onderzoeks- en ontwikkelingsfase worden de voorstellen verder uitgewerkt, getest en beoordeeld. Uiteindelijk blijft één consortium over dat het project ook daadwerkelijk gaat realiseren voor Rijkswaterstaat. Hierbij kan direct worden overgegaan tot opdrachtverlening voor

bouw en exploitatie, zonder een nieuwe aanbestedingsprocedure te doorlopen. Elk consortium bestaat uit een samenwerkingsverband van verschillende bedrijven en/of organisaties met elk hun eigen expertise.

Consortia

De consortia die zijn toegelaten tot de onderzoeks- en ontwikkelingsfase zijn:

- Kustkracht: Kotug International B.V., IHC Defence B.V. en Bluewater Energy Services B.V.
- Multiship Ocean Towage B.V., Damen Shipbuilding & Cooperation B.V. en Stillstrom A/S
- Smit Terminals Europe B.V. & Smit Salvage B.V.

Veiligheid en duurzaamheid

Met Power2Tow werkt Rijkswaterstaat aan toekomstbestendige noodsleephulp op de Noordzee. Het project betreft de ontwikkeling van drie elektrische Emergency Response Towing Vessels (ERTV's), die op zee kunnen opladen met windenergie en onder meer de windparken beschermen tegen aanvaringen door in nood geraakte schepen. Ook de ontwikkeling van laad-

infrastructuur op zee en aan wal en de dienstverlening voor de duur van 25 jaar maakt deel uit van Power2Tow. De schepen zullen zoveel mogelijk elektrisch varen. Voor noodsleepoperaties wordt gebruikgemaakt van duurzame e-methanol. Hiermee wordt een belangrijke impuls gegeven aan verdere verduurzaming van de scheepvaart.

Vlootvernieuwing Rijksrederij

Power2Tow maakt onderdeel uit van het programma Vlootvernieuwing voor de Rijksrederij. Binnen dit programma werkt Rijkswaterstaat aan de duurzame vernieuwing van de Rijksvloot. Daarnaast wordt met Power2Tow invulling gegeven aan de maritieme sectoragenda, 'No guts, no Hollands glorie!', waarin is afgesproken om de strategische belangen van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker mee te wegen bij inkooptrajecten van de overheid. Het project Power2Tow wordt uitgevoerd in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, de Kustwacht en het interdepartementale Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie.



Prima 2^e kwartaal voor North Sea Port

Gent, Mercatordok.

De bedrijven in North Sea Port realiseerden in het tweede kwartaal van 2026 een goederenoverslag van 16,8 miljoen ton via zeevaart. Daarmee groeide de haven met bijna 1% ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar eerder en herstelde ze zich duidelijk na het zwakke eerste kwartaal van dit jaar. Vooral de overslag van containers, stukgoed en rollend materieel kende een sterke toename. De binnenvaart groeide met bijna 5%.

Ten opzichte van het tweede kwartaal van 2025 kende een aantal segmenten een mooie groei. Die is te danken aan de brede diversificatie van activiteiten en goederenstromen in het havengebied. Tegelijk onderstreept dit de veerkracht van de bedrijven in de haven, die ondanks de aanhoudende (geopolitieke) onzekerheid blijven investeren en ondernemen. Vooral de overslag van containers (+13%), stukgoed (+13%) en rollend materieel (RoRo, +4%) floreerde. Daartegenover staat een daling van de overslag van vaste bulk (-2,5%) en vloeibare bulk (-1,6%), die samen driekwart van de goederenoverslag innemen.

Wisselend beeld bij bulkgoederen

Vaste bulk is traditioneel goed voor ongeveer de helft van de totale overslag in de haven. Binnen deze categorie zijn de verschillen echter groot. Zo werden meer schroot, meststoffen, zand en grind en petcokes overgeslagen. Daartegenover staat een daling bij ijzererts, ureum, staalslakken, tarwe en cokes van steenkool.

Ook bij de vloeibare bulk, goed voor bijna een kwart van de overslag, is het beeld gemengd. De overslag van biodiesel, kerosine, bitumeneuze mengsels en plantaardige oliën en

vetten nam toe. Tegelijkertijd daalde de overslag van nafta, propaan, andere petroleumproducten, ureum en andere energiegassen.

Geopolitieke impact blijft onvoorspelbaar

De gevolgen van de oorlog in de Perzische Golfregio waren niet overal hetzelfde. In het eerste kwartaal kreeg de basischemie te maken met zwakke marktomstandigheden, waardoor een deel van de productiecapaciteit onbenut bleef. Vanaf maart zorgden verstoringen in de aanvoerketens bovendien voor schaarste aan industriële grondstoffen en halffabricaten. Die schaarste leidde tot hogere prijzen. Hoewel dit voor veel bedrijven een uitdaging vormde, bood het sommige ondernemingen ook kansen om in te spelen op de verstoorde markten.

Binnenvaart groeit

De binnenvaart liet sterke cijfers zien. De goederenoverslag via binnenvaart kwam uit op 15,8 miljoen ton, een stijging van bijna 5% ten opzichte van het tweede kwartaal van vorig jaar. Opvallend is dat de overslag van vloeibare bulk via binnenvaart met 8,7% groeide, terwijl de overslag van dezelfde goederenstroom via zeevaart juist afnam.

Eerste jaarhelft: gedeeltelijk herstel

Over de eerste zes maanden van 2026 bedraagt de overslag via zeevaart een daling van zowat 4% ten opzichte van dezelfde periode in 2025. Die terugval is vooral toe te schrijven aan het zwakke eerste kwartaal, waarin de goederenoverslag via zeevaart uitkwam op 15 miljoen ton. Met 16,8 miljoen ton in het tweede kwartaal wordt een deel van die achterstand inmiddels goedgemaakt.

Groot-Brittannië

De grootste handelspartner van North Sea Port blijft Groot-Brittannië, goed voor bijna 3 miljoen ton goederenoverslag in de eerste jaarhelft. Daarna volgen Frankrijk, Zweden, Brazilië, de Verenigde Staten en Canada, elk met ongeveer 2 miljoen ton overslag.

Vooruitzichten

De geopolitieke situatie, onder meer in de Golfregio, zorgt voor onzekerheid en snelle veranderingen. Vooral de chemische sector kreeg het de voorbije periode zwaar te verduren, maar ziet door de gestegen prijzen juist kansen om meer te produceren in Europa. De vraag is of dit een tijdelijk effect zal zijn. Enkele positieve signalen bieden echter hoop op een geleidelijk herstel in de komende maanden.



Infografiek cijfers tweede kwartaal.



North Sea Port versterkt Axelse Vlakte met nieuwe wegen en fietspaden

Officiële opening met een tochtje op het nieuwe fietspad van de Axelse Vlakte.

North Sea Port heeft op bedrijventerrein Axelse Vlakte 2 in Terneuzen (Westdorpe) nieuwe wegen en fietspaden aangelegd. Met deze investering krijgt het terrein op de rechteroever van de Kanaalzone een sterke impuls: de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren merkbaar en het gebied is klaar voor verdere ontwikkeling. De werken werden uitgevoerd door H4A Infratechniek en gingen in maart 2025 van start. Op woensdag 1 juli 2026 werd de nieuwe infrastructuur officieel in gebruik genomen.

In totaal realiseerde het havenbedrijf North Sea Port vier kilometer nieuwe rijbaan en vier kilometer fietspad. Het 80 hectare grote bedrijventerrein is voortaan langs twee zijden bereikbaar, wat zorgt voor een vlottere doorstroming. Tegelijk werd het fietspadennetwerk in de volledige Axelse Vlakte meer dan verdubbeld tot 8 kilometer. In totaal ligt er nu ook 12 kilometer interne wegen klaar om bedrijven optimaal te ontsluiten.

Ecologische maatregelen

Voorafgaand aan de werken werden verschillende ecologische maatregelen genomen om de natuur en beschermde diersoorten te beschermen. Zo werden dieren zoals padden en konijnen veilig verplaatst en zorgden rasters ervoor dat ze buiten het werkgebied bleven.

Duurzaamheid

Ook tijdens de uitvoering lag de focus op duurzaamheid. Er werd gebruikgemaakt van lagetemperatuur-asfalt, wat minder energie vraagt en waarbij meer gerecycleerd materiaal wordt gebruikt. Daar-naast werd 48.000 m³ grond verzet met hergebruik van gebiedseigen materiaal en werden zo'n 300 meter duikers aangelegd voor een goede waterhuishouding.

Vlot en veilig van en naar het werk

Met deze nieuwe infrastructuur investeert North Sea Port niet alleen in mobiliteit, maar ook in de toekomst van het bedrijventerrein en zijn bedrijven, waaronder de terminal van Vlaeynatie. Peter Van Parys, COO van North Sea Port: „Goede infrastructuur maakt in het dagelijks werk echt een verschil. Deze nieuwe wegen en fietspaden maken we voor iedereen die hier werkt. Mensen kunnen zich door de verdubbeling van de fietsinfrastructuur veiliger en vlotter verplaatsen, en tegelijk creëren we ruimte om het bedrijventerrein nabij de Autrichehaven verder te laten groeien.”

Strategische toplocatie

De Axelse Vlakte in Terneuzen is, naast het Kluizendok in Gent, een van de belangrijkste ontwikkelingszones van North Sea Port. Het terrein ligt goed bereikbaar op de grens van België en Nederland, met directe toegang tot de Noordzee via het Kanaal Gent-Terneuzen en uitstekende weg- en spoorverbindingen naar Europa. North Sea Port richt zich hier op logistiek, goederenoverslag, industrie, energie- en circulaire projecten en projectlading zoals kranen en assemblage.

Drie zones

De totale Axelse Vlakte beslaat 300 hectare, verdeeld over drie zones. Axelse Vlakte 1 (33 hectare) werd ontwikkeld rond 1990. Samen met Axelse Vlakte 2 is inmiddels 113 hectare gerealiseerd en in gebruik genomen. De verdere ontwikkeling van Axelse Vlakte 3 wordt op een later moment bepaald.



Met de nieuwe infrastructuur investeert North Sea Port niet alleen in mobiliteit, maar ook in de toekomst van het bedrijventerrein en zijn bedrijven, waaronder de terminal van Vlaeynatie.

Nieuwsberichten

Intraxis uitgegroeid tot toonaangevende partner voor intra-logistieke oplossingen in Zuidwest-Nederland

Intraxis B.V. is als officieel dealer van de gerenommeerde A-merken Still en Hyster uitgegroeid tot een toonaangevende partner voor intra-logistieke oplossingen in Zuidwest-Nederland. Met een sterke focus op kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie ondersteunt Intraxis bedrijven in uiteenlopende sectoren bij het optimaliseren van hun interne logistieke processen.

Het bedrijf biedt een totaaloplossing die verder gaat dan alleen het leveren van materieel. Het uitgebreide productgamma omvat onder andere vorkheftrucks, pallettrucks, magazijnstellingen en geavanceerde fleetmanagementsystemen. Door deze brede aanpak is Intraxis in staat om klanten



volledig te ontzorgen, van advies en levering tot onderhoud en optimalisatie.

Efficiëntie en veiligheid

Of het nu gaat om de inrichting van een nieuw

magazijn, de verbouwing van een bestaande logistieke omgeving of het analyseren van huidige processen: Intraxis denkt actief mee met de klant. Met een scherp oog voor efficiëntie en veiligheid worden mogelijke verbeterpunten inzichtelijk

gemaakt, zodat bedrijven klaar zijn voor de uitdagingen van vandaag én morgen. Ook voor de aanschaf van betrouwbare gebruikte machines uit het assortiment van Still en Hyster kunnen klanten rekenen op deskundig en eerlijk advies.

Altijd dichtbij

Met een moderne locatie in Kapelle en een team van betrokken accountmanagers die desgewenst op locatie langskomen, is Intraxis altijd dichtbij. De deur staat open voor iedere organisatie die haar logistieke processen wil verbeteren.

www.intraxis.nl ■

Antennex wint BTG High Tech Award, Startups 2026

Antennex is de winnaar van de BTG High Tech Award, Startups 2026. De award werd tijdens het BTG Business Event in Hotel Van der Valk in Tiel uitgereikt aan CTO Teun van den Biggelaar en COO Tim Stek, na een spannende pitchdag waarin de drie genomineerden hun innovatie presenteerden aan zowel de jury als de aanwezigen in de zaal.

De drie startups kwamen naar voren uit een sterke longlist van innovatieve technologiebedrijven. Antennex, een spin-off vanuit de TU/e, ontwikkelt technologie voor het sneller, compacter en geautomatiseerd testen van phased array-antennes. Deze antennes spelen een belangrijke rol in onder meer 5G, 6G, satellietcommunicatie



en radarsystemen. De jury prees Antennex om de combinatie van wetenschappelijke diepgang, eigen technologie, duidelijke marktvalidatie en internationale groepipotentie.

Sterke finalisten

Ook RadioSense en EduvolutionX waren sterke finalisten. RadioSense, onder leiding van Fabian van Prooijen en Jeroen Klein Brinke, ontwik-

kelt privacyvriendelijke WiFi-sensingtechnologie voor aanwezigheids- en gedragsdetectie zonder camera's, wearables of biometrie. EduvolutionX richt zich onder leiding van Muhammet Bilgic en Darshan Srinivas met WISED op adaptief STEM-onderwijs voor jongeren.

Concreet toepasbaar en schaalbaar

Volgens het juryrapport onderscheidde Antennex zich met een sterke technologische basis, eigen IP, aantoonbare tractie en toonaangevende klanten als Ericsson, NXP, ESA en Robin Radar. „Daarmee laat het bedrijf zien dat hightech innovatie niet alleen vernieuwend kan zijn, maar ook concreet toepasbaar en schaalbaar,” aldus juryvoorzitter Christian Visser. ■

RBTX en Q-botics bundelen krachten om flexibele robotisering in Europa te versnellen

RBTX, het low-cost robotics-platform van igus, gaat een strategisch partnership aan met de Nederlandse cobotspecialist Q-botics. Als officiële partner zal Q-botics het volledige Auctech-assortiment vertegenwoordigen, dat onder meer geavanceerde lascobots en modulaire palletiseersystemen omvat, en zal het bedrijven begeleiden bij de demonstratie, configuratie, implementatie en ondersteuning van collaboratieve robotoplossingen. Met de samenwerking spelen beide bedrijven in op de groeiende vraag naar automatisering in de maakindustrie.

Q-botics heeft zich de voorbije jaren gespecialiseerd in de implementatie van collaboratieve robots (cobots) voor industriële toepassingen. Het bedrijf ondersteunt maakbedrijven bij de automatisering van processen zoals lassen, handling en palletiseren en combineert technische expertise met praktijkgerichte begeleiding. Dankzij die ervaring zal Q-botics als officiële Auctech-partner klanten ondersteunen tijdens het volledige traject, van eerste demonstratie en engineering tot installatie, training en technische ondersteuning.

Lokale ondersteuning

Nederland is een belangrijke markt voor RBTX. Door samen te werken met gespecialiseerde

integratiepartners wil igus bedrijven niet alleen toegang bieden tot betaalbare robotica, maar ook tot de kennis en ondersteuning die nodig zijn om automatiseringsprojecten succesvol te realiseren. RBTX brengt componenten en oplossingen van verschillende robotica-merken samen, terwijl partners zoals Q-botics de vertaalslag maken naar concrete toepassingen op de werkvloer. Zo krijgen klanten niet alleen toegang tot betaalbare robotica, maar ook tot lokale expertise voor engineering, installatie, training en nazorg.

Antwoord op tekort aan technisch personeel

„De vraag naar flexibele automatisering neemt in

heel Europa sterk toe. Bedrijven worden geconfronteerd met personeelstekorten, stijgende kosten en de behoefte om sneller in te spelen op veranderende marktomstandigheden. Met RBTX willen we automatisering toegankelijk maken, niet door één merk centraal te stellen, maar door te luisteren naar de pijnpunten van onze klanten. Zo kunnen we binnen ons portfolio van 250+ robotica bedrijven een passende, betaalbare oplossing bieden. De samenwerking met Q-botics is daarin een belangrijke stap,” aldus Rob Gijzen, productmanager Low Cost Automation & RBTX bij igus. ■



Duurzame kracht achter een veilige werkplek

Mourik Infra heeft zijn eerste volledig elektrische botsabsorber in gebruik genomen. De Volvo FH Aero Electric wordt ingezet bij werkzaamheden en incidenten op het Nederlandse snelwegennet en markeert een nieuwe stap in de ambitie van het bedrijf om emissieloos te werken. Naast de elektrische botsabsorber leverde Volvo Group Truck Center Gorinchem ook twee conventionele Volvo FH 420 4x2-trucks.

Mourik Infra zet de drie nieuwe botsabsorbers in bij werkzaamheden die het bedrijf uitvoert voor Rijkswaterstaat. Botsabsorbers spelen een belangrijke rol om de veiligheid te waarborgen. Ze beschermen wegwerkers, hulpdiensten en weggebruikers bij incidenten en wegafzettingen. Daarnaast zijn de voertuigen uitgerust met een matrixbord voor verkeersinformatie en rij-instructies.

Emissieloos werken

Mourik Infra beschikt momenteel over tien botsabsorbers. De drie nieuwe Volvo-trucks vervangen voertuigen die sinds 2017 in gebruik waren. Ze worden ingezet in het gebied tussen Rotterdam en Schiphol en zorgen daar voor een veilige werkomgeving bij incidenten en geplande werkzaamheden. De investering sluit aan bij zowel de duurzaamheidsdoelstellingen van Mourik Infra als de groeiende vraag van opdrachtgevers om uitstoot te verminderen.

Praktijkervaring

„Rijkswaterstaat stimuleert steeds nadrukkelijker de inzet van emissieloos materieel. Daarom hebben we ervoor gekozen om naast twee nieuwe dieseltrucks ook een volledig elektrische botsabsorber aan te schaf-

Botsabsorbers beschermen wegwerkers, hulpdiensten en weggebruikers bij incidenten en wegafzettingen.

fen. Daarmee zetten we een volgende stap in onze verduurzaming en doen we waardevolle praktijk-ervaring op met elektrisch rijden in dit werk,” aldus Harry Brekelmans, Hoofd Materieel bij Mourik Infra.

Ambitie

Waar moederbedrijf Mourik als geheel inzet op emissieloos werken in 2035, wil Mourik Infra deze ambitie al in 2030 realiseren. Om dat mogelijk te maken investeert het bedrijf stap voor stap in duurzame machines en voertuigen. De elektrische Volvo FH Aero Electric krijgt steunpunt Spaanse Polder als standplaats omdat daar laadfaciliteiten beschikbaar zijn. Vanuit deze locatie wordt de truck ingezet bij incidenten en geplande werkzaamheden. Daarbij gelden dezelfde eisen als voor de dieseltrucks: de voertuigen moeten 24 uur per dag beschikbaar zijn en binnen 30 minuten tijd op de plaats van het incident aanwezig zijn.

Elektrificatie

Brekelmans legt uit dat deze inzet zich goed leent voor elektrificatie. „Een botsabsorber rijdt relatief weinig kilometers en staat vaak langere tijd stil op een incidentlocatie of bij geplande werkzaamheden. Gemiddeld gaat het om zo'n 100 kilometer per dag. Daardoor verwachten we dat een elektri-

sche truck voor dit werk goed inzetbaar is. Tegelijkertijd willen we in de praktijk ervaren hoe het voertuig presteert. Deze eerste elektrische botsabsorber helpt ons om die kennis op te bouwen.”

Veilig en betrouwbaar

„Veiligheid staat centraal in ons werk,” gaat hij verder. „Volvo heeft op dat gebied een uitstekende reputatie en dat past goed bij onze organisatie. Daarnaast hebben we al jarenlang positieve ervaringen met Volvo-trucks binnen ons wagenpark. Ze bewijzen zich dagelijks op het gebied van betrouwbaarheid, veiligheid en inzetbaarheid.” Het wagenpark van Mourik Infra telt in totaal 64 vrachtwagens, waarvan 23 Volvo's. De Volvo FH Aero Electric is geleverd met een Volvo Gold-servicecontract, waarmee onderhoud, reparaties en keuringen volledig zijn afgedekt.

Over Mourik Infra

Mourik Infra is onderdeel van Mourik, een Nederlands familiebedrijf dat actief is in infrastructuur, industrie, bouw en milieutechniek. Mourik Infra richt zich onder andere op de aanleg, het onderhoud en de renovatie van natte, droge en ondergrondse infrastructuur. Veiligheid, duurzaamheid en innovatie staan daarbij centraal.



Eerste Volvo FH Aero Electric-botsabsorber voor Mourik Infra.

Nieuwsberichten

Harmen Hoek nieuwe voorzitter arbitrage-instituut UNUM

Harmen Hoek is, op voordracht van de overige bestuursleden, benoemd tot voorzitter van het bestuur van UNUM Transport Arbitration & Mediation. Hij volgt daarmee Marcel Verhagen op, die na ruim zeven jaar terugtreedt als voorzitter en het bestuur van UNUM verlaat. Hoek trad in februari van dit jaar toe als bestuurder.

Harmen Hoek is partner bij Hoek Sinke Ten Katen en richt zich daar op handelsrecht, internationaal vervoerrecht en maritiem recht. Zijn praktijk en internationale ervaring sluiten aan bij de onderwerpen binnen de arbitragepraktijk en bij UNUM als maritiem arbitrage-instituut. Hoewel Verhagen geen deel meer uitmaakt van het UNUM-bestuur, blijft hij betrokken bij de internationale positionering van UNUM en de Nederlandse maritieme arbitragepraktijk. Onder meer via zijn rol bij de organisatie van de 24e editie van het International Congress of Maritime Arbitrators in Rotterdam (ICMA



XXIV), waarvoor UNUM door het organiserend comité is aangewezen als gastheer.

Kennisuitwisseling

Het International Congress of Maritime Arbitrators (ICMA) is het belangrijkste inter-

nationale congres op het gebied van maritieme arbitrage. Sinds 1972 brengt ICMA elke twee jaar arbiters, advocaten, reders, verzekeraars, P&I Clubs, bevrachters en andere maritieme professionals van over de hele wereld bijeen. Het congres biedt een platform voor kennis-

uitwisseling tussen internationale experts in maritieme arbitrage en draagt bij aan harmonisatie van arbitragepraktijken tussen rechtsstelsels en aan versterking van de samenwerking tussen arbitrage-instituten wereldwijd.

Sterk fundament

Het UNUM-bestuur kijkt uit naar een inhoudelijk sterk congres en naar het verder profileren van de voordelen van maritieme arbitrage binnen het Nederlandse stelsel, en de bijdrage daarvan aan de scheepvaart en de brede maritieme cluster. Harmen Hoek: „Marcel heeft zich gedurende zijn voorzitterschap en de ruim twee decennia daarvoor als bestuurslid ingezet voor de ontwikkeling van UNUM. Daarvoor ben ik hem zeer erkentelijk. Samen met het bestuur en het team kijk ik ernaar uit om voort te bouwen op het sterke fundament dat er ligt en de positie van UNUM in Nederland en internationaal verder te versterken.” ■

Scholieren maken in Portlantis kennis met de Rotterdamse haven

Portlantis, het ervaringscentrum over de Rotterdamse haven, ontving het afgelopen schooljaar in totaal zo'n 17.500 scholieren van alle niveaus. Ook scholen uit het buitenland wisten Portlantis te vinden en zelfs universiteiten uit de Verenigde Staten, Mexico en Canada bezochten Maasvlakte 2. Dinsdag 7 juli ontving Portlantis een van de laatste schoolgroepen van dit schooljaar: 39 leerlingen van groep 6 en 7 van SWS De Brandaris uit Hellevoetsluis.

Met het Port Rangersprogramma maken basisschoolleerlingen stap voor stap kennis met de Rotterdamse haven. Traditiegetrouw ontvangt elke klas na hun bezoek een cadeau dat met de haven te maken heeft. Vanaf volgend schooljaar is dit het boek 'Zo varen de grootste schepen de wereld rond' van de Belgische auteur Thomas Vergote, die hoogstpersoonlijk het eerste exemplaar aan leerlingen van SWS De Brandaris overhandigde.

Slimme techniek

Het boek laat zien hoe slimme techniek en belangrijke uitvindingen de zee bereikbaar



De Belgische auteur Thomas Vergote gaf een presentatie over zijn boek 'Zo varen de grootste schepen de wereld rond'.

maken. Jasper Rietman brengt met zijn illustraties onderwerpen als opspuiten van land, binnenvaartroutes en de bouw van windmolenparken op zee in beeld. Onderwerpen die ook van toepassing zijn op de Rotterdamse haven.

Educatief Informatiecentrum Mainport Rotterdam (EIC)

Educatief Informatiecentrum Mainport Rotterdam (EIC) verzorgt de schoolbezoeken aan Portlantis. Sinds de opening van Portlantis houdt EIC kantoor op Maasvlakte 2. Met 35 enthousiaste gidsen laat het EIC scholieren

kennismaken met de Rotterdamse haven en welke perspectieven de haven biedt voor hun eigen toekomst.

Portlantis

Portlantis is het huis van de haven. Een plek waar je niet alleen de exposities en activiteiten ontdekt, maar waar je ook terecht kunt voor



een hapje eten of een zakelijk evenement. Bezoekers duiken er in de fascinerende wereld van de haven. Het ervaringscentrum biedt een volledig dagje uit vol ontdekking en beleving.

www.eic-mainport.nl. ■



Isologic behaalt status van Erkend Vervoerder luchtvracht

Isologic, de specialistische vervoer-
stak van logistiek dienstverlener
Special Cargo, is officieel erkend als
Erkend Vervoerder luchtvracht. Na
goedkeuring door de Koninklijke
Marechaussee is Isologic opgeno-
men in de Europese database van
erkende vervoerders. Daarmee is de
organisatie voorbereid op de aange-
scherpte regelgeving voor het ver-
voer van veilige luchtvracht, die op 1
januari 2027 van kracht wordt.

Met ingang van volgend jaar mag 'veilige
luchtvracht' (gecontroleerde luchtvracht
die binnen de beveiligde keten beschermd
blijft tegen onbevoegde toegang) alleen
nog worden vervoerd door bedrijven die
beschikken over de officiële status van
Erkend Vervoerder (internationaal aan-
geduid als Approved Haulier). De nieuwe
regels hebben gevolgen voor de gehele
luchtvrachtketen. Niet alleen vervoerders,
maar ook bekende afzenders, erkende agen-
ten en opdrachtgevers zijn afhankelijk van
partijen die aantoonbaar aan de geldende
beveiligingseisen voldoen.

Zekerheid voor klanten en ketenpartners

Voor Isologic, gespecialiseerd in het vervoer
van gevaarlijke stoffen, is de erkenning een
belangrijke mijlpaal. De status bevestigt dat

de organisatie ook na 1 januari 2027 veilige
luchtvracht kan blijven vervoeren en dat
klanten en ketenpartners kunnen rekenen
op continuïteit, kwaliteit en een hoog beve-
iligingsniveau.

Veiligheid

Peter Oude Kotte, transportmanager van
Isologic: „De status Erkend Vervoerder is veel
meer dan een wettelijke verplichting: het is
een bevestiging van waar wij als Isologic
voor staan: logistieke dienstverlening waar-
in veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid
vanzelfsprekend zijn. Daar profiteren niet
alleen wij van, maar vooral ook onze klan-
ten en partners. Deze inzet ontwikkelen
we steeds verder vanuit Nederland én via
Isologic GmbH in Duitsland.”

Complex en tijdrovend

Het verkrijgen van de status van Erkend
Vervoerder is een complex en tijdrovend
proces. Organisaties moeten onder meer
een beveiligingsprogramma opstellen, pro-
cedures vastleggen, een security manager
aanwijzen, medewerkers screenen en oplei-
den en aantonen dat de voorgeschreven
beveiligingsmaatregelen daadwerkelijk in
de dagelijkse praktijk zijn geïmplementeerd.
Isologic is tijdens het erkenningstraject
begeleid door de opleidings- en consul-
tancytak van Special Cargo: Special Cargo
College, gespecialiseerd in luchtvrachtbe-
veiliging, regelgeving en implementatie.

Tijdige voorbereiding noodzakelijk

Het verkrijgen van de status van Erkend
Vervoerder vraagt daarom om een gron-

dige en tijdige voorbereiding. Organisaties
die vanaf 2027 veilige luchtvracht willen
blijven vervoeren, moeten niet alleen hun
documenten en procedures op orde heb-
ben, maar ook kunnen aantonen dat veilig
werken structureel in de organisatie is ver-
ankerd.

Over Special Cargo

Special Cargo is een logistiek familiebedrijf
(sinds 1998) dat organisaties ondersteunt bij
veilige, zorgvuldige en compliant logistiek
van gevaarlijke goederen. Binnen Special
Cargo bundelen verschillende gespeciali-
seerde entiteiten hun expertise.

Special Cargo Services biedt een totaalop-
lossing voor verzendklaar maken en opslag
van gevaarlijke goederen. Isologic is gespe-
cialiseerd in internationaal vervoer van
gevaarlijke stoffen en radiofarmaca.

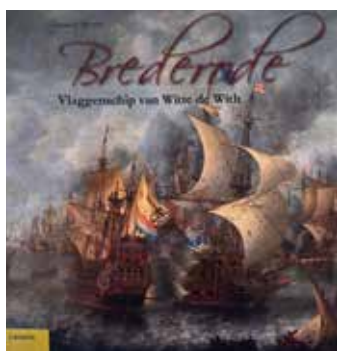
Special Cargo College vormt met haar oplei-
dingen en consultancy de verbindende
schakel tussen regelgeving en uitvoering:
het bedrijf helpt zowel klanten als de eigen
organisatie om aantoonbaar veilig en com-
pliant te werken.

Door kennis, advies en uitvoering met elkaar
te combineren biedt Special Cargo klanten
ondersteuning over de volle breedte van de
logistieke keten.

BOEKBESPREKINGEN

Brederode. Vlaggenschip van Witte de With

Bij de Uitgeverij Lanasta verscheen onlangs het buitengewoon interessante boek *"Brederode. Vlaggenschip van Witte de With"*. Graddy Boven tekende als auteur.



Oorlogsfregatten

Gedurende de zeventiende eeuw voer een aantal beroemde en indrukwekkende Nederlandse oorlogsfregatten op de wereld zeeën. De *Aemilia* diende onder Maarten Harpertsz. Tromp, *De Zeven Provinciën* zeilde onder Michiel Adriaensz. De Ruyter, *de Gouden Leeuw* kwam in actie onder Cornelis Tromp, de *Eendracht* was het vlaggenschip van Jacob van Wassenaer Obdam en de *Brederode* maakte geschiedenis onder Witte Cornelisz. de With.

Michiel de Ruyter

De carrière van de *Brederode* is indrukwekkend. Maarten Tromp, Jacob van Wassenaer Obdam, Egbert Bartholomeus Kortenaer, Michiel de Ruyter en Witte de With lieten voetstappen op haar dekken achter. De *Brederode* nam deel aan de zeeslag bij Dover op 29 mei 1652, het treffen bij de Hoofden op 8 oktober 1652, de confrontatie bij de Singels op 10 december 1652, de Driedaagse zeeslag op 28 februari 1653, de strijd bij Nieuwpoort op 12-13 juni 1653, de zeeslag Ter Heijde op 28 augustus 1653 en de zeestrijd in de Sont op 8 november 1658.

Dodelijk verwond

Maarten Tromp liet het leven tijdens de zeeslag bij Ter Heijde en Witte de With raakte dodelijk verwond in de zeeslag in de Sont, tijdens welke de *Brederode* zwaar beschadigd raakte, zonk en verloren ging.

Oorlogsfregat

Het boek *"Brederode. Vlaggenschip van Witte de*

With" volgt de carrière van dit illustere oorlogsfregat. Van de bouw tot haar ondergang. De *Brederode* was een 'gefregatteerd' oorlogsschip van groot charter en diende samen met het zusterschip *Aemilia* als voorbeeld voor de fregatten die daarna nog van stapel zouden lopen.

Zoals alle uitgaves van Uitgeverij Lanasta "value for money!"

"Brederode. Vlaggenschip van Witte de With" (ISBN 978-94-6456-540-9) telt 156 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd en werd als een hardback uitgegeven. Het boek kost 23.00 euro.

Het boek kan worden gekocht bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers/Lanasta, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers/Lanasta.AUP website.

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agora-books.com.

Een vaste vrede en oprechte vriendschap

Bij de Uitgeverij Walburg Pers verscheen het buitengewoon interessante boek *"Een vaste vrede en oprechte vriendschap. Vierhonderd jaar Nederlands-Amerikaanse verhalen"*. Dr. Jaap Jacobs verzorgde de redactie.



Amerika

Vier eeuwen lang zijn mensen uit Nederland per boot of per vliegtuig naar Amerika gegaan, om het land te verkennen, te handelen, te koloniseren, zich te vestigen, zaken te doen, een nieuwe toekomst te vinden of gewoon om als toerist het land te bezoeken. En vier eeuwen lang komen er Amerikanen, met uiteenlopende achtergronden, van inheemse, Afrikaanse of Europese afkomst, naar Nederland. Dit zijn hun verhalen.

Cultuur

De verhalen gaan over ontmoetingen met elkaar, met een andere cultuur, met het onbekende; over vrede en vriendschap, over hoop en verwachting, gevoelens van bewondering en bevrijding.

Slavernij

Maar ook over conflicten, onderdrukking van Native Americans en over de Nederlandse rol in de Amerikaanse slavernij. Succesverhalen worden afgewisseld met zwarte bladzijden.

Met bijdragen van onder anderen Russell Shorto, Annejet van der Zijl, Mineke Bosch, Bas Blokker, Dik van der Meulen, Jaap Jacobs, Kees Wouters en Jeroen Dewulf.

Zoals alle uitgaves van Uitgeverij Walburg Pers "value for money!"

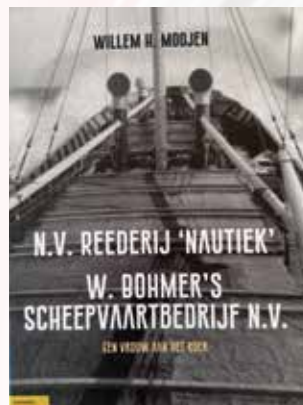
"Een vaste vrede en oprechte vriendschap" (ISBN 978-94-6456-427-3) telt 302 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd en werd als een handige softback uitgegeven. Het boek kost 29.99 euro.

Het boek kan worden gekocht bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers/Lanasta, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers/Lanasta.AUP website.

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agora-books.com.

N.V. Rederij 'Nautiek'

Bij de Uitgeverij Lanasta verscheen het buitengewoon interessante boek *"N.V. Rederij 'Nautiek'. W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V. Een vrouw aan het roer"*. Willem H. Mooijen tekende als auteur.



Scheepvaartbedrijf

Niet veel vrouwen stonden of staan aan het roer van een scheepvaartbedrijf in Nederland. Zeker niet in de jaren vlak na de Tweede Wereldoorlog. De eerste vrouw die het aandurfde deze taak op zich te nemen was Maria Böhmer-Teegelaar. Zij was vastbesloten na het overlijden van haar man Willibald Böhmer, het scheepvaartbedrijf voort te zetten en te leiden.

Rederij

Over N.V. Rederij 'Nautiek', W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V. is nooit iets in boekvorm verschenen. Dit boek vertelt het verhaal over de oprichting van de rederij, het eerste schip wat in de vaart kwam, maar in de Tweede Wereldoorlog door de Duitse bezetter in beslag werd genomen, het voortzetten van het bedrijf, de toekomstplannen, nieuwbouwschepen, lijndiensten, time-charters en aan te lopen havens.

Varen

Het vaargebied van de rederij was aantrekkelijk voor jongelui die net gingen varen. Prachtige reizen naar het Middellandse zeegebied, de Levant, Noord-Afrika en het Caribisch gebied.

Kapitein

Veel zeevarenden die zijn begonnen als matroos of derde machinist bleven jaren varen voor de rederij en klommen op tot eerste stuurman, eerste machinist of kapitein.

Vlootlijst

Het boek bevat een zeer gedetailleerde vlootlijst met hoofdzakelijk nooit eerder gepubliceerde foto's en andere illustraties.

Een aanrader voor diegene die geïnteresseerd is in de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij! "Value for money!"

"N.V. Rederij 'Nautiek' (ISBN 978-94-6456-472-3) telt 156 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd en werd als een hardback uitgegeven. Het boek kost 32.99 euro. Het boek kan worden gekocht bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers/Lanasta, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers/Lanasta.AUP website.

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agora-books.com.



BLOMMAERT
ALUMINIUM CONSTRUCTIONS



UW SPECIALIST VOOR GANGWAYS, ACCOMMODATION LADDERS EN ALUMINIUM CONSTRUCTIES

Blommaert ontwerpt en produceert verschillende types van gangways, accommodation ladders, trappen, bordessen en allerhande aluminium constructies.

Echte specialisten in maatwerk! Als geïntegreerd productiebedrijf maakt Blommaert alles in eigen huis. Daarbij krijgt veiligheid altijd de hoogste prioriteit. Indien gevraagd worden de loopbruggen onder certificaat gelast en de keuring gebeurt door erkende instanties zoals Bureau Veritas.

- Eigen productie in Antwerpen en Rotterdam
- 24/7 servicedienst
- Specialist in maatwerk
- Gangways volgens ISO7061
- Accommodation ladders volgens ISO5488
- Aluminium constructies volgens EN 1090 norm

Contacteer ons vrijblijvend.

T. +32 (0)3 353 26 89

E. info@blommaertalu.be

www.blommaertalu.com

Stokerijstraat 35
2110 Wijnegem - BE

Ophemertstraat 42
3089 JE Rotterdam - NL



Windplan Blauw, productie via Bonton (IJsselmeer)

De Rycke Beton bv, specialist in on-site betonproductie met mobiele en drijvende centrales.
Passie voor beton op basis van kwaliteit, flexibiliteit, duurzaamheid en innovatie.



DE RYCKE Beton BV
 Gerrit Van Hoekestraat 1
 4525 NH Retranchement (NL)
www.derycke.be/
info@derycke.be

Sint-Stevensweg 3
 kaai 1109
 9120 Kallo (B)
 +32 3 570 90 50



Bouw Nieuwe Sluis Terneuzen via 2 werfcentrales (Terneuzen)

CONTOON **BONTON**
 the floating solution. the floating solution.