

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK



35e JAARGANG
NUMMER 5 - 2026

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



Farm Frites te Oudenhooft



Agrisneltank te Zierikzee



Asperbras te Água Clara (Brazilië)



Ecocem te Fos-Sur-Mer (Frankrijk)

Bouwen met Hanse; dat voelt goed.

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



Hanse
Dat voelt goed.

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:
Yara Sluiskil

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

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

ISSN: 1387-5671

seaport

TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

In deze eerste Seaport na het zomerreces domineren thema's als de energietransitie en de arbeidsmarkt. Tijdens een succesvolle matchmakingmiddag op dinsdag 8 september werden AYOP- leden uit 'de triple helix' verenigd. Een goede afstemming van onderwijs en bedrijfsleven is essentieel voor een bestendige toekomst. Het is dan ook een goede zaak dat de instroom van industriële elektrotechnici in het Noordzeekanaalgebied wordt gestimuleerd. Bij AYOP - een samenbundeling van krachten van de havens van Amsterdam, IJmuiden en Den Helder - zijn ongeveer 130 bedrijven aangesloten.

Havenwerk BV - met vestigingen in Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam - voorziet in flexibele arbeid in havens en industriële logistiek. Het bedrijf pleit al jaren voor een betere samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers (de 'drie O's'). Daardoor zou een boost worden gegeven aan economie, innovatiekracht en arbeidsmarkt.

In deze uitgave is er ook veel aandacht voor Yara. In de missie van de kunstmestgigant om op verantwoorde wijze haar rol in de wereldwijde voedselvoorziening te vervullen, is het verminderen van de CO₂-footprint essentieel. De nieuwe fabriek van Yara Sluiskil om afgevangen CO₂ vloeibaar te maken werd op maandag 7 september officieel geopend, in aanwezigheid van diverse hoogwaardigheidsbekleders zoals premier Rob Jetten van Nederland, premier Jonas Gahr Støre van Noorwegen en Eurocommissaris Wopke Hoekstra.

Tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam legden experts uit hoe emissievrije scheepvaart vandaag de dag al in de praktijk wordt toegepast. Zo sprak Seaport op de elektrische Waterbus met Jan van Ooijen van Damen Shipyards.

Seaport was ook op bezoek bij Ten Holter Noordam Advocaten in Rotterdam. Mr. Richard Latten is per 1 september het team komen versterken als specialist in het transportrecht. Hij werkt nauw samen met mr. Vivian van der Kuil. De komst van Richard markeert een nieuwe stap in de voortdurende groei van de marktgroep Maritiem, Handel & Logistiek van Ten Holter Noordam Advocaten.

Verder zijn er in Seaport nr. 5 ook interessante bijdragen over onder andere Port of Moerdijk, Zeehaven IJmuiden, Iris Industry Solutions, Hanse Groep, Bridges2000, Multtraship en EDR Antwerp Shipyard. Ook staat kunst & cultuur in de schijnwerpers dankzij de Phoebus Foundation van Fernand Huts. De Antwerpse ondernemer is ook voorzitter van Katoen Natie en Indaver.

Seaport nr. 6 versijnt voorafgaand aan Offshore Energy van dinsdag 24 en woensdag 25 november in Amsterdam.

Henk van de Voorde (bladmanager)

Inhoud nummer 5-2026

Nieuwe fabriek van Yara Sluiskil om afgevangen CO ₂ vloeibaar te maken officieel geopend.....	2
AYOP-netwerk vervult een verbindende rol in de energietransitie	7
Column Ten Holter Noordam Advocaten	9
Damen's electric Waterbus: efficiënt en zero emissie.....	10
Havenwerk BV voorziet in flexibele arbeid in havens en industriële logistiek.....	13
Bridges2000: decarbonisatie vraagt om een veilige overgang	15
Hanse Groep: duurzame nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden.....	17
Ten Holter Noordam Advocaten versterkt marktgroep Maritiem, Handel & Logistiek	18
Havenbedrijf Moerdijk werkt aan de ontwikkeling van een neutrale railfeeder.....	23
Zeehaven IJmuiden: focus op energietransitie en verduurzaming visserij, ferry- en cruisevaart.....	25
Nederlandse vakmensen positief over nieuwe HAIX veiligheidsschoenen na uitgebreide draagtest	29
Amsterdamse haven versnelt verduurzaming met eerste projecten uit Transitiefonds	31
Iris Industry Solutions: dé coatingspecialist in de BeNeFraLux	35
Schepen komen uit heel Europa om bij EDR in Antwerpen te dokken	36
Damen zet tijdens Wereldhavendagen in op elektrificatie.....	39
Return en Vattenfall: duurzame overeenkomst batterijlocatie Sirius.....	40
Multtraship, Rijkswaterstaat en Kustwacht bundelen krachten voor veiligheid op de Noordzee	43
Veranderingen brandweerzorg Moerdijk.....	44
Katoen Natie en The Phoebus Foundation maken de grootste concertbeiaard ter wereld	50
Boekbesprekingen.....	52



Nieuwe fabriek van Yara Sluiskil om afgevangen CO₂ vloeibaar te maken officieel geopend

Kunstmestgigant loopt voorop

Kunstmestgigant Yara speelt een belangrijke rol in de wereldwijde voedselvoorziening. In haar missie om dit op verantwoorde wijze te doen is het verminderen van de CO₂-footprint essentieel. In het kader van het Carbon Capture & Storage-project (CCS) van Yara is onlangs een belangrijke mijlpaal bereikt. De nieuwe fabriek van Yara Sluiskil om afgevangen CO₂ vloeibaar te maken werd op maandag 7 september officieel geopend. Dit koolstofafvangproject betreft de grootste industriële CCS-installatie van Europa. De vloeibare CO₂ wordt naar Noorwegen vervoerd om daar te worden opgeslagen in de zeebodem. Yara Sluiskil gaat dankzij het CCS-project per jaar tot 800.000 ton CO₂ uitstoot verminderen uit de ammoniakproductie. Dit is een grote stap voorwaarts, zowel voor Yara als voor de wereldwijde klimaatdoelstellingen.

Over een periode van 15 jaar zal Northern Lights zo'n 12 miljoen ton CO₂ van Yara Sluiskil transporteren en opslaan. De CO₂-reductie is gelijk aan ongeveer een half procent van de totale Nederlandse uitstoot. De toonaangevende kunstmestproducent loopt voorop door als eerste ter wereld grensoverschrijdend CO₂ te leveren voor CCS.

Een rondleiding per bus over het terrein van Yara Sluiskil voerde langs de nieuwe compressorhal en de zeven enorme storage tanks. Vervolgens werd op de site aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen ook uitgebreid een kijkje genomen bij het schip Northern Phoenix van Northern Lights dat van Sluiskil naar Noorwegen vaart, met afgevangen CO₂. De vloeibare CO₂ gaat iedere week met twee schepen van Northern Lights, onderdeel van het Noorse Longship-project, om daar permanent te worden opgeslagen op 2,6 kilometer onder de zeebodem op het Noorse continentale plat.

Klimaatdoelstellingen

Bij de officiële opening waren vele bestuurders uit binnen- en buitenland aanwezig. Belangrijk is het vertrouwen tussen overheid, bedrijfsleven en maatschappelijke omgeving. Dat kwam ook naar voren in de diverse speeches. Zo waren er toespraken - mede in het kader van het wereldwijd verduurzamen van de industrie - van de Nederlandse minister-president Rob Jetten, de Noorse premier Jonas Gahr Støre en President/CEO Svein Tore Holsether van Yara International, op wiens instigatie een minuut stilte werd gehouden vanwege het overlij-

den van Koning Harald van Noorwegen.

Toonaangevend

Premier Jetten: „Het is mooi dat Yara voorop loopt met het opvangen en opslaan van CO₂. Het CCS-project van Yara Sluiskil is wereldwijd toonaangevend. En als het hier mogelijk is, kan het ook op andere plaatsen in de wereld.” Essentieel is het proces van verduurzaming zijn volgens de premier groene elektriciteit, groene water-



Premier Jetten wordt wegwijs gemaakt op de site in Zeeuws-Vlaanderen door algemeen directeur Luc Cattoir van Yara Sluiskil.

stof en groene ammoniak, maar tegelijkertijd ook het opslaan van CO₂ in de zeebodem. Eurocommissaris voor Klimaat Wopke Hoekstra roemde het CCS-project als vrucht van innovatie en grensoverschrijdende samenwerking. „Europa heeft klimaatoplossingen nodig die daadwerkelijke emissiereducties mogelijk maken en tegelijkertijd de concurrentiepositie van de industrie versterken. Het CCS-project is een mooie combinatie van innovatie en grensoverschrijdende samenwerking. Precies dit soort projecten heeft Europa nodig om zijn klimaatdoelstellingen te behalen en tegelijkertijd een sterkere en veerkrachtigere industriële basis op te bouwen,” aldus Hoekstra. „Dit is een belangrijke dag voor Yara en voor de Europese industrie. De CCS-fabriek in Sluiskil laat zien dat grootschalige verduurzaming van de industrie vandaag de dag al mogelijk is. Mede in het licht van de toenemende wereldwijde concurrentie, dient Europa wegen te vinden om de uitstoot te verminderen en tegelijkertijd industrie en werkgelegenheid in Europa te behouden,” zei Yara-topman Holsether. „Essentieel is momenteel dat de CCS-techniek haalbaar en uitvoerbaar is. Het CCS-project van Yara zal een reductie van 800.000 ton aan CO₂-uitstoot per jaar opleveren. Wachten op andere (hernieuwbare) bronnen is stilstand,” aldus algemeen directeur Luc Cattoir van Yara Sluiskil.

Decennialange ervaring

Het CCS-project van Yara Sluiskil is een nieuwe fase in een intensieve reis. Sinds 1990 heeft de Yara-fabriek in Sluiskil de CO₂-uitstoot per jaar met 3,4 miljoen CO₂-equivalenten verminderd bij de productie van kunstmest, terwijl de productie met circa 60 procent toenam. Het nieuwe CCS-project bouwt voort op decennialange ervaring met het afvangen, verwerken en leveren van CO₂. CCS is essentieel voor het industriële



De nieuwe fabriek van Yara Sluiskil om afgevangen CO₂ vloeibaar te maken werd op maandag 7 september officieel geopend.

concurrentievermogen van Europa en voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Mijlpaal

Het CCS-project in Sluiskil is een belangrijke mijlpaal voor Yara in het behalen van



haar eigen doelstellingen voor koolstofreductie. „CCS is een cruciale technologie om een volgende stap te zetten in ons traject naar koolstofreductie en ons op koers te houden richting klimaatneutraliteit in 2050. Het CCS-project van Yara in Sluiskil zal bijdragen aan het bestaande portfolio van koolstofarme oplossingen zoals Yara Climate Choice-meststoffen en de productie van koolstofarme ammoniak mogelijk maken voor energie-, scheepvaart- en industriële toepassingen,” vervolgt Cattoir.

Ammoniak

Ammoniakproductiefabrieken zijn al experts in het afvangen en gebruiken van CO₂. De meeste ammoniakfabrieken in Europa werken met een proces genaamd stoommethaanreforming (SMR), dat inherent grote hoeveelheden CO₂ van hoge zuiverheid als bijproduct produceert. Dankzij decennialange ervaring vangen bedrijven zoals Yara deze CO₂ af, maken er vloeibare CO₂ van en verwerken deze veilig voor gebruik in alledaagse producten, zoals koolzuurhoudende dranken, kassen, meststoffen en AdBlue voor schoner transport. Deze bestaande kennis en infrastructuur maken de ammoniaksector bij uitstek geschikt om het voortouw te nemen in CCS en de groene transitie van Europa te stimuleren.

Producten

Yara is een van de grootste producenten van ammoniak in de wereld. De multinational maakt ammoniak van de basisgrondstoffen aardgas, water en lucht. Met deze ammoniak wordt op het terrein een verschillend aantal producten gemaakt, zoals nitraat- en ureum-meststoffen. Die laatste worden van de combinatie ammoniak en CO₂ gemaakt en hebben een breed spectrum aan toepassingen. In de eerste plaats garandeert Yara dankzij haar meststoffen voedselzekerheid. Daarnaast zorgt Yara voor een belangrijke maatschappelijke bijdrage met producten zoals AdBlue en NOxCare waarmee uitlaat-



Eurocommissaris Hoekstra (rechts) in conclaaf met de premiers van Nederland en Noorwegen.



HEROS

WORKING FOR THE FUTURE

WAT OVER
BLIJFT IS
TOEKOMST

www.heros.nl

granova®



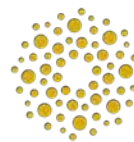
GRANUMIX
granova®



COMBIMIX
granova®



DRAINMIX
granova®



IMMOMIX
granova®



Ontvangst bij Yara Sluiskil met vlnr de Nederlandse minister-president Rob Jetten, de Noorse premier Jonas Gahr Støre, President/CEO Svein Tore Holsether van Yara International, algemeen directeur Luc Cattoir van Yara Sluiskil en Zeeuws commissaris van de koning Hugo de Jonge.

gassen van dieselmotoren en de uitstoot van energiecentrales, schepen en bijvoorbeeld staalfabrieken schoner worden gemaakt.

Nieuwe WESP-installaties

Een jaar geleden, op 15 oktober 2025 om precies te zijn, werd de eerste steen voor de nieuwe Wet Electrostatic Precipitator (WESP)-installaties bij Yara Sluiskil gelegd. Met de twee installaties – waarvan er één in gebruik is en de tweede momenteel gebouwd wordt – zal de stikstofuitstoot verder dalen. De techniek zet een nieuwe standaard voor de Europese meststoffenproductie en zorgt er tevens voor dat de beeldbepalende pluimen op de nitraatfabrieken verdwijnen. Zo ziet de omgeving ook letterlijk dat Yara haar emissies reduceert.

Strategisch belang

Het Noorse moederbedrijf investeert ook met dit WESP-project fors in haar productielocatie in Sluiskil. De fabriek, de grootste ammoniak- en kunstmestproductielocatie van Europa, is van strategisch belang. Naast forse investeringen in meer flexibiliteit, CO₂-reductie, low carbon waterstofproductie en waterrecycling, zet Yara hiermee een volgende stap in verdere stikstofreductie. Met de WESP-installaties worden met een was-vloeistof en elektrostatisch veld de laatste restjes ammoniak en nitraathoudend stof in de pluim van de nitraatfabrieken uitgewassen.

Afval als grondstof

De nieuwe installaties zorgen voor een emissiereductie van maar liefst 60 ton ammoniak en 160 ton stikstofhoudend stof per jaar,

ofwel 20 procent van de totale uitstoot van Yara Sluiskil. Dat komt overeen met de uitstoot van ruim 4.500 koeien en bijna zes volle vrachtwagens met stof per jaar. Het stof en de ammoniak die worden afgevangen in de nieuwe installatie dienen opnieuw als grondstof voor de productie. Er wordt dus niet alleen een emissie naar de lucht geëlimineerd, maar tevens wordt een afvalstof nu gebruikt als grondstof.

CCS project Yara Sluiskil

Volume CO₂: tot 800.000 ton/jaar
Totale CO₂-opslagcapaciteit ter plaatse: 15.000 ton
Projectomvang Yara: CO₂-vloeibaarmakingsinstallatie, opslag, scheepslading en walstroomvoorziening
Partner: Northern Lights JV
Definitieve investeringsbeslissing: november 2023
Officiële ingebruikname: 2026
Aantal schepen: 2 schepen met een laadvermogen van 7.200 ton elk
Frequentie: 2 schepen per week geladen



Voor het CCS-project zijn zeven enorme storagetanks gebouwd.



**Zeehaven IJmuiden ligt buiten de sluizen,
direct aan open zee en op 20 minuten afstand
van Luchthaven Schiphol.**

Kernactiviteiten:

- Dagelijkse ferrydienst IJmuiden-Newcastle en cruisehaven
- Draaischijf voor vis
- Basislocatie voor de offshore industrie
 - Veel ervaring en expertise in olie en gas offshoreprojecten
 - Thuishaven voor aanleg, installatie en onderhoud van diverse windparken op de Noordzee
 - Internationaal georiënteerd



De haven van IJmuiden is
veelzijdig en uniek gelegen



Zeehaven IJmuiden NV

Postbus 541, 1970 AM IJMUIDEN, The Netherlands
Dokweg 17-A, IJmuiden
+31 255 547000
info@zeehaven.nl
www.zeehaven.nl



Netwerk Amsterdam, IJmuiden en Den Helder sterke partner in de energietransitie

AYOP: 'verbindende rol'

Windpark Hollandse Kust Noord.

Tijdens een succesvolle matchmakingmiddag op dinsdag 8 september werden AYOP leden uit het onderwijs, de overheid en het bedrijfsleven bij elkaar gebracht. Wat heb je als school of bedrijf te bieden en waar kunnen onderwijs en bedrijfsleven elkaar versterken? Er waren onder andere presentaties van Marie Brands van Gemeente Amsterdam en Erdogan Ozturk van Nova College over een pilot rond de instroom van industriële elektrotechnici in het Noordzeekanaalgebied.

De uitdaging zit vooral in het behouden van goed opgeleide medewerkers voor een bedrijf, wat als vanzelfsprekend ook essentieel is voor de sector. AYOP vervult hierbij een verbindende rol. „Als onderwijs en bedrijven elkaar weten te vinden, kunnen we samen zorgen dat opleidingen beter aansluiten op de praktijk en op wat de offshore energiesector nodig heeft,” aldus AYOP-voorzitter Peter van de Meerakker.

Nieuwe leden

Er zijn ongeveer 130 bedrijven aangesloten bij deze samenbundeling van krachten van de havens van Amsterdam, IJmuiden en Den Helder. Onlangs voegden zich bij AYOP ook Sarens Nederland (specialist op het gebied van kraanverhuur, zwaar- en speciaal transport) en het Friese staalconstructiebedrijf Solidd Steel Constructions. 'AYOP, het offshore energy netwerk van de Noordzee', is een sterke partner in de energietransitie. Het netwerk zet dan ook sterk in op realisering van de Energiehaven IJmond aan de monding van het Noordzeekanaalgebied.

Klimaatdoelstellingen

„Er moet nog een enorme uitbreiding aan windenergie tot stand komen om de klimaatdoelstellingen te halen. Extra kadeinfrastructuur is essentieel in het vergroten van de energieonafhankelijkheid en verduurzaming van Nederland,” vervolgt Van de Meerakker. De windparken Hollandse Kust Zuid en Hollandse Kust Noord zijn inmiddels al operationeel, terwijl Hollandse Kust West naar verwachting volgend jaar operationeel is.

Energiehaven IJmond

De ontwikkeling van de Energiehaven IJmond is een samenwerking tussen de provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Zeehaven IJmuiden N.V. en Port of Amsterdam. Ook het ministerie van I&W, het ministerie van EZK, Rijkswaterstaat en Tata Steel zijn betrokken. Op het nieuwe complex, op de plek van de huidige Averijhaven, moet 15 hectare haventerrein komen met 600 meter kade voor installatie en onderhoud van windparken voor de Hollandse kust op de Noordzee. Daarnaast is het ook

belangrijk voor decommissioning van oude olie- en gasplatformen én voor refurbishing van windmolens die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

Circulaire hub

De Energiehaven IJmond is dus niet alleen van groot belang met het oog op nieuwe windparken, maar ook vanwege ontmanteling van oude windmolens. Voor AYOP is circulariteit in windenergie namelijk eveneens een belangrijke factor. Hoe krijgt hergebruik van materialen gestalte bij de bouw van windparken en wat komt er straks allemaal kijken bij de grootschalige ontmanteling van windturbines? Het verschaft ook werk aan diverse bedrijven die aangesloten zijn bij AYOP. De netwerkorganisatie is in dit kader nauw betrokken bij het initiatief Bridge of Europe. Het doel is om in het Noordzeekanaalgebied een centrale circulaire hub te creëren waar onshore en offshore windturbines worden ontmanteld en volgens de R-Ladder worden verwerkt.



Bestuursleden Roon van Maanen en Peter van de Meerakker van AYOP tijdens Offshore Energy in 2025.
De komende editie van deze toonaangevende beurs in Amsterdam is op dinsdag 24 en woensdag 25 november.

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

Ten Holter
Noordam
Advocaten

Juridische slagkracht
in de haven

Persoonlijk
Praktisch
Gespecialiseerd

thna.nl

HARBOUR & TERMINAL TOWAGE **SALVAGE** **OFFSHORE SERVICES** **SEA TOWAGE** **PORT SERVICES**

**MULTRASHIP
MAKES THE
DIFFERENCE**

MULTRASHIP
TOWAGE & SALVAGE
MAKES THE DIFFERENCE

MULTRASHIP.COM | +31 (0) 115 645000 (24/7)

Expositie 'Tuin der Lusten.

De 17^e eeuw in bloei'

Onder leiding van The Phoebus Foundation, Katoen Natie, Hannibal Books en Indaver werd eind september in Museum De Lakenhal in Leiden een bijzondere tentoonstelling geopend: 'Tuin der Lusten. De zeventiende eeuw in bloei'. Deze bijzondere tentoonstelling - met een uitzonderlijke selectie schilderijen, prenten, tekeningen, natuurhistorische objecten en kunstvoorwerpen - voert de bezoeker langs de natuurpracht van de late middeleeuwen en de zeventiende eeuw.



Meesterwerken uit de collectie van The Phoebus Foundation brengen een wereld tot leven van weelderige bloemstukken, wonderkamers, kostbare tulpen, kriebelende insecten en verborgen luthoven. Voor de presentatie in Leiden werd de scenografie van gerenommeerd modeontwerper Walter Van Beirendonck volledig herwerkt en uitgebreid. Er waren tijdens de officiële opening toespraken van Fernand Huts (voorzitter van The Phoebus Foundation, Katoen Natie en Indaver), dr. Katharina Van

Cauteren (curator en gedelegeerd bestuurder van The Phoebus Foundation), Walter Van Beirendonck (scenograaf en modeontwerper) en Sven Van Dorst (hoofdconservator van The Phoebus Foundation).

Bloemen

De tentoonstelling gaat over een tijd waarin bloemen uitgroeien tot veel meer dan een geliefd motief. Ze bevinden zich op het snijvlak van kunst en wetenschap, van wereldhandel en verzamelcultuur, en weerspiegelen een samenleving die de natuur met ongekende nieuwsgierigheid onderzoekt, verbeeldt en verzamelt. Terwijl Antwerpen,

Amsterdam en Brugge uitgroeien tot internationale centra van handel en kennis, bereiken nieuwe planten uit overzeese gebieden de Nederlanden. Achter elk boeket gaan verhalen schuil over rijkdom, ambitie, geloof en de voortdurende wisselwerking tussen mens en natuur.

Tuin der lusten. De zeventiende eeuw in bloei is van 26 september 2026 tot en met 29 maart 2027 te zien in Museum De Lakenhal.



COLUMN

Op eigen naam boekende expediteurs: levensgevaarlijk

In een recente uitspraak van de Rechtbank Rotterdam stond de rol van de partij die vervoer boekt bij een containerrederij in het middelpunt. Het ging om het vervoer van twee 40' reefer containers geladen met uien en aardappels van Antwerpen naar Libreville, Gabon. De containers werden voor vervoer geboekt bij een grote containerrederij die voor het vervoer een op naam gestelde Bill of Lading uitgaf met vermelding van de ontvanger in de Afrikaanse loshaven als named consignee en de feitelijke verschepster in Rotterdam als shipper. Na vervoer van de containers naar de loshaven en het aldaar op kade zetten, kwam de ontvanger niet opdagen. De douane nam de containers in beslag in afwachting van vernietiging van de containerinhoud. De ingezette reefer containers waren 'carrier owned', dus door de rederij ter beschikking gesteld. Toen de vrije-dagen-periode in de loshaven verstreken was, ging de 'meter tikken' voor container demurrage. Dat is de vergoeding die de rederij contractueel vraagt voor het voortgezet gebruik van de reefer containers na afloop van de vrije-dagen-periode.

De vraag was: wie kon de rederij hiervoor aanspreken? De named consignee in de loshaven was geen optie. Zoals vaak was niet bekend of deze houder van de set Bills of Lading is geworden. Dat is in ieder geval naar Nederlands recht een voorwaarde om te kunnen stellen dat de ontvanger tot de vervoerovereenkomst neergelegd in de Bill of Lading is toegetreden. De uitgifte van een Bill of Lading volgt echter op de initiële overeenkomst: die tussen de partij die een boekingsaanvraag indient bij de rederij en de rederij die aan deze partij een booking confirmation stuurt. Namens de rederij werd de vordering tegen deze Nederlandse partij ingediend. Deze stelde slechts als vertegenwoordiger van de aflader bij het vervoer betrokken te zijn geweest en dus niet aansprakelijk. Maar deze boekende partij kwam bedrogen uit: de rechtbank oordeelde dat de booking op eigen naam was gedaan, zonder vermelding 'as agents for' of woorden van gelijke strekking. Wel had de boekende partij in een later stadium aan de rederij gemeld slechts als tussenpersoon betrokken te willen zijn. Dat laatste maakte voor de rechtbank geen verschil: wie op eigen naam een overeenkomst aangaat, wordt daarbij zelf partij en kan dat later niet wijzigen door een eenzijdige verklaring slechts als tussenpersoon betrokken te zijn. De boekende partij werd veroordeeld tot vergoeding van container demurrage.

Het is schering en inslag dat partijen die zich als expediteur affichereren, op eigen naam vervoer boeken bij een rederij. Juridisch is dit te beschouwen als een aanbod tot het aangaan van een overeenkomst. Als de rederij op de booking reageert met een booking confirmation, is er wilsovereenstemming en komt er tussen die partijen een overeenkomst tot stand. De betrokkenheid van een van de twee kan dan niet later op basis van een eenzijdige wilsverklaring van de veronderstelde expediteur worden gewijzigd. Ook het argument dat de rederij een Bill of Lading uitgaf met vermelding van de werkelijke verschepster als 'shipper', maakte geen indruk op de rechtbank.

In deze zaak werd de vermeende expediteur veroordeeld tot een vergoeding van een zodanig bedrag dat dit impact had op het voortbestaan van het bedrijf. Expediteurs opgelet: maak niet de fout op eigen naam vervoer te boeken en te denken dat de eigen rol nadien nog eenzijdig gewijzigd kan worden. Als u de rol van tussenpersoon wilt aannemen, moet u dat al bij de booking kenbaar maken. Er zijn expediteurs die dat om commerciële redenen niet willen. Het gevolg is dat men zelf tegenover de rederij als contractuele opdrachtgever voor alles aansprakelijk is.

Hebt u ook met deze problematiek te maken en wilt u advies, neem dan contact op met Richard Latten, specialist vervoerrecht bij Ten Holter Noordam, e-mail: latten@thna.nl

Ten Holter
Noordam
Advocaten



Damen's electric Waterbus: efficiënt en zero emissie

Op de Wereldhavendagen in Rotterdam namen vele belangstellenden een kijkje aan boord van de elektrische sleepboot Aqua Pollux en de elektrische Waterbus. Experts legden uit hoe emissievrije scheepvaart vandaag de dag al in de praktijk wordt toegepast. Tijdens een rondleiding op de elektrische Waterbus sprak Seaport met Jan van Ooijen, Product Portofolio Manager City Ferries bij Damen Shipyards. De Waterbus 2907 Electric veroorzaakt geen uitstoot en produceert een minimale golfslag. De eerste volledig elektrisch aangedreven Waterbus werd medio maart gepresenteerd bij Damen Shiprepair Amsterdam. Het bedrijf ontving voor de ontwikkeling een bijdrage uit de Subsidie Duurzame Scheepsbouw.

„Deze Waterbus is dit jaar afgerond op onze werf in Gorcum. De ferry is op speculatie gebouwd. Het is niet zo vreemd om een schip op voorraad te bouwen, zeker wanneer er heel veel ontwikkeling in zit. Het neemt tijdsdruk weg, waardoor je alles extra goed kan testen en uitgebreid proef kan varen voor er uiteindelijk een bestemming voor wordt gevonden,” aldus Jan Van Ooijen. Zeker voor openbaar vervoer over water is elektrificatie belangrijk. De nieuwe duurzame verbindingen zijn aantrekkelijk voor zowel toeristen als forensen. Met de Waterbus kunnen 130 passagiers worden

De Waterbus 2907 Electric veroorzaakt geen uitstoot en produceert een minimale golfslag.

vervoerd. Daarbij ligt de focus op openbaar vervoer in stedelijke gebieden met binnenwateren, zoals in de regio's Amsterdam, Rotterdam, Hamburg en Parijs.

Comfort

Damen besteedde veel aandacht aan het comfort voor passagiers. Jan wijst op het grote dek voor fietsen, inclusief laadpunten voor elektrische fietsen. In gebieden waar minder fietsen meegaan, kan het aantal zitplaatsen worden uitgebreid. „Voor elke fiets die er op gaat, gaan er twee mensen af”. De Waterbus is ideaal om als forens te gebruiken. Het is heerlijk om op het schip je laptop uit te klappen,” vervolgt hij bij de comfortabele werkplaatsen voor de passagiers, inclusief diverse stopcontacten om laptop en telefoon op te laden. Jan is hoofd-ontwerper van het schip. Daarbij overziet hij alle ontwerpdisciplines, zowel exterieur als interieur. „Zoals in elk ontwerp wordt er van alle disciplines een afweging gemaakt van wat belangrijk is, rekening houdend met

onder andere comfort, esthetiek, en ergonomie. Zo wordt het team mede gevormd door industriële vormgevers en ergonomie- en styling-specialisten.”

Bedrijfszeker

Hoe ver staat de elektrificatie van de maritieme sector? Jan van Ooijen, werkzaam voor de afdeling Fast en City Ferries, legt uit „Elektrische schepen kunnen heel bedrijfszeker opereren, zeker bij een lange termijn visie. Met zo'n schip kan men tientallen jaren opereren, waarbij er veel op energiekosten wordt bespaard. Er zijn geen brandstofkosten en nauwelijks onderhoudskosten. Zeker als een schip veel vaaruren maakt, worden de kosten ruimschoots terugverdiend. Elektrificatie werkt niet voor alle schepen, maar bij een vast vaarprofiel in de havens van stedelijke gebieden is het goed te doen.”

Laadinfrastructuur

Welke uitdagingen komen kijken bij de overstap naar emissievrije vaartuigen?



Foto Anne Reitsma

Fragment uit de 49e Wereldhavendagen in Rotterdam.



Jan van Ooijen aan boord van de elektrische Waterbus, aan de Innovatiekade tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam.

„Laadinfrastructuur. Net als bunkerstations, moeten er verschillende plaatsen zijn waar je schepen kunt laden. Bovendien is netcongestie ook in de maritieme sector een probleem.“ Damen Shipyards participeert dan ook in het Charging Energy Hub-project, waarin dertig partijen samenwerken aan batterijlaadvoorzieningen die de piekbelasting op het elektriciteitsnet reduceren.

Doorontwikkeling

Damen Shipyards beschikte al over zes hybride Waterbussen. Het ontwerp van de 2907 Electric is een doorontwikkeling van de eerste generatie. Het onderwaterschip is samen met MARIN ontwikkeld, waarbij de lengte en de tussenruimte tussen de catamaranrompen zijn aangepast. De rompen zijn nog maar ruim een meter breed, waardoor het schip voor weinig golfslag zorgt en het minder hinder voor andere vaarweggebruikers veroorzaakt. Gebruik van koolstof-

vezel (vaak aluminium) verlaagt het gewicht van het casco en compenseert het extra gewicht van de batterijen.

Aandrijving

De Waterbus 2907 Electric is uitgerust met azimuth-aandrijving voor betere manoeuvreerbaarheid, ook op drukke vaarwegen met weinig ruimte. De aandrijving wordt gevormd door draaibare roerpropellers, zoals op een sleepboot. Samen met MARIN en de Nederlandse leverancier Hydromaster is deze aandrijving ontwikkeld waarbij je snel kunt varen, tot zo'n 40 kilometer per uur. „Een waterbus moet vaak bij een halte aanleggen, soms wel elke 10 minuten. Door die tijdsbesparing kan er worden overwogen om langzamer te varen en daardoor bespaar je energie. Door carbon fiber in de constructie wordt er nog eens 30 procent bespaard.

Lager gewicht zorgt tenslotte voor meer energiebesparing. En hoe minder energie, hoe minder batterijen. De nieuwe Waterbus is efficiënt, veroorzaakt geen emissie en is zeer comfortabel is voor passagiers.“

Snelladen

In samenwerking met leveranciers is een standaard gelijkstroomsysteem met batterijkasten ontwikkeld. Het 1000 Volt-systeem maakt snelladen mogelijk. Het schip gebruikt laadaansluitingen, met een goede reputatie in de autobranche. Damen gaat binnenkort ook testen met het Megawatt Charging System (MCS), een nieuw laadsysteem voor zwaar wegtransport. Daardoor kan de waterbus nog sneller laden.



Damen Shipyards beschikte al over zes hybride Waterbussen. Het ontwerp van de 2907 Electric is een doorontwikkeling van de eerste generatie.



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

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

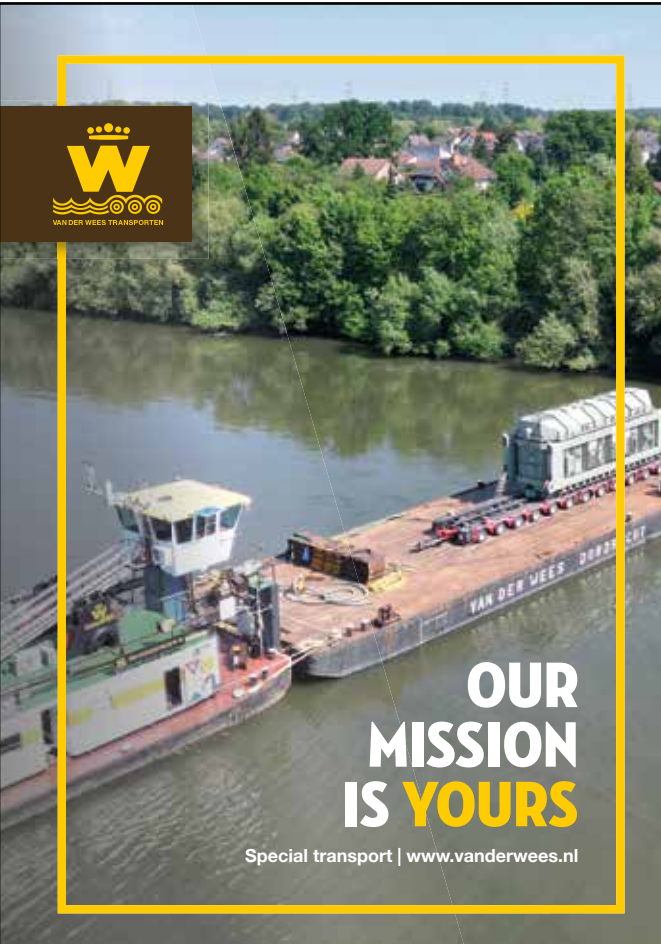
Al meer dan 50 jaar is Bek & Verburg voortvarend op het gebied van inzameling van meer dan 180 verschillende scheeps- en offshore-afvalstoffen in de Nederlandse zeehavens. Bek & Verburg is onderscheidend, duurzaam en vooruitstrevend op haar vakgebied. Met de ingebruikname van de Invotis IX is er een 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


OUR MISSION IS YOURS

Special transport | www.vanderwees.nl



PORT OF ZWOLLE PORT OF OPPORTUNITIES

SAMENWERKEN AAN DE HAVEN VAN MORGEN



Port of Zwolle is lead partner van

 **Interreg**  (Kofinancierd van der Europese Unie (Wet) gefinancierd door de Europese Unie)

Deutschland – Nederland

SCOBE



Havenwerk BV heeft vestigingen in Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam

Mooie jobs in havens & industrie

Havenwerk BV- met vestigingen in Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam - voorziet in flexibele arbeid in havens en industriële logistiek via een pool van ruim 150 vaste ervaren en gekwalificeerde medewerkers. Met haar concept flexinüiteit wordt zowel flexibiliteit als continuïteit geboden. Het bedrijf pleit al jaren voor een betere wisselwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven en is dan ook voorstander van de 'triple helix'. Door een intensieve samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers (de 'drie O's') worden economie, innovatiekracht en arbeidsmarkt gestimuleerd.

De sectoren havens & industrie en transport & logistiek zijn essentieel voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Jobs in deze sectoren zijn vaak afwisselend met goede carrièreperspectieven. Het is wel zaak om jongeren en zij-instromers te interesseren voor techniek en logistiek zodat de haven- en industriebedrijven ook op termijn de motor van de economie kunnen blijven. Techniek en logistiek zijn overal aanwezig en ook noodzakelijk om te innoveren, zodat bedrijven concurrerend kunnen blijven.

Flexibele vraag

Havenwerk BV is gericht op de flexibele

vraag in de havens en de industriële logistiek. Het ondersteunt het bedrijfsleven om de vaste kosten te beperken want er hoeft alleen betaald te worden voor de medewerkers van Havenwerk op het moment dat ze productief zijn, rekening houdend met seizoensinvloeden en vakantiepieken. Het zijn bij voorkeur mensen die al eerder zijn ingehuurd bij datzelfde bedrijf, zodat ze direct productief zijn.

Speerpunten

Speerpunten van Havenwerk BV zijn kwaliteit, flexibiliteit, continuïteit en veiligheid. Haar visie is gestoeld op het feit dat gespecialiseerde flexwerkers beter verdienen dan een onzeker bestaan tussen WW en tijdelijke baan. Havenwerk staat voor vast en inte-

ressant werk voor haar pool medewerkers. Daarnaast ondersteunt het haar opdrachtgevers in havenoperaties en industriële logistiek bij een kwalitatieve invulling van hun flexibele inhuur.

Investering in opleiding

Havenwerk investeert veel in haar pool van medewerkers, onder andere door investeringen in opleidingen waarmee kennis en vaardigheden op peil en actueel blijven. Zo worden de medewerkers afwisselend, boeiend en vast werk aangeboden. Soms resulteert dat in een 'overname' door de opdrachtgever, maar anders dan bij uitzendbureaus zijn de meeste vaklieden bij Havenwerk in vaste dienst en is alles in de bedrijfsvoering gericht op de lange termijn.





GEBOUWD VOOR HET ZWAARSTE WERK

Voor professionals die werken waar veiligheid, bescherming en duurzaamheid geen onderhandelbare voorwaarden zijn. In de haven, infra en off-shore. Tussen zwaar materieel, op stalen ondergronden en onder de zwaarste omstandigheden. De nieuwe **HAIX AIRPOWER XR 820** biedt maximale bescherming, langdurig comfort en de betrouwbaarheid die je nodig hebt om elke werkdag voluit te gaan. Een krachtige aanvulling op de bekende en zeer gewaardeerde **AIRPOWER XR1** en **TREKKER PRO 2.0**. Voor werk waarbij alleen het beste goed genoeg is.

CHECK DE
COLLECTIE





Bridges2000: decarbonisatie vraagt om een veilige overgang

De energietransitie is in volle gang. Ook in de offshore. Decarbonisatie en daarmee decommissioning vragen beide om het gecontroleerd afbouwen, verwijderen en herbestemmen van bestaande installaties. Beide ontwikkelingen spelen de komende jaren een steeds grotere rol. De decarbonisatie is in volle gang met o.a. windmolenparken. Maar juist in deze overgang moeten we volgens ondernemer Hendrik van der Ham van Bridges2000 oppassen dat Nederland niet zó ver vooruitloopt dat onze eigen positie verzwakt wordt. Vooroplopen heeft namelijk alleen waarde als anderen ons kunnen volgen.

Nederland heeft internationaal een sterke positie opgebouwd in offshore, maritieme techniek, waterbouw en veiligheid. Die kennis wordt nauwlettend gevolgd door landen als het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Wat wij vandaag ontwikkelen en toepassen, kan morgen ook daar onderdeel worden van de praktijk. Dat geeft ons een verantwoordelijkheid, maar tegelijkertijd een enorme kans. Daarom moeten we blijven vernieuwen, maar wel volgens compliance, aantoonbare veiligheid en praktische toepasbaarheid.

Decommissioning

Het veilig verwijderen en ontmantelen van installaties vraagt niet alleen om zware technische oplossingen. Juist de verbinding tussen mens, installatie en omgeving verdient veel meer aandacht. Op de juiste manier weghalen, ontmantelen, afvoeren en vernietigen. Of, waar mogelijk, hergebruiken. Dat brengt veel nieuwe mogelijkheden met zich mee.

Veiligheid

Het veilig op- en afstappen of overstappen en werken op hoogte of tussen bewegende delen is natuurlijk overal van groot belang. Mensen moeten veilig kunnen werken, ook wanneer zij moeilijke en complexe werkzaamheden uitvoeren. Dit geldt voor zowel het afbreken van olieplatformen als voor de opbouw van substations en windmolens. Veiligheid van jack-up naar TP of substation is een must. Vooral op de Noordzee waar het weer kan spoken.

Hier ligt ook een rol voor Bridges2000. Met nieuwe systemen zoals de CGS2 kunnen crews veilig toegang krijgen, terwijl het platform al onbemand of bijna onbemand kan zijn. Controle over de veiligheid helpt bovendien om de uitvoering aantoonbaar volgens de regels te laten verlopen.

Compliance

Waar Nederland iets kan betekenen voor Europa is het juist in het aantoonbaar veilig, duurzaam en compliant werken. Daarmee kunnen we niet alleen onze eigen transitie uitvoeren, maar ook andere landen helpen.

Over de grenzen

Offshore werkt per definitie al over grenzen heen. Maar als wij het voorbeeld zijn én daar economisch voordeel uit kunnen halen, kunnen we het Verenigd Koninkrijk en Duitsland op sleeptouw nemen. Zij hoeven dan niet opnieuw het wiel uit te vinden. Wij kunnen onze kennis, systemen en ervaring beschikbaar maken, maar wel op een constructieve manier.

Voorbeeld

Vooroplopen betekent dan niet dat we onszelf uit de markt prijzen. Het betekent dat we de voorsprong die we hebben opgebouwd gebruiken om anderen te helpen de volgende stap te zetten. Ook op het gebied van de hoeveelheid CO₂-uitstoot in de toekomst, geldt die verantwoordelijkheid. Met onze CSRD-compliance brengen we steeds beter in beeld waar onze impact ligt. Ook waar we die kunnen verminderen. Minder

CO₂-uitstoot begint immers niet bij mooie woorden, maar bij meten, aantonen en vervolgens daadwerkelijk anders werken en anders toepassen, zodat we betere en duurzamere producten kunnen ontwikkelen.

Bridges2000

Voor Bridges2000 blijft daarbij één principe overeind: veiligheid eerst. We bouwen en leveren verbindingen waarmee mensen veilig van A naar B kunnen. Dat doen we FAST, SAFE en FIT FOR PURPOSE. Het CGS2-systeem zet Bridges2000 graag in samen met een zogenoemde groene partner. Juist door die combinatie kunnen we de overgang naar een duurzamere offshore veilig en praktisch ondersteunen. Als we die overgang veilig, compliant en met aantoonbaar minder CO₂ vormgeven, kunnen we niet alleen zelf vooruitgaan, maar ook anderen helpen om mee te bewegen. Dat brengt ons samen een stukje verder in de gehele transitie en wordt de wereld weer iets veiliger en duurzamer.

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.





Industry Solutions



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

BeNeFraLux marktleider in industriële coatings

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

industry@iris.be

www.iris.be



Hanse Groep: duurzame nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden

Het personeelsbestand van de Hanse Groep - internationale specialist in nieuwbouw en renovatie van bedrijfspanden voor industrie, utiliteit en agrarische sector - is mede door de overnames van Hendrickx Constructie uit Ossendrecht in 2020 en Blacon uit Heinenoord in 2025 inmiddels uitgebreid tot ruim 200 medewerkers in vaste dienst. Daarnaast wordt ook regelmatig een beroep gedaan op een flexibele schil van onderaannemers, montagebedrijven, ZZP'ers en uitzendkrachten. Bij de Hanse Groep zijn handige technische mensen aan het juiste adres. „Momenteel hebben we openstaande vacatures voor projectleider, onderhoudsmonteur en montagemedewerkers. Voor een duurzame toekomst is het van groot belang om ook op de langere termijn over voldoende vakmensen te beschikken. Vandaar we via de Hanse Vakschool al sinds 2019 jongeren en zij-instromers zelf opleiden,” aldus Ruben de Jonge namens de directie van de Hanse Groep.

De Hanse Groep is doorlopend aan het werven, met name richting scholieren van het derde jaar vmbo die gaan nadenken over hun toekomst. „In september 2027 gaan de leerlingen van de vijfde lichting van start. De Hanse Vakschool leidt op tot

Nieuwbouw van Flikweert Vision: aan de Gouwse Poort in Zierikzee wordt een toekomstbestendig pand voor innovatieve machinebouw in de agrofood gerealiseerd.

MBO 3. De praktijk is de beste leerschool. Zeker voor praktisch ingestelde jongeren is het een goede zaak dat ze allerlei werkzaamheden leren van hun collega's. Het zijn leerlingen die graag met hun handen werken en liever in de buitenlucht lopen. Ze worden opgeleid tot volwaardig monteur in staal- en utiliteitsbouw,” vervolgt Ruben. Om het personeelsbestand op peil te houden wordt in toenemende mate ook een beroep op buitenlandse arbeidskrachten gedaan. Zo zijn in de werkplaats ook de nodige Oost-Europeanen (uit met name Polen, Oekraïne en Roemenië) en Filipijnen aan de slag.

120-jarig bestaan

De hoofdvestiging in Nieuwerkerk wordt momenteel grondig gerenoveerd en uitgebreid. Zo wordt medio 2027 het 120-jarig bestaan gevierd in de nieuwe huisvesting. Een mooi actueel project in de eigen regio is de nieuwbouw van Flikweert Vision aan de Gouwse Poort in Zierikzee. Hanse en DWT Installatiegroep realiseren hier een toekomstbestendig pand voor innovatieve machinebouw in de agrofood.

Slimms

Sinds 2024 is in Nieuwerkerk ook Slimms operationeel, het start-up bedrijf van Hanse. Slimms is specialist in modulaire en prefab bouwsystemen. Het duurzame concept speelt in op de uitdagingen van de moderne woningbouw. „Slimms is gespecialiseerd in bouwen van duurzame woningen in de fabriek, zodat ze op locatie eenvoudig in elkaar gezet kunnen worden. Het gaat hierbij met name om seriewerk voor bijvoorbeeld grote woningbouwcorporaties.”

Stalen woningen

Naast de zakelijke markt richt de Hanse Groep zich met duurzame stalen woningen ook op de particuliere markt. Buiten het traditionele bouwen is er namelijk een toenemende vraag naar duurzame stalen woningen. Het zijn woningen met een bijzondere uitstraling en een hoge isolatiewaarde. Hanse speelt met diverse stalen droomhuizen adequaat in op deze nieuwe groeiemarkt.



Constructiewerk bij Blacon in Heinenoord, dat vorig jaar door de Hanse Groep is overgenomen.



Specialist maritiem- en transportrecht

door Henk van de Voorde

Ten Holter Noordam Advocaten uit Rotterdam voorziet in diepgaande juridische ondersteuning in diverse rechtsgebieden zoals ondernemingsrecht, arbeidsrecht, bouwrecht en bestuursrecht. De experts van het kantoor in de havenstad bieden praktijkgerichte maatwerkoplossingen op basis van actuele kennis en diverse specialisaties. Zo is advocaat/partner mr. Richard Latten per 1 september het team komen versterken als specialist in het transportrecht. Hij werkt nauw samen met mr. Vivian van der Kuil, sinds enkele jaren advocaat/partner bij Ten Holter Noordam en gespecialiseerd in het maritiem en transportrecht. De komst van Richard markeert een nieuwe stap in de voortdurende groei van de marktgroep Maritiem, Handel & Logistiek van Ten Holter Noordam Advocaten, waardoor het kantoor cliënten in de maritieme, transport- en logistieke sector nog breder kan ondersteunen.

Ten Holter Noordam Advocaten versterkt marktgroep Maritiem, Handel & Logistiek.

Advocaat Latten is gespecialiseerd in vervoer- en logistiek recht, met een bijzondere focus op het spoor. „Ik doe alles op het gebied van transportrecht, maar heb niet een grote voorkeur voor natte zaken zoals bijvoorbeeld aanvaringen. In dergelijke zaken is Vivian specialist bij uitstek. Ik richt me meer op droge maritieme ladingschades, zowel vanuit de ladingbelanghebbende als vanuit de vervoerder,” aldus Richard Latten. „We waren erg op zoek naar een specialist als Richard. We zijn complementair aan elkaar en hier kun je multidisciplinair werken, op

het grensvlak met bijvoorbeeld arbeidsrecht of faillissementsrecht. Het mooie is dat we hier alle specialisaties in huis hebben vanuit verschillende disciplines. We hebben dus geen externe krachten nodig. De lijnen zijn kort waardoor je vanuit verschillende invalshoeken naar een probleem kunt kijken. Er is veel overlap binnen Maritiem, Handel & Logistiek en het is een groot voordeel dat je samen de kar trekt binnen deze marktgroep, waarbij we veel overleg plegen,” zegt Vivian van der Kuil.



Foto Port of Rotterdam

Spoorzaken

Naast droge maritieme ladingschades geldt Richard Latten (61) als autoriteit op het gebied van spoorzaken. Zijn specifieke kennis op dit terrein - dankzij een bijzondere voorliefde voor het spoor, kennis van het vakjargon en jarenlange ervaring als advocaat - zorgt voor een extra toegevoegde waarde bij Ten Holter Noordam Advocaten. Het spoorrecht is een relatief nieuw rechtsgebied dat pas na de privatisering van het spoorvervoer in 1991 tot ontwikkeling is gekomen. Daarvoor viel alles onder de Nederlandse Spoorwegen (NS). „Sinds de liberalisering van het spoorvervoer hebben we in Nederland te maken met een dertigtal partijen die zich bezighouden met het vervoer over het spoor. Er wordt nog veel



Foto: Port of Rotterdam

jurisprudentie ontwikkeld omdat veel zaken met betrekking tot transport over het spoor nog niet geregeld en beslist zijn. Dat maakt het vakgebied van het spoorrecht juist interessant,” onderstreept Richard.

Afwisselend

‘Ius in causa positum’, Latijn voor ‘in de feiten zelf ligt het recht’ ofwel ieder geval is anders. De uiteenlopende casusposities maken de

advocatuur zo uitdagend en boeiend. „Er is veel afwisseling. Geen enkele zaak is hetzelfde. Er is een enorme variëteit in zaken en geen dossier is hetzelfde. Dat maakt het elke keer weer spannend. Routine bestaat niet. Sla een dossier open en je ziet een veelheid aan namen en partijen. Je moet dan helder krijgen wie welke rol speelt. We hebben in onze vervoerspraktijk vaak te maken met internationaal privaatrecht. Er moeten

dan eerst voorvragen beantwoord worden, zoals: welk recht is van toepassing en wie is de bevoegde rechter. Of bijvoorbeeld een rederij retentierecht mag uitoefenen, kan pas beantwoord worden als eerst de voorvraag gesteld wordt: naar welk recht moet het beoordeeld worden. Daar kan men in de advocatuur soms over struikelen, maar het zorgt ook voor extra dynamiek,” benadrukt Vivian.

Laagdrempelig

Haar kompaan vult aan: „De veelheid aan partijen maakt het leuk en spannend, maar ook ingewikkeld. Toen ik begon zei mijn patroon tegen mij: ‘Richard hou er maar rekening mee dat het een aantal jaren duurt voor je in de vervoerspraktijk een volwaardige advocaat bent’. Nu vind ik het zelf leuk om jongere mensen wegwijs te maken in de advocatuur en het vervoerrecht. We willen onze marktgroep graag uitbreiden met extra mensen.” Ten Holter Noordam is een laagdrempelig inclusief kantoor met een prettige werksfeer, goede arbeidsvoorwaarden en volop ruimte voor verdere opleiding. Het is een modern kantoor dat in de top 10 van Nederland staat inzake het aantal vrouwelijke advocaten. „We hebben vele mooie



Richard Latten

Richard Latten is partner en advocaat, gespecialiseerd in transport- en logistiekrecht. Hij adviseert en vertegenwoordigt cliënten in complexe zaken met betrekking tot zee-, binnenvaart-, weg- en spoorvervoer. Tot zijn cliënten behoren internationale containerrederijen, verladers, spoorwegmaatschappijen, vrachtovervoerders en verzekeraars. Met meer dan 35 jaar ervaring kent Richard de transportsector door en door. Voordat hij advocaat werd, werkte hij bij een Duits advocatenkantoor in München en als schadebehandelaar bij een P&I-club. Richard is een expert op het gebied van goederenvervoer per spoor. Gedreven door een jarenlange persoonlijke interes-

se in spoorwegen, ontwikkelde hij na de liberalisering van de Nederlandse markt voor goederenvervoer per spoor (in 1991 begonnen) een diepgaande kennis van dit vakgebied. Tegenwoordig is hij een van de weinige advocaten in Nederland die gespecialiseerd is in internationaal recht inzake goederenvervoer per spoor. Richard combineert diepgaande sector-kennis met uitgebreide proceservaring en praktisch, strategisch advies. Hij identificeert snel de juridische en operationele belangen die op het spel staan en helpt cliënten vooruit te komen met duidelijke oplossingen die zijn afgestemd op de realiteit van de transport- en logistieke sector.

Nieuwsberichten

Mammoet voert met succes een reeks zware offshore hijswerkzaamheden uit

Mammoet heeft met succes een reeks zware hijswerkzaamheden uitgevoerd in het kader van het conversieproject van de Rig BW Maromba B WHP bij Drydocks World Dubai. De eerste inzet van een CC 8800-1 Boom Booster-configuratie in de VAE is een belangrijke mijlpaal. Het verlengt de operationele levensduur van een offshore-installatie en maximaliseert de waarde ervan. Het project betreft de conversie van de voormalige VALARIS 247, een zware jack-up boorinstallatie die wordt omgebouwd tot een wellhead platform (WHP) voor inzet op het Marombaveld voor de kust van Brazilië.

In opdracht van Drydocks World leverde Mammoet de engineering, het materieel en gespecialiseerde medewerkers voor het hijsen en installeren van negen verlengstukken van de poten van de installatie. De werkzaamheden omvatten drie poten, elk bestaande uit drie driehoekige secties van circa 105 ton. Iedere sectie heeft een hoogte van 10,2 meter en een breedte



Mammoet heeft met succes een reeks zware hijswerkzaamheden uitgevoerd in het kader van het conversieproject van de Rig BW Maromba B WHP bij Drydocks World Dubai. Het project is een belangrijke mijlpaal.

van 16,2 meter.

De kraan werd uitgerust met een hoofdmast van 120 meter en een luffing jib van 96 meter. Hiermee werd de benodigde hijshoogte en hijs-

capaciteit gerealiseerd om de verlengstukken van de poten veilig te kunnen installeren. De Boom Booster, die op de hoofdmast van de kraan werd gemonteerd, vergrootte de hijsca-

paciteit van de kraan. Hierdoor konden zware componenten op grotere hoogtes en met grotere werkstralen worden gehesen, zonder dat een grotere kraan nodig was. Door het project werd de hoogte van alle drie de poten vergroot van 175 naar 205 meter. Hierdoor kan het geconverteerde platform op de toekomstige offshore locatie worden ingezet. De hijswerkzaamheden werden vóór de geplande einddatum afgerond.

Over Mammoet

De activiteiten van Mammoet variëren van de verhuur van hijs- en transportmaterieel tot complete turnkeyprojecten. Haar werkzaamheden worden voornamelijk uitgevoerd in de (petro)chemische industrie, de energiesector, de offshore, de maritieme sector en de bouw. Klanten vertrouwen op Mammoet om werkzaamheden te realiseren die ooit voor onmogelijk werden gehouden. Daarbij zijn regelmatig nieuwe records gevestigd. ■

Nieuwe (Rijks)havenmeester Amsterdam heeft 'blauwe' achtergrond

Marjolijn Dolfin (46) wordt de nieuwe (Rijks)havenmeester bij Port of Amsterdam. Na een carrière van 18 jaar bij de politie, waar zij Hoofd Meldkamer Noord-Holland / Sectorhoofd Operationeel Centrum, Politie Nederland was, start zij op 1 november 2026. Zij volgt Milembe Mateyo op die na zeven jaar onlangs afscheid nam.

Dolfin is opgeleid als jurist (master Nederlands recht) en als consultant ingestroomd en 'blauwgeverfd' bij de politie. In haar laatste functie bij de politie was zij verantwoordelijk voor de multidisciplinaire 112 meldkamer in deze provincie en stuurde 24/7 de inzet van hulpdiensten aan inclusief samenwerking met partners als marechaussee, douane en kustwacht. Zij gaf eerder leiding aan basisteams Haarlem en Alkmaar en opereerde in de lokale driehoeken met burgemeesters en justitie. Als voormalig hoofd communicatie bij de politie



Noord-Holland heeft zij ruime ervaring met crisiscommunicatie.

Veiligheid

Dolfin wordt omschreven als energiek, nuchter en resultaatgericht met een sterke oriëntatie op

veiligheid, crisisbeheersing en samenwerking in netwerken. De combinatie van operationele aansturing, bestuurlijke complexiteit en de uitdagingen van de haven zoals verduurzaming, weerbaarheid en criminaliteit, zijn thema's waardoor de functie van (Rijks)havenmeester haar goed past. In deze rol is zij verantwoordelijk voor een vlotte, veilige en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. Ook zal zij leidinggeven aan de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam en directeur Centraal Nautisch Beheer zijn.

Michiel Cusell, COO Port of Amsterdam: „De complexiteit van de dagelijkse vraagstukken op gebied van weerbaarheid, veiligheid en criminaliteit van en in de haven past heel goed bij Marjolijns achtergrond. Deze ervaring kunnen we goed gebruiken in het havengebied. We zijn dan ook blij met haar benoeming en verheugen ons op haar komst per 1 november.“ ■



Vivian van der Kuil en Richard Latten zijn advocaat/partner bij Ten Holter Noordam en gespecialiseerd in maritiem- en transportrecht.

klanten. Het succes van een ondernemer is ook ons succes," leggen beide advocaten uit.

Servicedossiers

De aloude kerntaken van de advocatuur zijn adviseren en procederen. 'Voorkomen is beter dan genezen', gaat zeker ook in de advocatuur op. „Mensen hebben soms de neiging om te laat een advocaat in te schakelen. Een tijdig telefoontje kan vaak veel ellende voorkomen. Gelukkig hebben

we veel businessrelaties voor de lange termijn. Niet via 'uurtje factuurtje', maar op basis van servicedossiers waarbij men desgewenst steeds vraagjes kan stellen. Dat is heel wat beter dan wanneer je pas ingeschakeld wordt als er een dagvaarding op de vloer ligt."

Complexe, dynamische wereld

De haven staat nooit stil. Logistiek, industrie en internationale handel komen hier samen

in een complexe, dynamische wereld. En juist daar maakt Ten Holter Noordam het verschil. De advocaten van de Rotterdamse praktijk zorgen ervoor dat je snel kunt schakelen, risico's beperkt en vooruit blijft kijken. Het gerenommeerde advocatenkantoor werkt onder andere voor logistieke en industriële bedrijven, rederijen en binnenvaartbedrijven, expediteurs, gemeenten en havenbedrijven.



Vivian van der Kuil

Vivian van der Kuil is sinds 2012 advocaat en maakt sinds 2023 deel uit van THNa als partner binnen het maritiem en transportrecht. Ze heeft ruime ervaring in het afwikkelen van complexe maritieme ongevallen, waaronder de zaken 'Baltic Ace', 'Delfborg' en 'Evergiven', met een bijzondere focus op aansprakelijkheidsbeperkingen en beslaglegging. Daarnaast adviseert en begeleidt zij cliënten bij de koop, verkoop en bouw van schepen en maritieme projecten in de offshore-sector, en heeft ze uitgebreide proceservaring in maritieme en logistieke geschillen. Vivian is gespecialiseerd in maritieme aansprakelijkheid, verzekeringsrecht en contracten, evenals EU- en IMO-regelgeving en het recht van de zee. Een van haar bijzondere aandachtsgebieden is de rol van classi-

ficatiemaatschappijen en de classificatie van schepen. Ze treedt regelmatig op als arbiter en is daarnaast raadsheer-plaatsvervanger bij het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden en docent privaatrecht bij de Beroepsopleiding Advocaten. Voordat zij advocaat werd, was Vivian officier zeedienst bij de Koninklijke Marine (1994-2005) en werkte zij als rechterlijk ambtenaar in opleiding, officier van justitie en rechter (2005-2012). Ze heeft haar Vrij Doctoraal (mr.) Internationaal Publiekrecht behaald aan de Universiteit Utrecht in 2003. Binnen THNa is Vivian voorzitter van de marktgroep Haven, waarin zij met een multidisciplinair team praktische oplossingen biedt voor juridische vraagstukken op het snijvlak van verschillende rechtsgebieden, zoals bestuursrecht, ondernemingsrecht, arbeidsrecht en maritiem recht.

.....

Zeg eens eerlijk :

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

.....

Duurzaam transport

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

.....

Contact

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

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

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



Trimodal Europe BV





Moerdijk: 'neutrale railfeeder'

Havenbedrijf Moerdijk werkt aan de ontwikkeling van een neutrale railfeeder in het havengebied. Het doel: het spoorvervoer binnen de haven slimmer en efficiënter organiseren, zodat het aantal spoorbewegingen kan groeien van 50 naar 150 per week. Dat zijn 6.750 treinbewegingen per jaar. Dat kan als spoorcapaciteit beter wordt benut door voortaan de laatste meters tussen bedrijven en het hoofdspoor bij Lage Zwaluwe met slechts 1 locomotiefservice te bedienen. Samen met ProRail deelde Havenbedrijf Moerdijk op 21 september de plannen voor een pilotproject.

Port of Moerdijk heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk Europees logistiek knooppunt. Water, weg en spoor komen er samen. Dagelijks worden grote hoeveelheden goederen vervoerd van en naar het Europese achterland. Havenbedrijf Moerdijk wil verder groeien, maar dan wel duurzaam. Dus is spoorgoederenvervoer een van de speerpunten. Daarbij loopt de haven al jaren tegen dezelfde uitdaging aan: goederen duurzaam en efficiënt over het spoor vervoeren lukt nog niet altijd. Een van de belangrijkste bottleneck zit in de laatste kilometers, de aansluiting tussen het hoofdspoor en de bedrijven en terminals op het haventerrein. Op dit moment rijden er acht verschillende railvervoerders in het havengebied. Zij regelen ieder apart hun tijdslots met de verkeersleiding van ProRail. Omdat het havengebied geen centraal bediend gebied is, ontbreekt het overzicht op de spoorbewegingen. Als een transport uitvalt of korter duurt dan

gepland, wordt het vrijgekomen tijdslot vaak niet benut door een ander transport. Zo gaat spoorcapaciteit verloren.

Eén partij voor de last mile

Havenbedrijf Moerdijk werkt sinds 2022 aan een oplossing: een neutrale railfeeder. Daarbij regelt één onafhankelijke partij straks de volledige lokale railoperatie binnen het havengebied, van het overnamepunt in Lage Zwaluwe tot de bedrijven en terminals op het terrein. Dat concept heeft meerdere voordelen. Het idee is dat kosten omlaag zullen gaan en planning slimmer en efficiënter kan worden ingericht. Omdat deze 'neutrale railfeeder' alle spoorbewegingen continu op elkaar kan afstemmen, wordt de beschikbare capaciteit beter benut. Met één gespecialiseerde partij op het spoor neemt ook de veiligheid toe en de kans op incidenten af. Bovendien wordt deze partij hét aanspreekpunt voor bedrijven op het terrein én voor ProRail. Ook het serviceniveau zal omhoog gaan: een vervoerder die de haven van binnen en buiten kent, kan sneller inspringen op verstoringen. Havenbedrijf Moerdijk wil daarbij lessen trekken uit Duitse havens die al met een vergelijkbaar Hafenbahn-concept werken, en zorgen dat serviceafspraken tussen vervoerder en bedrijven goed op orde zijn.

Havenbedrijf Moerdijk werkt samen met ProRail aan een neutrale railfeeder voor last mile op het spoor.

Zo groen mogelijk

Havenbedrijf Moerdijk wil de last mile zo duurzaam mogelijk laten uitvoeren. Hybride of elektrische locomotieven zijn daarvoor het meest geschikt, maar die zijn nu nog schaars, duur en vragen jarenlange keuringstrajecten. Daarom start de pilot met diesellocomotieven. De toekomstige vervoerder moet onder meer kunnen rangeren en beschikken over voertuigen die geschikt

zijn om vanaf Lage Zwaluwe zonder bovenleiding te rijden. Havenbedrijf Moerdijk en ProRail werken de plannen momenteel verder uit, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor de pilot moeten namelijk wet- en regelgeving worden aangepast, zodat machinisten en locomotieven zonder volledige landelijke bevoegdheid op het haventerrein mogen rijden. Als dat traject voldoende is gevorderd, wil Havenbedrijf Moerdijk volgend jaar een aanbesteding uitschrijven voor de neutrale railfeeder. De pilot moet in 2028 van start gaan. Ondernemers in de haven zijn nauw betrokken bij de planvorming. Zij krijgen de kans om eisen en voorwaarden mee te geven bij een toekomstige aanbesteding. „We willen goederen duurzaam en efficiënt over het spoor vervoeren, maar dat lukt nu niet altijd. De laatste kilometers vormen een belangrijke bottleneck. Met een neutrale railfeeder maken we het spoorvervoer in de haven slimmer, flexibeler en duurzamer, zodat we kunnen groeien zonder extra ruimte nodig te hebben en infrastructuur aan te leggen,” aldus Paul Dirix, CEO Havenbedrijf Moerdijk.



Paul Dirix, CEO Havenbedrijf Moerdijk.

Creating Safe Connections

Solutions for today and tomorrow.

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

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



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



BRIDGES



FENDERS



GANGWAYS



INNOVATIONS



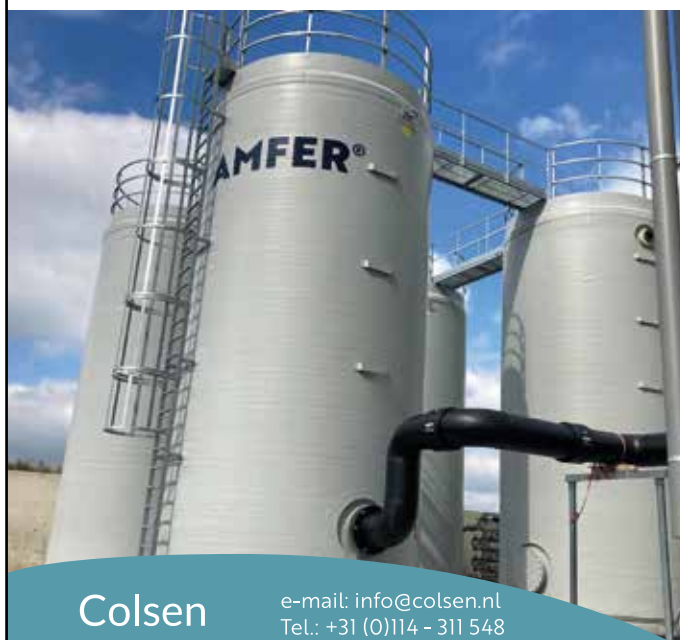
MULTICATS



PONTOONS

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

Innovatieve oplossing voor Stikstof en Energietransitie



e-mail: info@colsen.nl
Tel.: +31 (0)114 - 311 548
Kreekzoom 3 • 4561 GX • Hulst
the Netherlands

www.colsen.nl

The entire process in one hand.

Heavy and special constructions, that is our specialism.

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



Overlasko Konstruktie b.v.

Vervorming - Verspaning - Machinebouw - Handel

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





Focus op energietransitie en verduurzaming visserij, ferry- en cruisevaart

Zeehaven IJmuiden: ‘veelzijdige specialist’

IJmondhaven.

Zeehaven IJmuiden NV is een veelzijdige specialist, die sterk inzet op de energietransitie en verduurzaming van de visserij en de ferry- en cruisevaart. De haven aan de monding van de Noordzee is door de windparkontwikkelaars met name gekozen vanwege haar gunstige ligging (voor de sluizen) en de betrekkelijk korte afstand tot de belangrijkste (nog te bouwen) windparken. Ook de lange-termijnvisie van de haven rondom wind op zee en de aanwezige infrastructuur en toeleveranciers in de omgeving hebben een belangrijke rol gespeeld bij hun keuze.

Naast alle ontwikkelingen in de offshore wind is Zeehaven IJmuiden met olie- en gaswinning op de Noordzee en de sectoren visserij en leisure (ferry- en cruisevaart) al jarenlang een gevarieerde hub. De ruim 25.000 banen op de haventerreinen in de IJmond zorgen voor een toegevoegde waarde van zo'n 2,5 miljard euro. Op de haventerreinen wordt een importstroom van goederen van € 2,5 miljard verwerkt tot een exportstroom van ruim 4 miljard euro. Naast de hernieuwbare energie is er in IJmuiden ook in de traditionele offshore nog veel werk, met name op het gebied van onderhoud, reparaties, modificaties en decommissioning. Vanuit IJmuiden kan ook de nodige ondersteuning worden geboden bij gaswinning van kleinere velden op de Noordzee.

Dynamische haven

Zeehaven IJmuiden is al vele decennia spe-

cialist bij uitstek op het gebied van op- en overslag van verse en diepgevroren vis, offshore en ferry- en cruisevaart. Bovendien is de dynamische haven aan de monding van het Noordzeekanaalgebied in de afgelopen jaren uitgegroeid tot dé haven voor offshore windenergie op de Noordzee. Bouw, onderhoud en beheer van diverse windparken voor de Hollandse Kust leveren waardevolle bijdragen aan de economie en werkgelegenheid in de IJmond.

Faciliteren

De havens van IJmuiden en Amsterdam zetten sterk in op de realisering van de Energiehaven IJmond langs het Noordzeekanaal. Daar is 15 hectare haventerrein voorzien met 600 meter kade voor de installatie van de windparken voor de Hollandse Kust op de Noordzee. Voldoende haven- en kade-infrastructuur zijn een must voor een succesvolle energietransitie. De Energiehaven IJmond is hard nodig voor het in elkaar zetten van windturbines en decommissioning van oude olie- en gasplatformen. Zeehaven IJmuiden wil de markt zoveel mogelijk faciliteren bij de offshore wind-ambities.

Draaischip voor vis

De havens in IJmuiden hebben van oudsher een echte draaischijffunctie voor verse en gevroren vis. In IJmuiden worden verse vis en pelagische vis aangevoerd. Aanvullend daarop wordt vanuit verre oorden vis geïmporteerd. Deze drie soorten inkomende vissoorten worden vervolgens vanuit IJmuiden over heel Europa gedistribueerd. Daarnaast worden diepgevroren vissoorten ook naar buiten Europa geëxporteerd.

Bestendige toekomst

Tjeerd van der Voorn is sinds ruim een jaar algemeen directeur van Zeehaven IJmuiden NV. Onder zijn leiding zet Zeehaven IJmuiden koers naar een bestendige toekomst. „De combinatie van strategisch leiderschap en ondernemerschap in een dynamische havenomgeving spreekt me enorm aan. Ik wil bijdragen aan groei en duurzaamheid,” aldus Van der Voorn, die voorheen leidinggevende functies bekleedde bij het Loodswezen en Vopak. In Seaport nr. 7 volgt een uitgebreid interview met Tjeerd van der Voorn.



De havens van IJmuiden en Amsterdam zetten sterk in op de realisering van de Energiehaven IJmond langs het Noordzeekanaal.



Vertom Cleaning Spijkenisse

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

Vertom Cleaning Flushing

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

Industrial & maritime cleaning experts since 1932

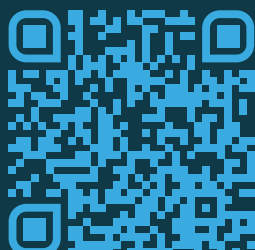
- Industrial cleaning ✓
- Maritime cleaning ✓
- Vacuum & sewer cleaning ✓
- Waste management ✓
- Cleaning & repair for inland shipping ✓

Reliable industrial and maritime cleaning in the following regions:



SCAN THE QR CODE

To explore our website





CON
NECT
ING
YOU

PORT OF MOERDIJK

**EUROPESE ZEEHAVEN EN CIRCULAIR INDUSTRIEEL
KNOOPPUNT IN BRABANT**

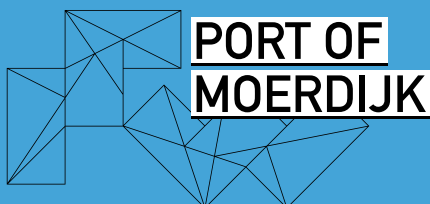
- TWEEDE CONTAINERHAVEN VAN NEDERLAND
- KNOOPPUNT VOOR SHORTSEA, BINNENVAART, SPOOR, WEG EN BUISLEIDINGEN
- ECONOMISCHE MOTOR: MEER DAN 20.000 BANEN

INDUSTRIE

- Chemie, biobased en circulair
- Energie, recycling en kritieke grondstoffen
- Glas, staal en hout

LOGISTIEK

- Terminals, warehouses en distributie
- Containers, bulk en breakbulk



WWW.PORTOFMOERDIJK.NL



Nederlandse vakmensen positief over nieuwe HAIX veiligheidsschoen na uitgebreide draagtest



Nederlandse vakmensen uit onder meer de bouw, installatietechniek en infrastructuur hebben de HAIX Black Eagle Safety 610 LTR, GTX gedurende drie maanden in de praktijk getest. De veiligheidsschoenen werden honderden uren gedragen en beoordeeld op onder andere comfort, pasvorm, stabiliteit, duurzaamheid en gebruiksgemak. De resultaten laten zien dat de schoen vooral hoog scoort op kwaliteit, draagcomfort en veiligheidsgevoel.

De praktijktest werd uitgevoerd met professionals die dagelijks actief zijn in veeleisende werkomgevingen. Timmermannen, installateurs, elektriciens, uitvoerders en andere vakmensen gebruikten de schoenen tijdens reguliere werkzaamheden op bouwplaatsen en projectlocaties.

Veiligheidsgevoel

Uit de resultaten blijkt dat testers vooral tevreden zijn over de kwaliteit, het comfort, de stabiliteit, de pasvorm en het gevoel van veiligheid dat de schoen biedt. Het veiligheidsgevoel behaalde een score van 4,62 op een schaal van 5. Ook stabiliteit (4,41), design (4,31) en pasvorm van de voorvoet (4,31) werden hoog gewaardeerd.

97% blijft de schoen dragen

Een van de opvallendste uitkomsten is dat 97% van de deelnemers aangeeft de schoenen na afloop van de test te blijven dragen, volledig of afwisselend met hun huidige werkschoenen. Daarnaast geeft 67% aan de schoen zelf te willen aanschaffen.

Comfort

Comfort blijkt voor Nederlandse vakmensen de belangrijkste eigenschap van veiligheidsschoenen te zijn, gevolgd door stabiliteit, ademend vermogen en demping. De Black Eagle Safety 610 wist op de meeste van deze onderdelen aan de verwachtingen van de deelnemers te voldoen of deze zelfs te overtreffen.

Pluspunten

De testers noemden vooral de stevige constructie, hoogwaardige afwerking en het loopcomfort als pluspunten. Een deelnemer verwoordde het als volgt: „Zodra ik mijn voet in deze nieuwe HAIX schoen stak, wist ik direct dat ik mijn oude werkschoenen niet meer wilde dragen.”

Bewustwording rondom prijs-kwaliteit

Een positieve ontwikkeling zien we terug op het gebied van gezondheid en preventie. Men wordt steeds meer bewust van kwaliteit in relatie tot lichamelijke klachten. Goed schoeisel is simpelweg ontzettend belangrijk in de bouw. Dit blijkt ook uit één van de reacties van de deelnemers: „De prijs is misschien wat aan de hoge kant voor sommigen die deze schoenen nog nooit eerder hebben gedragen, maar eerlijk gezegd zou ik ze zelf kopen nu ik weet hoe comfortabel ze zijn. Bovendien zou veiligheid geen prijskaartje moeten hebben; veiligheidsschoenen moeten goed passen en comfortabel zijn om te dragen.”

Over HAIX

HAIX ontwikkelt en produceert sinds 1948 professionele schoenen voor veeleisende beroepen. Het Duitse familiebedrijf staat wereldwijd bekend om zijn focus op kwaliteit, duurzaamheid en betrouwbaarheid. Nieuw uit te brengen schoenen worden dan ook door en door getest; van laboratorium-onderzoeken tot draagtesten. Ook de Black Eagle Safety 610 is voor de marktintroductie getest door vakmensen in Duitsland. Voor de Nederlandse markt is de hier uitgevoerde draagtest een extra bevestiging; ook de professionals in ons land omarmen de kwaliteit en het comfort van HAIX werkschoenen.



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



Amsterdamse haven versnelt verduurzaming met eerste projecten uit Transitiefonds

De eerste projecten die steun ontvangen uit het Transitiefonds van Port of Amsterdam zijn bekend. Met deze steun investeren bedrijven in concrete maatregelen om hun CO₂-uitstoot te verlagen. Het gaat om projecten van biodieselproducent Argent Energy en HF Sinclair, dat op zijn Sonneborn-locatie in Amsterdam witte oliën, petrolatums en wassen produceert. Samen leveren zij een directe en meetbare CO₂-reductie op van duizenden tonnen per jaar in het havengebied.

„Dit zijn de eerste projecten die we vanuit het Transitiefonds ondersteunen. Tegelijkertijd zijn er gesprekken gaande met andere bedrijven over nieuwe projecten. Door dit soort duurzame projecten te versnellen, werken we aan een schonere en toekomstbestendige haven, met als einddoel een klimaatneutraal havengebied in 2050,” aldus Hannah de Valk, programmanager CO₂-reductie, Port of Amsterdam.

Directe CO₂-reductie in bestaande industrie

De eerste projecten richten zich op het slimmer en efficiënter maken van bestaande productieprocessen. Sonneborn gebruikt in haar productieproces koeling om processen onder de juiste omstandigheden te laten verlopen. Door de procesintegratie aan te passen, maakt Sonneborn dit onderdeel energiezuiniger. Dit leidt tot een CO₂-

reductie van circa 357 ton per jaar, bijna 3 procent van de uitstoot van de fabriek.

Hergebruik restwarmte

Argent Energy investeert in het hergebruik van restwarmte. Met een nieuw warmwatercirculatiesysteem wordt warmte die nu verloren gaat opnieuw benut. Daarmee vervangt het bedrijf een deel van het aardgasverbruik. Dit levert naar verwachting een CO₂-reductie op van ruim 2.600 ton per jaar, ongeveer 10 procent van de totale uitstoot van de locatie. De Valk: „De projecten verschillen in omvang en type maatregel en laten beide zien hoe gerichte investeringen direct bijdragen aan CO₂-reductie in de industrie.”

Transitiefonds helpt investeringen versnellen

Met het Transitiefonds ondersteunt Port of Amsterdam bedrijven die voor een grote verduurzamingsopgave staan. Het fonds richt zich op bedrijven met een relatief hoge CO₂-uitstoot of een grote fossiele footprint, omdat daar de grootste impact te realiseren is. Port of Amsterdam stelt hiervoor jaarlijks maximaal €5 miljoen beschikbaar, in de vorm van leningen en schenkingen. Het fonds loopt tot en met 2028 en ondersteunt projecten die binnen vijf jaar uitvoerbaar zijn en bijdragen aan CO₂-reductie of de omschakeling naar niet-fossiele activiteiten.

Van fossiel naar schoon en circulair

De Amsterdamse haven is volop in transitie en richt zich op duurzame energie, circulaire grondstoffen en schone scheepvaart. De Valk: „De verduurzaming van de industrie vraagt om concrete stappen. Met het Transitiefonds dragen we hieraan bij. We zijn erg blij met de gesprekken die nu lopen

om de meest energie-intensieve industrie te ondersteunen in het doen van duurzame investeringen. Bedrijven in de haven die voor grote verduurzamingsopgaven staan en voldoen aan de voorwaarden, nodigen we uit om zich te melden. We kijken graag samen naar welke projecten in aanmerking komen en hoe we die kunnen versnellen.”

Over Port of Amsterdam

Port of Amsterdam wil een toonaangevende Europese zeehaven zijn die voorop loopt in de transitie naar een duurzame samenleving. De haven is een logistieke hub voor internationale en nationale handelsstromen, alsook voor lokale stadsdistributie. De haven richt zich op groei van bio- en synthetische brandstoffen, waterstofactiviteiten, circulaire industrie en maakindustrie. In 2030 is de Amsterdamse haven kolenvrij en voor 2050 wordt gestreefd naar een klimaatneutrale haven. Port of Amsterdam werkt intensief samen met klanten en partners om de haven sneller, slimmer en schoner te laten opereren.



Foto Flying Focus

Duurzaamheid is geen keuze meer.

De manier waarop wel.

Door regelgeving en ketenvraag rondom duurzaamheid staan ondernemers voor allerlei keuzes. Rabobank biedt inzicht, financiering, sectorspecifieke kennis en relevante verbindingen om hen te ondersteunen bij het verkennen van passende duurzame mogelijkheden.

Meer
weten?
Bel ons!
(088) 722
66 66

Nieuwsberichten

Rhenus wint goud bij de Employer Brand Management Awards 2026 in Londen

Rhenus heeft goud gewonnen bij de Employer Brand Management Awards 2026 in de categorie 'Beste communicatie van het werkgeversmerk naar het interne publiek'. De prijs erkent het succes van het bedrijf bij het tot leven brengen van zijn wereldwijde werkgeversmerk, 'Empowered by You', door middel van boeiende en ervaringsgerichte initiatieven voor medewerkers in de hele organisatie.



Lisa te Kaat en Patricia Boehms nemen namens Rhenus de gouden prijs in ontvangst tijdens de Employer Brand Management Awards 2026 in Londen.

De erkenning werd toegekend voor de inspanningen van Rhenus op het gebied van werkgeversmerkactivatie, waarbij de Empower Tour als vlaggenschipinitiatief fungeerde. De Employer Brand Management Awards, uitge-

reikt in Londen door Communicate Magazine, erkennen uitmuntendheid op het gebied van werkgeversbranding, medewerkersbetrok-

kenheid en werkgeversmerkcommunicatie bij organisaties over de hele wereld.

Innovatieve aanpak

De prijs, beoordeeld door een onafhankelijke jury van vooraanstaande experts op het gebied van employer branding, communicatie en personeelszaken uit wereldwijde organisaties, erkende de innovatieve aanpak van de Rhenus Groep om een groot, geografisch verspreid en overwegend niet-kantoorgebonden personeelsbestand te betrekken via een creatieve en zeer interactieve activering. Het deskundigenpanel prees de creatieve uitvoering van het initiatief, de sterke deelname van medewerkers en het succes bij het rechtstreeks onder de aandacht brengen van het werkgeversmerk bij medewerkers in verschillende functies en op verschillende locaties. ■

Van Moer Logistics: CO₂-neutrale Specialty Chemicals site in Kallo

Van Moer Logistics heeft de renovatie van haar Specialty Chemicals-site in Kallo voltooid: Haven 1167 is de eerste CO₂-neutrale warehousesite in de groep. De elektrificatie van het koelmagazijn in Kallo betekent de eerste CO₂-neutrale warehousesite van Van Moer Logistics. De logistieke specialist combineert de elektrificatie met energieopvolging en een redundante koeling. Daarnaast is er ook een verregaande digitalisering van de logistieke processen gerealiseerd. Het nieuwe koelsysteem is redundant opgebouwd: bij een defect neemt een tweede installatie automatisch de koeling over.



Het past allemaal in de duurzaamheidsstrategie van Van Moer Logistics. De logistieke specialist wil hetgeen in Kallo gerealiseerd is op het gebied van elektrificatie, energiebeheer en digitalisering de komende jaren stapsgewijs

uitrollen naar andere sites binnen de groep.

Temperatuurgevoelige goederen

In het magazijn Specialty Chemicals worden door Van Moer Logistics temperatuurgevoelige

goederen opgeslagen. Vanwege de vele producten die behoefte hebben aan koeling, heeft het magazijn veel energie nodig. Daarvoor wekt het bedrijf duurzame energie op, zoals via zonnepanelen. De afgelopen jaren zijn fossiele installaties vervangen door warmtepompen en een nieuw koelsysteem

De site in Kallo loopt ook op digitaal gebied voorop in de groep. Nummerplaattherkenning, digitale chauffeursregistratie, tijdslotbeheer en documentcontrole zijn gekoppeld aan het warehousemanagementsysteem. Bovendien geeft een klantenportaal continu inzicht in laad- en loswerkzaamheden. ■

Kia breidt elektrisch PBV-aanbod uit met grotere en veelzijdige PV7

Kia heeft medio september de Kia PV7 onthuld op de IAA Transportation 2026 in Hannover, Duitsland. De PV7 is de tweede Platform Beyond Vehicle (PBV) van het merk. Met deze volledig elektrische bedrijfswagen breidt Kia zijn aanbod in het segment voor lichte bedrijfsvoertuigen verder uit.



Net als de kleinere PV5 is de PV7 verkrijgbaar als Cargo, Passenger en Chassis Cab. Het model staat op de speciaal voor PBV's ontwikkelde E-GMPS-architectuur van Kia. De vlakke vloer maximaliseert de binnenruimte en flexibiliteit, terwijl slimme, productiviteitsgerichte oplos-

singen gebruikers kunnen ondersteunen bij hun dagelijkse werkzaamheden. Kia lanceert de PV7 in 2027 in Korea en Europa, waarna meer markten volgen.

Volgende stap

„De PV7 markeert de volgende stap in onze ontwikkeling naar een aanbieder van op maat gemaakte mobiliteit en bouwt voort op de basis die we met de PV5 hebben gelegd,” zegt

Ho Sung Song, President en CEO van Kia. „Door speciaal ontwikkelde hardware te combineren met software voor zakelijke toepassingen en specifieke PBV-diensten, is de PV7 veel meer dan alleen een elektrische bedrijfswagen. Hij biedt een complete bedrijfsoplossing waarmee klanten hun productiviteit en flexibiliteit kunnen vergroten en op lange termijn meer waarde uit hun bedrijfsactiviteiten kunnen halen.” Dankzij zijn grotere afmetingen en brede inzetbaarheid speelt de PV7 in op de behoeften van onder meer wagenparkbeheerders, logistieke ondernemingen en personenvervoerders. De PBV-strategie van Kia rust op drie pijlers: hardware, software en service. ■



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

Dé coating specialist in de BeNeFraLux

Foto: Rijkswaterstaat.



Rijkswaterstaat heeft een nieuw, meerjarig contract voor de conservering van de Oosterscheldekering gegund aan Iris Industry Solutions op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV). De Oosterscheldekering heeft 62 schuiven die kunnen worden gesloten om het achterland te beschermen tegen hoogwater. Om de stalen schuiven blijvend tegen roestvorming te beschermen, zijn ze voorzien van beschermende verflagen. Het totale contract heeft een looptijd van 9 jaar en omvat zowel grootschalig als kleinschalig conserveringsonderhoud aan de Oosterscheldekering.

„Dat wij opnieuw mogen bijdragen aan het behoud van dit unieke bouwwerk, is een grote eer en een grote verantwoordelijkheid. Vanaf het eerste moment dat de aanbesteding werd aangekondigd, was de motivatie binnen ons team bijzonder groot om deze opdracht te verwerven. Dankzij onze grondige voorbereiding en de kennis, technieken en inzichten die we de afgelopen decennia verder hebben ontwikkeld, kunnen we de uitvoering met vertrouwen tegemoet zien,” aldus CEO Jeroen Nevelsteen van Iris Industry Solutions, waarvoor ruim 300 medewerkers actief zijn.

Ervaring

De 80 jaar jonge onderneming, die beschikt over zes vestigingen, is gespecialiseerd in het aanbrengen van industriële coatings en de duurzame bescherming van staal.

Rijkswaterstaat heeft een nieuw meerjarig onderhoudscontract voor conservering van de Oosterscheldekering gegund aan Iris Industry Solutions.



Foto Dorien Vander Eecken

Stralingswerkzaamheden.

„Iris Industry Solutions is actief in België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk. We combineren technische expertise met praktische ervaring binnen vier segmenten: infrastructuur, industrie, hoogspanning en workshop,” legt COO Wim Mussche uit.

Infrastructuur

Binnen het segment infrastructuur richt Iris Industry Solutions zich op grootschalige constructies en technische installaties die essentieel zijn voor de mobiliteit, veiligheid en leefomgeving. Het gaat onder meer om waterkeringen, sluizen en bruggen, zowel bij nieuwbouw als bij renovatie. Deze projecten vragen om technische expertise, duurzame engineering en een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Industrie

Het industriële segment omvat activiteiten binnen onder meer de staalindustrie, de olie- en gassector, de voedingsmiddelenindustrie en de farmaceutische sector. Ook havengebonden activiteiten maken hiervan deel uit. Iris Industry Solutions biedt hiervoor coatingoplossingen die stalen constructies en installaties beschermen tegen mechanische, chemische en natuurlijke aantasting. Bij werkzaamheden in industriële en petrochemische omgevingen staan veiligheid, kwaliteit en het beperken van stilstand centraal. De gekozen voorbehandeling, coatingopbouw en kwaliteitscontroles worden telkens afgestemd op de projectspecificaties, geldende normen en omstandigheden op de werf.

teitscontroles worden telkens afgestemd op de projectspecificaties, geldende normen en omstandigheden op de werf.

Hoogspanning

Binnen het segment hoogspanning is Iris Industry Solutions gespecialiseerd in oppervlaktebehandeling en duurzame corrosiebescherming van hoogspanningsmasten en andere kritieke energie-infrastructuur in België, Nederland, Frankrijk en Luxemburg. Deze constructies worden voortdurend blootgesteld aan weersinvloeden en zware omgevingsomstandigheden. Een kwalitatieve corrosiebescherming is daarom essentieel voor de veiligheid, betrouwbaarheid en levensduur van de infrastructuur. Dankzij jarenlange ervaring, gespecialiseerde vakmensen en een sterke focus op veiligheid voert Iris Industry Solutions onderhouds- en renovatiewerken uit volgens strenge kwaliteits- en veiligheidsnormen en de specifieke eisen van netbeheerders.

Workshop

Iris Industry Solutions beschikt ook over gespecialiseerde werkplaatsen voor stralen en schilderwerken onder gecontroleerde omstandigheden. Hierdoor kunnen klimaat, voorbereiding, laagdiktes, droogtijden en kwaliteitsregistratie nauwkeurig worden opgevolgd. Afhankelijk van het formaat, de planning en de omstandigheden worden werkzaamheden in de werkplaats of op locatie uitgevoerd.

Meer info op: <https://irisindustry.be/> of volg de onderneming op: LinkedIn





Schepen komen uit heel Europa om bij EDR in Antwerpen te dokken

EDR Antwerp Shipyard, strategisch gelegen in het hart van Europa, is uitgegroeid tot technische katalysator in de haven van Antwerpen-Brugge. De werkzaamheden variëren van eenvoudig onderhoud tot complete refits. Er is grote vraag vanuit heel Europa naar capaciteit voor dokwerk bij EDR, met name op het gebied van reparaties, ombouw en onderhoud. Door de overname vorig jaar van de werkplaats van buurman J. de Jonge aan Kaai 403B is 2.500 vierkante meter extra capaciteit gerealiseerd. De internationalisering van EDR heeft in de loop der jaren een enorme vlucht genomen, resulterend in business relaties met diverse grote rederijen. Het verminderen van de ecologische footprint is daarbij ook een belangrijke factor. Het is voordeliger en milieuvriendelijker voor schepen in midden-Europa om bij EDR te dokken dan schepen naar werven in Polen, Turkije of China te laten varen.

Als een reparatie aan een schip wellicht iets duurder, maar meer kwaliteitsvol wordt verricht in de nabijheid, is de keuze snel gemaakt. Een schip moet bijvoorbeeld 15 dagen dokken, of het nu in Antwerpen of in China ligt. Het kost echter 25 dagen om naar China te varen en ook nog eens 25 dagen om terug te keren. Zonder lading is dit een dure en milieuvriendelijke aangelegenheid.

Het bedrijf dat eind jaren 90 werd opgericht als Engine Deck Repair NV, is uitgegroeid van een kleine werkplaats tot de grootste scheepswerf van België die ook de meest uitdagende reparatie- en verbouwingswerkzaamheden aan kan. Kernwaarden van EDR zijn kwaliteit & service, duurzaamheid & innovatie en veiligheid.

Arbeidsmarkt

EDR Antwerp Shipyard is uitgegroeid tot technische katalysator in de haven van Antwerpen-Brugge. Door de sterk verhoogde activiteiten en bezettingsgraad van de scheepswerf, worden in toenemende mate internationale klanten en technische leveranciers aangetrokken. De werf telt ongeveer 185 vaste werknemers en 450 subcontractors van verschillende nationaliteiten. Ondanks de krapte op de arbeidsmarkt worden vacatures passend ingevuld. De vernieuwde HR afdeling speelt tactisch goed in op de steeds sneller internationaliserende arbeidsmarkt.

Droogdok 5

EDR beschikt in totaal over vier dokken, variërend van 192 tot 312 meter lengte. De Antwerpse scheepswerf heeft in de afgelo-



pen jaren Droogdok 5 compleet vernieuwd. Met een lengte van 265 meter, een breedte van 39 meter en een diepte van 8 meter is Droogdok beschikt EDR hiermee over het op één na grootste droogdok in Port of Antwerp-Bruges. Inmiddels is alweer de volgende fase aangebroken: Fase 3 omvat de verdere renovatie van de kaaimuren en van droogdok 3 en 4, plus de uitbreiding van de faciliteiten. Zo komen er ook 13 shore connections bij in de vorm van 1.25 MVA converters.

Fors geïnvesteerd

EDR Antwerp Shipyard heeft in 2015 het nieuwe hoofdkwartier gebaseerd op de vroegere concessie van Mercantile (kaai 403B). In dat jaar nam EDR het volledige eigendom en beheer over van de werf aan kaai 403 in het centrum van de haven van Antwerpen. Sindsdien is



er fors geïnvesteerd in droogdokken, kranen, loods en machinepark. In de hangars worden maritieme en offshore-staalwerken uitgevoerd met een innovatief machinepark, inclusief een ultramoderne plasmasnijmachine.

Linkeroever

EDR beschikt ook over een filiaal op Linkeroever. Dat is er hoofdzakelijk op gericht om reparaties uit te voeren op de linkeroever in de haven van Antwerpen. Aldaar is ook de powerpackafdeling gesitueerd.

Robotica

EDR Antwerp Shipyard is steeds op zoek naar nieuwe innovatieve toepassingen om werken in de droogdokken en aan boord uit te voeren. Het werken met robotica is daar een onderdeel van. Er wordt al gewerkt met semi-automatische robots om schepen schoon te spuiten met hoge druk. Ook wordt onderzocht om schepen te coaten met magnetische robots die op de zijde van het schip verticaal heen en weer rijden. Schepen worden ook al met elektrostatische toepassingen geschilderd om overspray en verfverbruik te verminderen.

Energiezuinig

Op de uitgestrekte site van EDR Antwerp Shipyard aan de Antwerpse Rechteroever is in 2023 een nieuw imposant hoofdkantoor gerealiseerd. In de kantoorgebouwen en faciliteiten worden energiezuinige technieken toegepast (zonnecollectoren, warmtepomptechnieken, zonnepanelen). De nieuwe infrastructuur in droogdok 5 wordt

aangedreven door frequentie gestuurde motoren om de piekbelasting op het elektriciteitsnet te verminderen. Bovendien is over heel de werf ledverlichting geïnstalleerd om energieverbruik te verminderen. Ook zijn de walstroomfaciliteiten uitgebreid. Verder zijn de dokken uitgerust met nieuwe waterzuiveringssystemen en is een huishoudelijke afvalinstallatie gebouwd.

Rondleidingen

Met het oog op toekomstige invulling van vacatures staat EDR open voor alle scholen in de regio Antwerpen om rondleidingen te faciliteren. Onbekend maakt onbemind. Het organiseren van jobdagen en rondleidingen voor het onderwijs hebben een positief effect op spontane sollicitaties. Werken in de haven van Antwerpen is fascinerend, met diverse doorgroeimogelijkheden.





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



Damen zet tijdens Wereldhavendagen in op elektrificatie

Tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam van begin september stelde Damen Shipyards Group de versnelling van de maritieme energietransitie centraal. Aan de Innovatiekade lagen drie ultramoderne schepen. Zij lieten de maritieme innovatiekracht van Nederland zien. De boodschap? De technologie is er. Nu moeten infrastructuur, regelgeving, financiering en samenwerking volgen.

Nederland beschikt over een sterke maritieme industrie en hoogwaardige kennis. Om die positie te behouden, moeten nieuwe technologieën ook in eigen land kunnen worden getest, toegepast en opgeschaald. Dat vraagt om voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit, passende financiering en regelgeving die innovatie ondersteunt.

„De eerste emissievrije schepen varen al. De uitdaging is nu om van pilots naar groot-schalige toepassing te komen,” aldus Martin Bloem, Vice President bij Damen Shipyards. „Als overheid, havens en industrie samen de juiste voorwaarden creëren, kan Nederland internationaal vooroplopen in maritieme verduurzaming.”

Verduurzamen

De volledig elektrisch aangedreven sleepboot Aqua Pollux laat zien dat elektrische werkbotten vandaag al werkelijkheid zijn. De elektrische waterbus Blue Amsterdam toont hoe personenvervoer over water kan verduurzamen. Damen pleit daarom voor publiek-private investeringen in gedeelde maritieme laadpunten, walstroom en

energiehubs. Daarnaast wil Damen dat het Europese emissiehandelssysteem ETS wordt uitgebreid naar werkbotten en dat de opbrengsten terugvloeien naar het verduurzamen van de sector. Daarmee kunnen investeringen in emissievrije technologie en infrastructuur worden versneld.

Workboat Alliance

Ook op Europees niveau zet Damen zich hiervoor in. Het bedrijf ondersteunt de European Industrial Maritime Strategy en nam het initiatief voor de Workboat Alliance. Deze alliantie wil de Europese positie versterken in werkbotten voor havens, vaarwegen, offshore-infrastructuur en maritieme veiligheid.

Veiligheid en weerbaarheid

Naast de voorbeelden van elektrificatie laat Damen tijdens de Wereldhavendagen ook zien hoe maritieme innovatie bijdraagt aan veiligheid en weerbaarheid. In samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam laten Defensie, Damen en Fugro met de inzet van de Galatea zien hoe binnen het Programma

Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNi) publieke en private partijen gezamenlijk extra capaciteit organiseren voor het monitoren en beschermen van vitale infrastructuur op de Noordzee.

Veelzijdige mogelijkheden

De 49^e editie van de Wereldhavendagen werd op vrijdag 4 september geopend in de Cruise Terminal. Met een oproep over de portofoon zette burgemeester Carola Schouten vanaf het balkon de landing van de NH90-heli op marinefregat de Zr.Ms. Van Amstel in gang. Op het water brachten mariniers de vlag van de Wereldhavendagen aan wal, waarna artiesten van Stichting Levels deze aan de burgemeester overhandigden. In de Cruise Terminal waren inmiddels honderden scholieren, studenten, young professionals, werkzoekenden en zij-instromers begonnen aan het MATCH Career Event en de Port Hackathon. Educatie, talentontwikkeling en carrière kwamen samen in een inspirerend programma over de veelzijdige mogelijkheden van de haven en gerelateerde sectoren.





Return en Vattenfall: duurzame overeenkomst batterijlocatie Sirius

Return en Vattenfall komen samen bij batterijfaciliteit Antares in Waddinxveen.

Return en Vattenfall hebben een langetermijnovereenkomst gesloten voor Sirius, een batterijopslag-faciliteit van 200 MW / 800 MWh in Winschoten, Groningen. Sirius wordt aangesloten op het onderstation van TenneT in Meeden. Met de overeenkomst krijgt Vattenfall tegen een vaste vergoeding toegang tot de capaciteit van de batterij om elektriciteit op te slaan en weer aan het net te leveren.

De commerciële ingebruikname staat gepland voor het vierde kwartaal van 2027. Met het project is een totale investering van circa € 180 miljoen gemoeid. Daarmee is Sirius een van de grootste batterijopslaglocaties die momenteel in Nederland worden ontwikkeld. Het gaat om een van de grootste meerjarige tollingovereenkomsten tegen een vaste vergoeding voor batterijopslag in Nederland tot nu toe.

Afstemming

De productie van wind- en zonne-energie fluctueert, terwijl de vraag naar elektriciteit daar niet altijd op aansluit. Batterijen helpen om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ze slaan elektriciteit op wanneer er veel beschikbaar is en leveren deze terug wanneer de vraag toeneemt. Ook kunnen batterijen snel reageren op veranderingen op het elektriciteitsnet en zo bijdragen aan de stabiliteit ervan.

Vraag en aanbod

Binnen de overeenkomst bepaalt Vattenfall wanneer Sirius wordt geladen en ontladen. Zo kan Vattenfall de batterij inzetten om schommelingen in de productie van wind- en zonne-energie op te vangen, vraag en aanbod binnen zijn klantenportfolio beter op elkaar af te stemmen en TenneT te ondersteunen bij het in realtime in balans houden van het elektriciteitsnet.

Bestaande samenwerking

De overeenkomst bouwt voort op de bestaande samenwerking tussen beide bedrijven. In 2025 sloten Return en Vattenfall al een langjarige overeenkomst voor 50 MW

van Antares, Returns batterijproject van 100 MW / 200 MWh in Waddinxveen. Met Sirius wordt die samenwerking aanzienlijk uitgebreid: Vattenfall krijgt toegang tot de volledige capaciteit van een vieruursbatterij van 200 MW / 800 MWh.

Financiering rond

De financiering van Sirius is rond en maakt deel uit van Returns bredere financiering voor zijn batterijportfolio, waarvoor tot € 400 miljoen beschikbaar is gesteld. De totale investering in Sirius zelf bedraagt circa € 180 miljoen. Naast de bestaande investeerders van Return bestaat de groep financiers uit ING, NatWest, Deutsche Bank,



ABN AMRO en Rabobank. ING Corporate Finance trad bij de transactie op als financieel adviseur van Return. Daarnaast is ING een van de kredietverstrekkers. Clifford Chance trad op als juridisch adviseur van Return en Dentons als juridisch adviseur van de kredietverstrekkers. Sirius wordt gerealiseerd in samenwerking met Huawei, Hanab en Omexom, die verantwoordelijk zijn voor de batterijtechnologie, bouw en installatie.

Flexibel gebruik van het net

Sirius opereert onder een overeenkomst voor Time-Dependent Transmission Rights (TDTR) met TenneT. Dit betekent dat de batterij het laden en ontladen afstemt op de capaciteit die op dat moment op het elektriciteitsnet beschikbaar is. Zo kan Sirius optimaal gebruikmaken van de bestaande netinfrastructuur zonder de druk op het net verder te vergroten. Tegelijkertijd draagt de batterij bij aan het verminderen van netcongestie en een efficiënter gebruik van de beschikbare netcapaciteit.

Energie-infrastructuur

Het Nederlandse elektriciteitsnet staat onder toenemende druk. De productie van duurzame energie groeit, steeds meer processen worden geëlektrificeerd en de vraag naar elektriciteit neemt toe. Daardoor is beschikbare netcapaciteit een van de belangrijkste uitdagingen van de energietransitie geworden. Grootchalige batterijen zoals Sirius maken het energiesysteem flexibeler. Ze helpen vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen, slaan overschotten aan duurzaam opgewekte elektriciteit tijdelijk op en ondersteunen de stabiliteit en betrouwbaarheid van het elektriciteitsnet.

Versnellen

Meerjarige overeenkomsten zoals die tussen Return en Vattenfall helpen de ontwikkeling van batterijopslag te versnellen. De inkomstenzekerheid die deze contracten bieden, maakt het mogelijk om nieuwe grootchalige opslagprojecten te financieren en te realiseren. Met de overeenkomst zet Vattenfall bovendien een volgende stap richting zijn doel om in de markten waarin het actief is minimaal 1,5 GW aan batterijcapaciteit te contracteren.

Essentieel

„Batterijopslag groeit in hoog tempo uit tot een essentieel onderdeel van het Nederlandse elektriciteitssysteem”, zegt Sjoerd Bazen, Managing Director van Return. „Meerjarige samenwerkingen zoals deze maken het mogelijk om de opslagcapaciteit te realiseren die nodig is om meer duurzame energie in het systeem op te nemen, de betrouwbaarheid van het net te versterken en meer flexibiliteit te creëren. Sirius laat zien hoe sterke commerciële



De productie van wind- en zonne-energie fluctueert, terwijl de vraag naar elektriciteit daar niet altijd op aansluit.



samenwerking grootchalige batterijopslag van ontwikkeling naar realisatie kan brengen en daarmee onderdeel maakt van de energie-infrastructuur van de toekomst.”

Stabiel energiesysteem

„Nu wind- en zonne-energie een steeds groter deel van onze elektriciteitsvoorziening

uitmaken, wordt flexibiliteit steeds belangrijker voor een stabiel energiesysteem”, zegt Erik Suichies, Head of Wholesale Customers bij Vattenfall. „Batterijen zoals Sirius kunnen snel inspelen op veranderingen in vraag en aanbod en helpen ons zo om duurzame elektriciteit optimaal te benutten. Met deze overeenkomst investeren we niet alleen in opslagcapaciteit, maar ook in een betrouwbaar en flexibel energiesysteem voor de toekomst.”

De meerjarige tollingovereenkomst, de portfoliofinanciering en de TDTR-overeenkomst brengen commerciële zekerheid, financiering en flexibele toegang tot het elektriciteitsnet samen. Daarmee kan Sirius uitgroeien tot een belangrijk onderdeel van de Nederlandse energie-infrastructuur.





Havenwerk

www.havenwerk.nl

solliciteren@havenwerk.nl

Havenwerk Zeeland
Engelandweg 33
4389 PC Ritthem
T 0118 490933

Havenwerk Rotterdam
Waalstraat 26
3087 BP Rotterdam
T 010 8001606

Havenwerk Amsterdam
Ankerweg 18
1041 AT Amsterdam
T 020 2374950



Krachtenbundeling voor veiligheid op de Noordzee

'ENFORCER' versterkt Kustwachtvloot

Multraship heeft op 15 september in opdracht van Rijkswaterstaat het nieuwe patrouillevaartuig ENFORCER overgedragen aan Kustwacht Nederland. Het 53 meter lange schip wordt de komende jaren ingezet om de continuïteit van kustwachttaken op de Noordzee te waarborgen. Ze biedt daarmee versterking tot de nieuwe generatie kustwachtschepen in dienst komt.

De taken van de Kustwacht zijn de afgelopen jaren uitgebreid. Rijkswaterstaat Rijksrederij heeft daarom opdracht gegeven tot de inhuur van de ENFORCER. Met dit moderne vaartuig blijft de Kustwacht goed uitgerust om toezicht te houden, hulp te verlenen en bij te dragen aan de veiligheid op de Noordzee.

Handhavende diensten

Het schip is gebouwd door Damen Shipyards uit Gorinchem. De ENFORCER is eigendom van Multraship uit Terneuzen, dat ook verantwoordelijk is voor de nautische bemanning en het onderhoud. Het schip vaart onder operationele aansturing van Kustwacht Nederland. Voor de taakuitvoering op de Noordzee stappen Boarding Officers van de handhavende diensten zoals Politie, Douane en Koninklijke Marechaussee aan boord.

Uitrusting

De ENFORCER is uitgerust met twee snelle RHIBS voor inspecties en handhaving op zee. Daarnaast beschikt het schip ook over een grote kraan, een sleepinstallatie, een FiFi 1 blusinstallatie en bergingspompen.

Schoon en duurzaam

De ENFORCER voldoet aan de Tier 3-emissienorm en vaart op HVO100. Daarmee sluit de ENFORCER aan bij de duurzaamheidsambities van Multraship en de gezamenlijke inzet van Rijkswaterstaat en Kustwacht Nederland om schoner en verantwoord te varen op de Noordzee.

Multraship levert al drie Emergency Response and Towing Vessels (ERTV's) aan de Rijksrederij. Deze schepen worden ingezet voor noodsleephulp en algemene taken van de Kustwacht. De toevoeging van de ENFORCER bouwt voort op deze succesvolle samenwerking tussen overheid en maritieme partners.

Over Kustwacht Nederland

De Kustwacht staat 24 uur per dag klaar voor hulpverlening, crisisbeheersing, handhaving en maritime security op de Noordzee. Deze taken voert de Kustwacht uit in opdracht van zes ministeries.

Over Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat Rijksrederij zorgt voor het beheer, bemanning en onderhoud van ongeveer 100 schepen voor overheidsdiensten, waaronder de Kustwacht. Rijkswaterstaat Vlootexploitatie organiseert in opdracht van de Rijksrederij de inhuur van schepen waaronder de ENFORCER. Met het programma Vlootvernieuwing richt Rijkswaterstaat zich op het vernieuwen, verjongen en verduurzamen van de vloot van de Rijksrederij. Zo draagt de Rijksrederij bij aan de continuïteit van maritieme overheidstaken.

Over Multraship

Multraship is een toonaangevend, internationaal opererend, Nederlands sleepvaart- en bergingsbedrijf. Het is onderdeel van de Muller Maritime Group, met hoofdkantoor in Terneuzen. Tot de kernactiviteiten behoren havensleepdiensten, berging en wrakopruiming, zeesleepvaart en dienstverlening aan de offshore energy en waterbouw. Multraship exploiteert een grote en moderne vloot sleepboten, bergingsschepen en andere vaartuigen.





Havenmeester, voorzitter SBM en districtsmanager blikken vooruit Veranderingen brandweezorg Moerdijk

door Daniel Busker en Kees Kappetijn (KSS)

15 jaar na het verwoestende incident bij Chemie-pack, zet de ontwikkeling op het gebied van veiligheid en brandweezorg op Port of Moerdijk door. Voor deze ontwikkeling is nu ook een externe dienstverlener aangetrokken. Deze zal met specialistische kennis op het gebied van brandweezorg en industriële veiligheid de bedrijfsnoodorganisaties ondersteunen. Ook wordt het inzetgebied van de brandweerpost Moerdijk vergroot. De havenmeester van Port of Moerdijk, Tabe de Jager, de voorzitter van de Stichting Bedrijfsbrandweezorg Moerdijk (SBM), Patrick van Liere en de Districtsmanager van de Veiligheidsregio Midden West Brabant (VR-MWB), Eric van Zundert blikken vooruit op deze volgende stappen richting een nog veiliger

haven. Hoe zien zij de huidige ontwikkeling en de mogelijkheden die ontstaan voor de betrokken bedrijven?

Chemie-pack tot nu

Sinds de brand bij Chemie-pack is er veel veranderd in het havengebied. Over de ontwikkeling van de brandweezorg in het havengebied zijn zowel Van Liere als De Jager positief gesteld. Zo stelt de Jager: „Ontwikkeling gebeurt continu, zowel

in brandweezorg als in de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Het incident als ijkpunt voor versterking komt verder weg te liggen, en nieuwe ontwikkelingen dienen zich aan. De rol van de brandweerpost hier in Moerdijk zal niet veranderen. De hoofdtaak blijft industriële incidentbestrijding door beroepsbrandweermannen van de Veiligheidsregio Midden-West Brabant. Op dit moment is het inzetgebied van de post primair beperkt tot de haven, maar vanaf januari zal dit doelgebied groter zijn. Hierdoor zullen de beroepsbrandweermannen meer op uitruk zijn, wat goed is voor



Post Moerdijk Haven, brandweereenheid Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant.



Havengebied en Logistiek Park Moerdijk.

hun ervaring. Er worden natuurlijk wel aanvullende maatregelen genomen, bijvoorbeeld herbezetting door vrijwilligers, zodat de veiligheid hier in Moerdijk er niet onder lijdt als de brandweer elders uitrukt." Van Liere vult aan: „Onze leden kijken nu bijvoorbeeld ook anders aan tegen stationaire blus- en veiligheidssystemen, in plaats van een duurdere optie zoals vroeger wordt nu meer gekeken naar de mogelijkheden als sneller inzetbare manier van detectie en incidentbestrijding, die ergere schade kan voorkomen. Als brandweerman is het belangrijk om continu goed te oefenen, en af en toe daadwerkelijk industriële incidenten te bestrijden, om zo ervaring op te doen.”

Vormgeving bezetting beroepspost

Zoals al eerder genoemd zal de beroepsbrandweer van Post Moerdijk Haven vaker uitrijden voor incidenten buiten het havengebied en minder op en rond de kazerne zitten. Van Zundert geeft aan: „In de huidige vorm is het de vraag of de tijd van onze brandweermensen optimaal wordt besteed en of daar voldoende ‘praktijk’ in zit. Door het doelgebied te vergroten zullen zij beter ingezet kunnen worden, andere posten kunnen ondersteunen én de brandveiligheid in de haven vergroten.” De Jager zei hierover: „Het zal er in deze opzet in de toekomst alleen maar veiliger op worden. Er zijn hier de nodige uitrukken, maar niet altijd voor grote industriële incidenten. Gelukkig maar. Als brandweerman is het belangrijk om continu goed te oefenen, en ook daadwerkelijke



Tab de Jager is sinds dit jaar havenmeester en manager veiligheid bij Port of Moerdijk. Hij neemt jaren ervaring in HSSE mee bij zowel de haven van Sohar, Oman, als de haven van Rotterdam.

industriële incidenten te bestrijden, om zo ervaring op te doen. De beroepsbrandweer zal ook in andere industriële gebieden moeten optreden en zo ervaring op doen.” Als de beroepsbrandweer op uitruk is, zal de post bemand worden met vrijwilligers uit de omliggende posten die ook specialistisch zijn opgeleid voor industriële incidenten. De veiligheidsregio ontwikkelt een nieuw curriculum voor opleiding en training voor Industriële Brand Bestrijding dat beroeps en vrijwilligers zullen doorlopen. Zo wordt de bezetting en het kennisniveau van de post altijd gegarandeerd. „Met een snelle aansluiting van vrijwilligers op de beroeps-

bezetting zorgen we voor een continue dekking in industriële incidentbestrijding in het havengebied. Met het nieuwe curriculum garanderen we ook dat aan kennis op het gebied van industriële incidenten geen gebrek is”, aldus van Zundert.

Investerings in stationaire systemen

De categorie Seveso- en ARIE-bedrijven moet een balans vinden tussen veiligheid via systemen en veiligheid via mobiele capaciteit. Door de wijzigingen in hoe de brandweezorg wordt vormgegeven in Moerdijk, zien de havenmeester en de voorzitter van de SBM een verschuiving plaatsvinden naar stationaire systemen. De Jager geeft aan: „Bij een groot incident is een investering in systemen daardoor belangrijk, omdat deze systemen direct inzetbaar zijn voor een response organisatie gealarmeerd moet worden en moet aanrijden, wat altijd een aantal minuten kost. Direct inzetbare systemen zijn hierdoor altijd veiliger. Deze stationaire systemen kunnen systemen zijn die blussen maar ook die processen veiligstellen. De grote bedrijven met de grootste risico's hebben door de nieuwe samenwerking meer redenen om in deze systemen te investeren, aangezien zij moeten voldoen aan allerlei wetgeving, zoals ingegeven door ARIE en Seveso.” Van Liere is het hiermee eens en heeft nog een toevoeging: „De bedrijven met de grootste risico's investeren extra in systemen die juist van tevoren ingrijpen. Door deze extra fail safes nemen de kansen op grote incidenten nog meer af.”



Voertuig SBM voor het haven- en industriegebied: SIV met mogelijkheid van CAFS.

Samenwerkingen met brandweerorganisaties in het gebied

Als onderdeel van de verdere ontwikkeling van samenwerking binnen en rondom Moerdijk wordt ook gekeken naar andere industriële incidentbestrijdingsorganisaties. Er zijn voorbeelden genoeg, van de Gezamenlijke Brandweer in Rotterdam, bedrijfsbrandweren bij Sitech en DOW en, nog dichterbij voor Moerdijk, de bedrijfsbrandweer van Shell Moerdijk. De veiligheidsregio is natuurlijk al sterk verbonden met de andere regio's en de landelijke overlegstructuren. Van Zundert geeft aan: „Interregionale samenwerking is een vanzelfsprekendheid binnen de veiligheidsregio's. Hier is de GRIP structuur ook voor bedoeld, om dit zo goed mogelijk te faciliteren. Laatstelijk is hier een nieuw netwerk aan toegevoegd: het Netwerk Industriële Incidentbestrijding (NII) dat regio's met Seveso-bedrijven bij elkaar brengt. Voor specialismes zoals natuurbrandbestrijding, scheepsbrandbestrijding en industriële brandbestrijding zijn dit type samenwerkingen cruciaal, voor de uitwisseling van kennis, ervaringen en netwerken en zicht op elkaars operationele capaciteiten.” Zowel Van Liere als De Jager zien grote voordelen in het aangaan van relaties in de koude fase en het beschikbaar stellen aan elkaar van kennis en capaciteiten. De Jager ziet hier ook een rol voor het havenbedrijf: „Niemand staat zelfstandig gesteld voor een escalerend industrieel incident. En kennismaken moet niet pas tijdens een incident plaatsvinden. Vanuit het havenbedrijf en SBM kunnen wij faciliteren dat deze contacten vroegtijdig worden gelegd. Ook hier geldt dat dit vanzelf leidt tot meer oefening, ervaring, kennis en voorbereiding voor de brandweer en daarmee een veiligere haven.”



Eric van Zundert is ruim 30 jaar onderdeel van de brandweer in Brabant, operationeel als Hoofdofficier van Dienst en Leider Copi, laatstelijk in de rol van Districtsmanager Markiezzaten, waar Port of Moerdijk onderdeel van uitmaakt.

De nieuwe dienstverlener

Voor het ondersteunen van de noodorganisaties van SBM-ledenbedrijven, is gekozen voor Falck Nederland. Van Liere ziet

het als volgt: „Er wordt gefocust op preventie, samenwerking en investeringen. Het programma is gericht op 'Response & Continuïteit'. Ook is er de mogelijkheid op eventuele hulp bij incidenten in de vorm van specialistische kennis ter ondersteuning van de bedrijfsnoodorganisaties. Het is niet zo dat er straks twee brandweren naast elkaar in de kazerne zitten. Falck neemt een ondersteunende rol op zich, in plaats van een repressieve en richt zich op de inzet van de bedrijfsnoodorganisaties van de bedrijven. Zij zullen hun kennis delen met alle ledenbedrijven, niet alleen de bedrijven met de grootste risico's. Er zijn natuurlijk bijna 400 ledenbedrijven, elk met verschillende risico's. Het kan natuurlijk niet dat Falck bij ieder bedrijf een dagje meeloopt, hier hebben de meeste bedrijven ook helemaal geen behoefte aan.” In plaats daarvan zal de aandacht van Falck verdeeld worden over de verschillende soorten bedrijven, met specifieke aandacht voor de hoog risico bedrijven en meer algemene veiligheidsmomenten met de bedrijven met een lager risico. De support van Falck wordt zowel individueel als is collectieve sessies aangeboden, zodat alle bedrijven daar baat bij hebben. „Hierdoor denken bedrijven na: Hoe moeten wij ons voorbereiden en onze dienstverlening gaande houden?”

Van incidentbestrijding naar continuïteit

Volgens de havenmeester van Port of Moerdijk wordt de focus voor de bedrijven verplaatst van incidentbestrijding naar bedrijfscontinuïteit. Een veranderende kijk die breder plaatsvindt, meent De Jager: „Dit is een verschuiving die bij bedrijven in crisismanagement gebeurt, door veranderende visie, maar ook door druk vanuit wetgeving, bijvoorbeeld de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten. Hierdoor denken bedrijven meer na: Hoe kunnen wij onze dienstverlening gaande houden en wat betekent dat voor de voorbereiding en de noodorganisatie? Veel bedrijven zijn hier al langer mee bezig, zowel hier als in de rest van Nederland.” Volgens de SBM gaan ook de ledenbedrijven aan de slag met deze verschuiving, Van Liere





Industrie in havengebied Moerdijk.



Patrick van Liere is al jaren betrokken bij de SBM vanuit zijn functie als HSE-engineer bij LyondellBasell en daarvoor als toezichthouder op veiligheid vanuit de gemeente Moerdijk en de OMWB.

zegt hierover: „Hoe zorg je inderdaad dat je als bedrijf aan de voorkant iedereen zo goed mogelijk voorbereid hebt en de risico's inzichtelijk hebt. Maar ook dat, in het geval van een incident, zo snel mogelijk weer de normale gang van zaken draaiende hebt. Bij beide zaken zal Falck gaan ondersteunen.”

Conclusie

Uit het gesprek dat is gevoerd met Van Liere en De Jager, blijkt een vertrouwen in de toekomst van de samenwerking op brandweezorg binnen Port of Moerdijk. Waar voorheen veel veiligheids capaciteit geconcentreerd was op de Post Moerdijk Haven, wordt dat nu meer uitgesmeerd over de bedrijven in het gebied. Met verschil-

lende mogelijkheden en robuuste plannen zal, samen met partners zoals de veiligheidsregio en Falck Nederland, hard worden gewerkt om de haven van Moerdijk nog veiliger te maken.

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



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



Nieuwsberichten

Straddle carrier van KoneCranes uitgerust met zepp.solutions waterstofsysteem

De waterstofaangedreven straddle carrier van KoneCranes is uitgerust met een waterstofbrandstofcelsysteem van zepp.solutions. Het team van KoneCranes biedt tevens ondersteuning bij de integratie ervan in het vernieuwde D200-platform van Konecranes. De implementatie in Hamburg laat nu al zien wat het nieuwe systeem betekent voor de dagelijkse praktijk op de terminal.

Konecranes onderzoekt hoe waterstof een aanvullende optie kan zijn wanneer beperkingen in het elektriciteitsnet of operationele eisen de batterijtechnologie tot het uiterste drijven. Zoals Jonas Brendelberger, CCO van zepp.solutions, uitlegt, is het inpassen van het brandstofcelsysteem, de waterstofopslag en de vermogenselektronica binnen de krappe



De praktijktests met de waterstofaangedreven Konecranes Noell Straddle Carrier in Hamburg leveren positieve eerste resultaten op.

ruimte- en gewichtsbeperkingen van zware havenapparatuur een essentieel onderdeel om waterstof in de praktijk te laten werken. De

krachtige brandstofcelsystemen van Zepp zijn speciaal ontworpen met het oog op precies deze eisen: het combineren van een hoge

vermogendichtheid met geïntegreerde thermische, elektrische en veiligheidssystemen in een compact geheel.

Over zepp.solutions

Zepp.solutions ontwikkelt waterstofbrandstofcelsystemen en waterstofgeneratorsets voor emissievrije stroomvoorziening. De brandstofcelsystemen (50-150 kW) worden al gebruikt in veeleisende toepassingen zoals vrachtwagens, graafmachines en schepen. Gebaseerd op deze bewezen technologie biedt Zepp ook stationaire generatorsets aan met een vermogen van 150 tot 600 kW. Deze units leveren betrouwbare, off-grid stroom gedurende lange perioden en kunnen worden gebruikt op bouwplaatsen, als laadpunten voor batterij-elektrische wagenparken of als schaalbare emissievrije alternatieven voor dieselgeneratorsets. ■

Koninklijke LV Logistics: strategische herinrichting in Nederland

Koninklijke LV Logistics gaat voor een strategische herinrichting van haar Nederlandse organisatie. Deze verandering is gericht op het verder versterken van de dienstverlening, het vergroten van de operationele slagkracht en het ondersteunen van de toekomstige groei van de onderneming. De Nederlandse organisatie wordt voortaan ingericht rond drie gespecialiseerde servicepilaren: Warehousing & Customs, Services en Transport & Project Solutions.

Koninklijke LV Logistics is een wereldwijd opererende logistieke dienstverlener met meer dan 35 vestigingen. Het bedrijf heeft door de jaren heen een sterke reputatie opgebouwd als betrouwbare logistieke partner en is internati-



onaal erkend als specialist in projectlogistiek, waarbij complexe logistieke uitdagingen en supply chain-oplossingen worden verzorgd voor klanten in uiteenlopende sectoren. Als onderdeel van deze herinrichting worden de operationele activiteiten in Nederland vanaf november 2026 geconcentreerd op de locatie in

Rotterdam-Maasvlakte. De activiteiten op het gebied van Freight Forwarding blijven gevestigd op de bestaande locatie nabij Amsterdam-Schiphol. Verder heeft LV Logistics recent een nieuwe locatie geopend in Schoonebeek (Drenthe) om de connectie met het Noorden van het land verder te versterken.

Nieuw hoofdkantoor

Het internationale hoofdkantoor van LV Logistics blijft in Vlaardingen gevestigd, maar op een andere locatie. Vanaf begin februari 2027 werken de Global Executive Board en de wereldwijd ondersteunende afdelingen vanuit een historisch pand in het centrum van Vlaardingen, aan de haven, vlakbij de plek waar LV Logistics ruim 100 jaar geleden haar activiteiten begon, destijds nog onder de naam J. Lensveld & Zonen.

Gedurende de overgangsperiode blijven de dienstverlening, operationele continuïteit en de bestaande contacten voor klanten volledig gewaarborgd. Koninklijke LV Logistics blijft zich wereldwijd inzetten voor betrouwbare, innovatieve en hoogwaardige logistieke oplossingen. ■

InterClassics Maastricht haalt iconische Mille Miglia naar Nederland

In 2027 is het honderd jaar geleden dat de Mille Miglia voor het eerst van start ging in Brescia. InterClassics Maastricht grijpt dit eeuwfeest aan om de 32e editie van de oldtimerbeurs in MECC Maastricht volledig in het teken te zetten van de Mille Miglia. Met de wereldberoemde Italiaanse langeafstandsrit als thema brengt InterClassics het heroïsche verhaal tot leven in Maastricht. De oldtimerbeurs vindt plaats van 14 tot en met 17 januari.



Tussen 1927 en 1957 vormde het Italiaanse landschap vierentwintig keer het decor voor een race van bijna 1.600 kilometer. De Mille Miglia leidde van Brescia naar Rome en terug en voerde over openbare wegen dwars door dorpen, landerijen en over bergpassen. De race droeg bij aan de internationale bekendheid van merken als Alfa Romeo, Maserati en Mercedes-Benz en vormde in 1940 het officiële debuut van Ferrari. In het honderdste jubileumjaar van de Mille Miglia krijgt het

publiek op InterClassics Maastricht de wagens en verhalen die de race groot maakten van dichtbij te zien. ■

Onder auspiciën van Katoen Natie, The Phoebus Foundation, Indaver en Hannibal Books

Bouw van de grootste beiaard ter wereld

Katoen Natie, The Phoebus Foundation, Indaver en Hannibal Books maken de grootste en meest complete concertbeiaard ter wereld. Emmanuelle en Robert Huts, kleinkinderen van topman Fernand Huts van Katoen Natie, gaven onlangs de eerste slag aan Singelbergbeiaard: een nieuw hoofdstuk in vijf eeuwen beiaardgeschiedenis begint. Zo kreeg de toekomstige Singelbergbeiaard op 18 augustus zijn eerste stem. Bij Koninklijke Eijsbouts in Asten is de eerste klok gegoten van een monumentale nieuwe concertbeiaard met 81 klokken, zes en een halve octaaf en een totaalgewicht van ongeveer 60 ton. De eerste symbolische klokkenslag is gegeven door de kleinkinderen van Fernand en Karine Huts. Daarmee is meteen zichtbaar waar dit project werkelijk over gaat: niet alleen over het bouwen van een uitzonderlijk muziekinstrument, maar over het doorgeven van erfgoed van generatie op generatie.

Fernand Huts' kleinkinderen Emmanuelle en Robert geven de eerste slag.

Niet met een galaconcert of een officiële opening, maar met vuur, vloeibaar brons en eeuwenoud vakmanschap begint op 18 augustus het verhaal van de Singelbergbeiaard. Het gieten van de eerste klok vormt het tastbare begin van een project waarmee Katoen Natie en The Phoebus Foundation een nieuwe laag willen toevoegen aan een traditie die al meer dan vijf eeuwen tot het culturele DNA van de Lage Landen behoort. Zoals elke historische beiaard ooit begon met één klok, krijgt ook Singelberg nu zijn eerste stem. Dat precies de kleinkinderen de eerste slag geven, vat de ambitie samen: dit instrument wordt niet voor één generatie gebouwd, maar voor de generaties die nog komen en de vele mensen die nog moeten geboren worden.

Moed

„Elke historische beiaard die wij vandaag bewonderen, was ooit een nieuwe beiaard. Iemand moest toen de moed hebben om verder te kijken dan zijn eigen generatie. Met de Singelbergbeiaard doen wij hetzelfde. Wij bouwen niet aan een monument voor vandaag, maar aan erfgoed dat nog eeuwen mensen zal samenbrengen. Dat onze kleinkinderen vandaag de eerste slag geven, maakt dat idee bijzonder tastbaar. Zij vertegenwoordigen precies de generaties voor wie we dit instrument bouwen”, aldus Fernand Huts, voorzitter van Katoen Natie en The Phoebus Foundation SON.

Meest complete concertbeiaard

De vraag waarom vandaag nog een monu-



Het vloeibare brons wordt bij circa 1.100 °C in de klokvorm gegoten.

mentale beiaard bouwen, staat centraal in het hele project. Met 81 klokken, zes en een halve octaaf, circa 60 ton brons en een zwaarste klok van ongeveer 11,5 ton moet Singelberg uitgroeien tot de meest complete concertbeiaard ter wereld. Maar vooral wil het instrument de beiaardkunst verder ontwikkelen: als concertinstrument, als plek voor nieuwe composities, als laboratorium voor onderzoek en als ontmoetingsplaats voor beiaardiers, componisten en studenten uit binnen- en buitenland. De Singelbergbeiaard wordt dan ook geen reconstructie van het verleden. Eeuwenoud vakmanschap wordt verbonden met hedendaags onderzoek en internationale artistieke ambitie. Nieuwe muziek wordt speciaal voor het instrument geschreven, internationale ontmoetingen en masterclasses zullen plaatsvinden en de totstandkoming wordt vastgelegd in een rijk geïllustreerde publicatie. Zo wil Singelberg niet alleen een uitzonderlijke beiaard bouwen, maar ook een volgende stap zetten in de geschiedenis van het instrument.

„Erfgoed leeft alleen wanneer elke generatie bereid is er een nieuwe betekenis aan toe te voegen. De Singelbergbeiaard verbindt eeuwen vakmanschap met hedendaags onderzoek, internationale samenwerking en artistieke ambitie. Zo tonen we dat een levende traditie niet alleen wordt bewaard, maar ook voortdurend verder groeit,” aldus Katharina Van Cauteren, Chief Executive Officer The Phoebus Foundation SON.

Maatwerk

Ook technisch wordt Singelberg maatwerk. De 81 klokken worden in een volledig open opstelling geplaatst in een nieuwe beiaardtoren op de historische Singelberg site. In het hart van de toren komt een speelkamer met een uitzonderlijk klavier van zes en een



Familie Huts en medewerkers.



halve octaaf. Klokken, frame, ophanging, mechaniek, akoestiek en architectuur worden als één geheel ontwikkeld. De toren wordt tegelijk toegankelijk voor bezoekers, zodat zij niet alleen de klank kunnen horen, maar ook het samenspel tussen beiaardier, klavier, mechaniek en klokken van dichtbij kunnen beleven.



Fernand Huts, voorzitter van Katoen Natie en The Phoebus Foundation SON.

Koninklijke Eijsbouts

Voor de klokken werkt het project samen met Koninklijke Eijsbouts in Asten. Daar ontmoeten eeuwenoud ambacht en modern onderzoek elkaar. Verschillende klokprofielen en materialen worden onderzocht om diepe klokken warm en krachtig te laten klinken en de hogere klokken helder en sprankelend te maken. Als historische inspiratiebron wordt onder meer gekeken naar de beroemde basklok uit 1459 van de Antwerpse Onze-Lieve-Vrouwekathedraal. De eerste klok die op 18 augustus werd gegoten, markeert het moment waarop jaren van ideeën en onderzoek voor het eerst letterlijk in brons worden vastgelegd.

Peter- en meterschap

De Singelbergbeiaard wordt niet alleen door brons, maar ook door mensen gedragen. Daarom is op 18 augustus het peter- en meterschap van het instrument centraal geplaatst: particulieren, families, bedrijven, verenigingen en vriendenkringen kunnen zich verbinden aan een klok en zo deel worden van de Singelbergbeiaardfamilie. Singelberg was eeuwenlang het bestuurlijke hart van het Land van Beveren en is vandaag de zetel van Katoen Natie en Indaver. De site groeit verder als culturele campus waar kunst, landschap, erfgoed, restauratie, onderzoek, muziek en ondernemerschap elkaar ontmoeten. De beiaardtoren wordt er geen geïsoleerd monument, maar het muzikale hart van de site en vanaf 2028 een bestemming voor publiek én voor de internationale beiaardwereld. „De Singelbergbeiaard wordt vandaag gegoten, maar voor eeuwen gebouwd. Hij schrijft een nieuw hoofdstuk in de eeuwenoude cultuur- en beiaardtraditie van de Zuidelijke Nederlanden,” benadrukt Fernand Huts, voorzitter van Katoen Natie en The Phoebus Foundation SON.

BOEKBESPREKINGEN

De Canon van de Koninklijke Marine

Bij de Uitgeverij Walburg Pers verscheen onlangs het buitengewoon interessante boek "De Canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht". Anne Doedens en Matthieu Borsboom tekenden als auteurs.



Zeemacht

'De Canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht': een boek waarin in 50 vensters zicht wordt gegeven op de rijke historie van de zeemacht van Nederland. Van 1488 tot nu. Zowel ten tijde van de Republiek als van het Koninkrijk Nederland. 50 gedenkwaardige onderwerpen, naar het voorbeeld van de landelijke Canon van de Nederlandse geschiedenis. Met zaken die iedereen, professional of liefhebber, zou moeten weten.

Diverse thema's

Dit boek gaat niet alleen over zeehelden of zeeslagen. Het gaat ook over geuzen, kapers, slavernij, over wapens, of de overgang van zeil naar hout en stoom en die naar de tijd van automatisering, over de eerste mariniers en moderne acties onder de vlag van de NAVO. De thema's zijn rijk geschakeerd. Lijnen worden getrokken vanuit het verleden naar het heden. Zo komen zeeschilders aan bod, van de Van de Veldes tot hun moderne collega's.

Marine

Ingegaan wordt op de rol van vrouwen, van de zeventiende eeuw tot op de huidige dag. Roemruchte onderdelen van de marine en hun geschiedenis worden besproken, van het optreden van de mariniers, dicht bij huis en verder weg, tot de operaties van de vloot, de Onderzeedienst, Mijnen dienst of de Marine Luchtvaartdienst.

Wereldwijd

Het verhaal is wereldwijd. Van acties in verre streken tot de marine in Nederlands-Indië. Een must voor iedereen die geïnteresseerd is in Nederlands rijke marineverleden.

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

"De Canon van de Koninklijke Marine" (ISBN 978-94-6456-631-4) telt 224 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd en werd ingebonden als hardback uitgegeven. Het boek kost 34.99 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.

Twintig jaar Cruisevaart op Rotterdam

Bij de Uitgeverij Lanasta verscheen het buitengewoon interessante boek "Twintig jaar Cruisevaart op Rotterdam". Cor Van Gent tekende als auteur.



Cruiseschepen

Tot 2004 bezochten cruiseschepen die Nederland aandedden uitsluitend de cruiseterminal in Amsterdam of Vlissingen. Rotterdam was niet in trek en deed niets om haar imago te verbeteren. Dit veranderde na de turbulente gemeenteraadsverkiezingen in 2002.

Passagiersschepen

Het beleid werd radicaal omgegooid en passagiersschepen waren weer welkom. Er werd campagne gevoerd om deze schepen terug te halen en de voormalige passagiersterminal van de vroegere Holland-Amerika Line werd in ere hersteld. Rotterdam was klaar om, net als in de tijden van weleer, opnieuw grote passagiersschepen te ontvangen.

20 jaar

Nu, met dit boek blikte de auteur terug op 20 jaar cruisevaart op Rotterdam en stelt dat Rotterdam daar zeker in geslaagd is en nog steeds aan populariteit wint. Alle schepen die in de afgelopen 20 jaar Rotterdam bezocht hebben worden in beeld gebracht, ook die die inmiddels uit de vaart zijn genomen.

Een aanrader voor diegene die geïnteresseerd is in de maritieme geschiedenis van Rotterdam!

"Twintig jaar Cruisevaart op Rotterdam" (ISBN 978-94-6456-591-1) telt 164 bladzijden, is rijkelijk geïllustreerd en werd als een hardback uitgegeven. Het boek kost 36.99 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.

In lange rok de koraalriffen op

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen recent het boek "In lange rok de koraalriffen op. Anna Weber-van Bosse (1852-1942). Algendeskundige". Andrea Kieskamp tekende als auteur.

Algen

Een jonge vrouw uit een voornaam Amsterdamse familie, die niets liever doet dan in slootjes grabbelen en algen verzamelen. Die al op haar 26ste weduwe wordt en zich als toehoorder inschrijft aan de universiteit van Amsterdam.

Hugo de Vries

Die 'dronken van vreugde' wordt van de colleges

plantkunde bij de beroemde botanicus Hugo de Vries, en zich vervolgens ontwikkelt tot een algendeskundige van wereldformaat.



Expeditie

Anna Weber-van Bosse. Samen met haar tweede man en Amsterdams hoogleraar zoölogie Max Weber reist ze de wereld over. Hij verzamelt dieren, zij algen. Met als hoogtepunt hun expeditie met Hr.Ms. Siboga, een tot drijvend laboratorium omgebouwd stoomschip van de marine.

Onderzoek

Tijdens deze reis door de wateren van Nederlands-Indië is zij als eerste vrouw ter wereld verantwoordelijk voor het botanisch-oceanisch onderzoek en toont ze aan dat koraalriffen levende organismen zijn die alleen kunnen voortbestaan dankzij het symbiotisch samenleven met algen.

Eredoctoraat

Haar grote bijdrage aan de mariene wetenschap leverde haar, als eerste vrouw in Nederland, in 1910 een eredoctoraat op.

Net alle publicaties van Walburg Pers buitengewoon interessante lectuur!!

"In lange rok de koraalriffen op" (ISBN 9 789464 565645) telt 232 pagina's, werd softback uitgegeven. Het boek kost 29.99 euro.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website.

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



Knowledge grows



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



LIFTAL

Member of the KIS Group



MARITIEM



BOUW



OFFSHORE



ENERGIE



INDUSTRIE



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

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

LIFTAL Rotterdam
p/a Admiraal de Ruyterstraat 24
3115 HB Schiedam

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

