

seaport

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK



25e JAARGANG
NUMMER 5 - 2016

 **25jaar**
de juiste koers
WWW.SEAPORT-MAGAZINE.NL



*„If there is a better way,
we will find it for you!“*



Trimodal Europe BV
Hoefsmidstraat 41, 3194 AA Hoogvliet Rotterdam
Tel: +31(0)10 2310230 • Fax: +31(0)10 2310239
operations@trimodal-europe.com • www.trimodal-europe.com

Versijnt 8 x per jaar
Abonnement m.i.v. 01-01-2016
€ 49,- per jaar (excl. BTW 6%)
Losse nummers € 8,95 incl. BTW
Abonnement loopt van 1 jan. t/m 31 dec.
Opzeggen schriftelijk vóór 1 december.

UITGEVERIJ

JVD Productions

FOTO'S / REDACTIE

Deelnemende bedrijven
Adverteerders

REDACTIEMEDEWERKERS

L. Gille
A. Oosting
H. van de Voorde

ADVERTENTIE-ACQUISITIE



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

LAY-OUT & DRUKWERK



Celsiusstraat 7
6003 DG Weert
T +31 (0)495 521 621
F +31 (0)495 540 693
I www.drukkerijkuypers.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie of 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

MAGAZINE

■ TRANSPORT & LOGISTIEK

Voorwoord

Bij het ter perse gaan van Seaport nummer 5 is Brexit inmiddels een feit. Een toch wel verrassende ontwikkeling die tot onzekerheid kan leiden in het internationale handelsverkeer. Tegelijkertijd is het een wake up call voor de EU. In deze uitgave van Seaport Magazine Transport & Logistiek in haar zilveren jaar, is het hoofdthema het spoorgoederenvervoer. In zijn toeristische woonplaats Burgh-Haamstede, op ruim een half uur van de regio Rotterdam, gaat Don van Riel nader in op allerlei spoorgerelateerde zaken. De managing director van spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Hoogvliet bekleedt diverse nationale en internationale bestuursfuncties. Zo is hij voorzitter van de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederen Wagons (NVPG) en voorzitter van de Belangenvereniging Zeehaven Expeditieuren en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE). Don ziet het als zijn levenswerk om het milieuvriendelijke vervoer over het spoor en het water te bevorderen en de congestie over de weg te beperken.

In een interview met Hans-Willem Vroon van RailGood wordt ingezoomd op verbetering van het ondernemingsklimaat voor het vervoer van goederen op het spoor. Door goed samen te werken en de krachten te bundelen in RailGood, realiseren ondernemingen kostenbesparingen op de inkoop van diensten bij ProRail.

Centrale thema op de Ravelijnlezing in Bergen op Zoom was 'maintenance', met een heus 'living lab' op de Grote Markt. In een uitgebreide reportage wordt teruggeblikt op de Ravelijnlezing en het aansluitende culinaire evenement ProefMei. Ook is er een sfeerverhaal over het Symposium grensoverschrijdende samenwerking in Putte Stabroek, georganiseerd door de gemeente Woensdrecht. Keynote speaker was Wouter De Geest van BASF Antwerpen. De site in Antwerpen is na het Duitse Ludwigshafen de grootste productiesite van de chemie, met ruim 5.000 werknemers uit (voornamelijk) de Belgisch-Nederlandse grensstreek.

Tevens is er ruime aandacht voor Dutch Marine BV van Paul Verschure. Dit Zeeuwse bedrijf heeft in opdracht van Damen een drijvend droogdok met een lengte van 260 meter onlangs naar Vlissingen gesleept.

Richard van Krimpen, Manager Verkeersleiding Rotterdam Goederen bij ProRail, is te gast in de rubriek Havenberoepen.

Henk van de Voorde
Hoofredactie

Inhoud nummer 5-2016

Verbeteren corridors heeft de hoogste prioriteit	2
Holmatro zet nieuwe standaard voor rerailling.....	7
RailGood zet zich in voor goed ondernemingsklimaat op het spoor.....	10
Ketenregisseur met hart voor het spoor.....	12
BASF stevig verankerd in Antwerpen	14
De grens is slechts een litteken in het landschap.....	16
Havenberoepen: Richard van Krimpen van ProRail.....	20
Dutch Marine sleept drijvend droogdok naar Vlissingen	24
Duurzame innovatie in West-Brabant.....	28
Nieuws op het spoor	30
Rondleiding in high tech engineering	31
Boekbesprekingen.....	36



Spoorgoederenvervoer van en naar Nederland neemt toe

Verbeteren corridors heeft de hoogste prioriteit

Door: Henk van de Voorde

Het spoor speelt nog altijd een bescheiden rol in het Nederlandse goederenvervoer. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt dat in 2015 slechts 2,4 procent van alle vervoerde goederen in Nederland via het spoor ging. Wel is er zo'n 4 miljoen ton meer vervoerd dan een jaar eerder. In 2015 werd er in totaal 42 miljoen ton aan goederen vervoerd over Nederlands spoor, 7 procent meer dan in 2014. Het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor steeg met 4 procent. Vooral het vervoer van goederen naar Nederland nam fors toe. Duitsland is al jaren onze belangrijkste handelspartner. Dat blijkt ook duidelijk uit het spoorvervoer. Van de goederen die over het Nederlandse spoor werden vervoerd, ging het grootste deel naar Duitsland of vice versa. Veel treinverkeer gaat echter ook verder, naar Italië, Zwitserland, Oostenrijk, maar ook richting Centraal- en Oost-Europa en zelfs tot in Rusland en China.

Het Nederlandse goederenvervoer per spoor is voornamelijk grensoverschrijdend. In 2015 kwam 9 miljoen ton goederen Nederland binnen, 27 miljoen ton goederen verliet het land. Bovendien werd 2 miljoen ton goederen over Nederlands grondgebied vervoerd, zonder hier geladen of gelost te worden. Het betreft goederenvervoer tussen België en Duitsland over het Nederlandse spoornet.

Hoewel Nederland een van de drukste spoornetten van de EU heeft, is het goederenvervoer per spoor relatief beperkt. Het spoornet in Nederland wordt in vergelijking met andere Europese landen relatief veel voor passagiersvervoer gebruikt. Daarnaast wordt in ons land relatief veel per schip vervoerd. In Nederland gaat bijna 40 procent van het goederenvervoer (buiten de zee of de lucht) per binnenvaart. In de hele EU is dat gemiddeld 7 procent. Een goed

waternetwerk is niet in alle Europese landen voorhanden. Nederland heeft op twee EU-landen na de meeste kilometers aan bevaarbare waterwegen.

Containers

Ruim een derde van de goederen die in 2015 per trein vervoerd werden, zat in containers. Daarnaast bestond een groot deel van de vracht uit kolen en ertsen. Andere goederen die per spoor werden vervoerd zijn bijvoorbeeld chemicaliën, metaal(-producten) en transportmiddelen.

TEN-T congres

Tijdens het driedaagse TEN-T congres van eind juni in Rotterdam was er speciale aandacht voor het grensoverschrijdend vervoer van goederen, voor de multimodale corridors op het hoofdnet. Er zijn negen corridors die kris-kras door Europa lopen.



De business conference over spoorgoederencorridors werd georganiseerd door Nederland (als voorzitter van de Europese Unie) en de Europese Commissie. In een speciale verklaring hebben de ministers van de EU landen (en die van Noorwegen en Zwitserland) vastgelegd dat dit spoorgoederenvervoer op korte termijn moet worden verbeterd. In nauwe samenwerking met de spoorsector, zoals de beheerders van het spoor, de vervoerders, goederenterminals, verladers en de industrie.

Schaalvergroting

Het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T) is een gezamenlijk netwerk, dat nationale vervoersnetwerken voor goederentransport en passagiersvervoer op het land, in de lucht en over water met elkaar verbindt. De schaalvergroting van de schepen brengt groeiende vervoersvolumes met zich mee, over steeds langere afstanden. De behoefte aan een efficiënt transportnetwerk op Europees niveau wordt daarmee steeds groter. Naast het verbinden van bestaande netwerken, stelt de Europese commissie in haar TEN-T doelstellingen ook de vergroening van mobiliteit centraal. Vandaar dat milieuvriendelijke modaliteiten als vervoer over het water én per spoor worden gestimuleerd.

Sectorbreed

In een sectorbrede verklaring heeft de spoorgoederenbranche zich gecommitteerd aan het verder ontwikkelen van de reeds bestaande spoorgoederencorridors ofwel de hoofdroutes voor internationale goederentreinen. Dit moet het voor alle partijen gemakkelijker maken goederen met vrachtreinen over het Europese continent te vervoeren. De sector gaat met haar toezeggingen een stap verder dan wat er in de Europese regelgeving wordt voorgescreven.

De politieke overeenstemming gaat namelijk vergezeld van een uitgebreide verklaring van de gehele Europese spoorsector, met daarin gedetailleerde afspraken over te ondernemen acties.

Dienstregelingen

De spoororganisaties zijn bijvoorbeeld overeengekomen om informatie over verwachte aankomsttijden van treinen te gaan verstrekken; om dienstregelingen inclusief onderhoudswerkzaamheden op grensoverschrijdende routes op elkaar af te stemmen en om maatregelen te nemen voor zowel de beperking van geluidshinder, als voor de invoering van het Europese Rail Traffic Management Systeem (ERTMS). Door de nauwe afstemming tussen het Europese TEN-T netwerk, de Rail Freight Corridors en het werk aan ERTMS inzake de corridors kan aanspraak worden gemaakt op financi-



ele ondersteuning vanuit CEF (Connecting Europe Facility), een financieel instrument van de EU voor transport en vervoer.

Versnipperd

Nederland is verbonden met drie Rail Freight Corridors: Rhine-Alpine, North Sea-Mediterranean en North Sea-Baltic Sea. "Met name op de corridors moet er één (veiligheids) systeem komen. De corridors zijn essentieel voor ons land, maar door veel te nationalistisch denken lieten aansluiting en afstemming in het internationale spoorgoederenvervoer te wensen over. Het spoorvervoer is te veel versnipperd. De nieuwe afspraken met betrekking tot het grensoverschrijdende railgoederenvervoer zijn dan ook een goede zaak", aldus Don van

Riel, voorzitter van zowel de Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG) als van de Belangenvereniging Zeehaven Expeditieuren en internationale Logistieke Dienstverleners (BZE). In de Fenex, de brancheorganisatie van expediteuren en logistieke dienstverleners, is Van Riel de contactpersoon voor overheden, havens en terminals in verband met spoorgelateerde zaken. Hij vertegenwoordigt de Fenex in de Europese Clecac.

Kostenbesparing

In Nederland en België mogen treinen met een maximale lengte van 750 meter rijden en ook in Duitsland rijden er langere treinen. Er is zelfs een trein van 1.000 meter van Rotterdam naar Duisburg gereden. Er is

Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs.

Ons kantoor bestaat uit advocaten die zich hebben gespecialiseerd in het maritiem-, vervoer- en transportverzekeringsrecht.

Wij zijn met name gespecialiseerd in:

Ladingschades / aansprakelijkheid - Aanvaringen / schadevaringen -
Casco-schades - Geschillen tussen werven en scheepseigenaren -
Polisdisputen - Hulpverlening / averij-grosse - Bevrachtingsgeschillen -
Arbeidsrecht - Letselschades binnenvaart - Het opstellen en
begeleiden van (bouw)contracten en algemene voorwaarden.



smallegange

Voor nadere informatie

De Rotterdam Oost Toren High Rise 28e Etage
Wilhelminakade 143, 3072 AP Rotterdam
T 010 201 00 70 F 010 412 04 03 I smallegange-lawyers.com

OPLEIDING, TRAINING, SIMULATIE EN ADVIES



STC-AMSTERDAM

Cursussen Vervoer & Logistiek

- Scheepvaart, Vervoer & Expeditie | startdatum 15-9-2016
- Expediteur | startdatum 8-9-2016
- Douanedeclarant | startdatum 8-9-2016
- Luchtvrachtexpediteur | startdatum 13-9-2016

Volledig cursusaanbod: www.amsterdam.stc-bv.nl

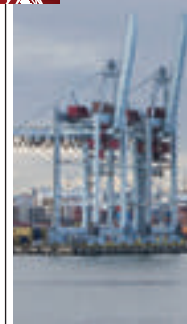
ONDERDEEL VAN DE  STC-GROUP | 020 22 35 622 | INFO@AMSTERDAM.STC-BV.NL

SNOECK SERVICES BV
LASHING & SECURING



EXPERT IN VASTZETTEN
VAN EXCEPTIONELE LADING

Van Veenendaalweg 17 Fax 010 - 428 96 23
3088 HG Rotterdam E-mail info@snoeck.nl
Tel. 010 - 428 96 22 Site www.snoeck.nl



Voortvarend in milieu

Met multifunctionele kraanschepen, duwbakken en reinigings-apparatuur is Bek & Verburg al meer dan 45 jaar voortvarend op het gebied van inzameling van scheepsafvalstoffen, reiniging van duwbakken, lichters en zeeschepen en het behandelen van schade- en restpartijen. Bek & Verburg heeft vestigingen in Rotterdam, Scheveningen, Amsterdam, IJmuiden en Den Helder.



Bek & Verburg

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

Montrealweg 140, Havennr. 4267
3197 KH Rotterdam-Botlek
Tel. 010 - 428 77 44
Fax 010 - 428 77 49
E-mail info@bek-verburg.nl
Internet www.bek-verburg.nl



HRS HOLLAND
REEFER
SERVICE

**Do what has to be done as
efficiently as possible**

HOLLANDREEFERSERVICE.COM

We are a lean, no-nonsense organization with one goal and that is to keep your reefers and gensets running. Our commitment to quality, reliability and flexibility guarantees the best customer service imaginable.

Theemsweg 48 - 3197 KM Rotterdam Botlek - The Netherlands
T +31 181 234 244 - info@hollandreeferservice.nl

inmiddels een gezamenlijke inspanning om het rijden met langere treinen ook door de corridors mogelijk te maken. Dit zal leiden tot een kostenbesparing voor het spoorvervoer van ongeveer 15 procent en zal tevens de concurrentiepositie van de Nederlandse havens versterken. In Italië en Spanje is er een gewichtsrestrictie vanwege de bergen. Door de nieuwe Gotthard-tunnel, onderdeel van Corridor Rhine-Alpine, wordt het rijden met langere treinen (tot 750 meter) ook mogelijk in Zwitserland.

Liefdewerk oud papier

Van Riel is spoor specialist bij uitstek met tal van nationale en internationale spoorge-relateerde lobbyfuncties. Allemaal 'liefdewerk oud papier', maar het spoor gaat hem nu eenmaal na aan het hart. Don van Riel is ook lid van Rotterdam Port Promotion Council, Rail Cargo Information Netherlands, de verladers organisatie EVO en Marine Club Rotterdam. Daarnaast adviseert de voormalige spoorman van het jaar ook het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven van Antwerpen, Zeeland Seaports en Groningen Seaports.

Capaciteitsprobleem

"Ik probeer altijd sectorbreed mee te denken. Ik maak me zorgen om de bereikbaarheid per spoor vanwege de bouw van het derde spoor in Duitsland in aansluiting op de Betuweroute. Daarvan ondervinden de Nederlandse en Vlaamse havens de nadelige gevolgen. Vooral in Rotterdam en Antwerpen krijgen we straks een capaciteitsprobleem om de treinen weg te rijden naar Duitsland. Dit wordt helaas onderschat door de overheid. Nederland blijft achter met investeringen op het gebied van veiligheid en infrastructuur. Er is behoefte aan meer spoor, maar door het bezuinigen van de overheid kan er helaas minder per spoor vervoerd worden", verklaart Don van Riel, in het dagelijks leven managing director van spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Rotterdam.

Kennisdeling

Een kwart van alle CO₂-uitstoot in de wereld wordt veroorzaakt door personenvervoer en goederenvervoer. Door de mondiale verkeersstroom groeit dit aandeel met enkele procenten per jaar. Nederland loopt internationaal voorop met het vergroenen van de vervoersbranche. Door kennis te delen en goede initiatieven van elkaar over te nemen kan het transport wereldwijd milieuvriendelijker worden gemaakt. Omdat auto's en vrachtwagens voor een groot deel verantwoordelijk zijn voor de uitstoot van de broeikasgassen, is met het duurzamer maken van de transportsector veel winst te behalen. "Met Trimodal zijn we wel spoorweggerelateerd, maar onze naam duidt ook

op andere modaliteiten. Over het water kunnen veel grotere volumes worden vervoerd dan per spoor, maar het moet wel kunnen. Wij benutten het water als het tijdschnellere kan. Bovendien moet er een aansluiting zijn op rivieren als de Rijn, de Schelde en de Maas. Een stad als München is daardoor aangewezen op het spoor", aldus Don van Riel.

IJzeren Rijn

Don van Riel blijft lobbyen om de de IJzeren Rijn in ere te herstellen. Het is de oude goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach via Neerpelt, Weert en Roermond. "Bij calamiteiten op de bestaande verbindingen van Rotterdam en Antwerpen naar het Duitse achterland, zijn de files en vertragingen niet te overzien. Nederland, België en Duitsland dienen zich sterk te maken in Brussel om de IJzeren Rijn op een verantwoorde wijze te heropenen, indien mogelijk met Europees geld."



Vlissingen-Antwerpen

Het klinkt zo mooi: het milieuschadelijke transport over de weg ontlasten en het vervoer per binnenvaartschip en per spoor bevorderen. Waar de distributie naar het achterland via het vervoer over het water echter flink is toegenomen, blijven de treinpaden steken op slechts luttele procenten van het totale goederenvervoer in Nederland. Met het aanleggen van acht kilometer spoor langs de A4 of het Schelde-Rijnkanaal kan er een directe verbinding komen tussen Vlissingen en Antwerpen. Treinen met gevaarlijke stoffen hoeven dan niet meer zinloos door dichtbevolkte gebieden in West-Brabant en Zuid-Holland te rijden om in Kijfhoek te rangeren en dezelfde route weer terug te rijden naar Antwerpen of via de Brabant route Breda/Tilburg/Eindhoven naar Venlo en Duitsland te rijden.

VeZa-boog

"Een optimale ontsluiting is essentieel voor de ontwikkeling van de havens in het alge-

meen en de distributie naar het achterland in het bijzonder. Met de aanleg van de VeZa-boog zouden treinen richting Antwerpen al ruim voor Bergen op Zoom in zuidelijke richting kunnen afslaan. Diverse partijen pleiten al jaren voor de bouw van deze spoorverbinding. De aanleg ervan geniet echter geen enkele prioriteit bij zowel de Nederlandse als de Belgische overheid. Er zijn diverse initiatieven in Zeeland en Brabant om deze goederenlijn wel aan te leggen. Daarmee wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen op de lijn Vlissingen-Rosendaal-Dordrecht aanzienlijk verminderd. Ik heb de hoop op de aanleg van de VeZa-boog zeker nog niet opgegeven. Hetzelfde geldt voor de aanleg van een Oostelijke spoorlijn richting België", zegt Van Riel.

Spoorlijn Axelse Vlake-Zelzate

Frank de Meijer, Vice President van staalgigant Outokumpu, sluit zich van harte aan bij

deze woorden. "De aanleg van de spoorlijn Axelse Vlake-Zelzate is van groot belang voor een goede ontsluiting van de haven- en industriegebieden. Via spoorvervoer halen we jaarlijks 10.000 vrachtwagens van de weg. Dat zouden er echter nog veel meer kunnen zijn. Vandaar dat we ons al vele jaren sterk maken voor de komst van een nieuwe spoorlijn vanaf de Axelse Vlake tot Zelzate. De komst van dit Oostelijke spoor zou onderdeel moeten worden van de bouw van de nieuwe zeesluis waar een investering van een miljard euro mee gemoeid is en die vooral de Vlaamse belangen dient, met name die van de haven van Gent. De spoorlijn is begroot op zestig miljoen euro. Op een miljard is dat een relatief laag bedrag. De Zeeuwse havens en de haven van Gent willen meer samenwerking met elkaar. De oplossing ligt in het koppelen van infrastructuurle voorzieningen. De aanleg van het spoor Axel-Zelzate zou onderdeel moeten worden onderdeel van het enorme infrastructuurle project Zeesluis", aldus De Meijer.

Eerste schepen bevestigd voor Wereldhavendagen

Foto: Koninklijke Marine

De eerste vijf deelnemende schepen aan de Wereldhavendagen zijn bekend. De Koninklijke Marine is in ieder geval aanwezig met amfibisch transportschip Zr. Ms. 'Rotterdam'. Na een jaar van afwezigheid is ook de komst van een onderzeeboot bevestigd. "Zr. Ms. 'Zeeleeuw' zal open zijn voor het publiek", meldt Sabine Bruijninx, directeur Wereldhavendagen. "Eveneens bijzonder is de komst van de 'Heinekenboot'."

De 'Heinekenboot' heet in het echt de 'For-Ever' en is het 90 meter lange binnenvaartschip van de familie Van der Knaap, dat in opdracht van NedCargo exportbier van de Heineken-fabriek in Zoeterwoude via het Transferium in Alphen aan de Rijn naar de Rotterdamse en Antwerpse haven brengt. Het schip is specifiek voor die taak gebouwd en kan bijvoorbeeld probleemloos onder de spoorbrug bij Gouda door, daar waar veel binnenvaartschepen moeten wachten. Vandaar dat dit schip ook wel als een 'Gouwenaar' wordt aangeduid.



Foto: Koninklijke Marine

Binnenvaartcruise

De 'For-Ever' is op de zaterdag en zondag van de Wereldhavendagen present. Op vrijdag ligt het containerbinnenvaartschip 'Martinique' van de familie Oomen ter bezichtiging aan de Westerkade. Dit schip, maar liefst 110 meter schoon aan de haak, vaart sinds 2008 met containers tussen Hengelo en Rotterdam. De 'Martinique' beschikt over twee appartementen aan boord, waarvan er eentje beschikbaar is voor gasten die willen meevaren op een 'binnenvaartcruise'.

Touch and go

Het vijfde 'confirmed' schip is de imposante P&O cruise ferry 'Pride of Rotterdam' (of zusterschip 'Pride of Hull') die speciaal voor de Wereldhavendagen op zaterdag en zondag door zal varen naar de Wilhelminakade om daar kortstondig aan te meren en 'straatje te keren' op de rivier. Een 'touch and go' in luchtvaarttermen.

Kwartet

Het is jammer dat dit jaar ms. 'Rotterdam' van de Holland America Line niet aanwezig is, anders was het kwartet 'Rotterdam'-schepen (ss Rotterdam, Zr. Ms. Rotterdam, ms. Rotterdam en de Pride of Rotterdam) op de Wereldhavendagen compleet. Hoewel toegezegd, is de komst van alle genoemde schepen onder voorbehoud.

Over de Wereldhavendagen

De Wereldhavendagen is het grootste jaarlijkse maritieme evenement van Nederland. Het evenement wordt in 2016 voor de 39e keer georganiseerd en vindt plaats op 2, 3 en 4 september. Bezoekers van jong tot oud kunnen naast scheepsbezichtigingen, demonstraties op het water en presentaties van havenbedrijven, onder andere genieten van een uitgebreid cultureel programma. In 2015 trok het evenement meer dan 320.000 bezoekers.



Fotografie: Anne Reitsma

Jarenlange rerailing-ervaring gecombineerd met de modernste technologie Holmatro zet de nieuwe standaard voor rerailing

Sinds jaar en dag zijn rerailing systemen beschikbaar. Aanbieders claimen dat zij het meest innovatieve en lichtgewicht systeem in hun assortiment hebben, maar uit ervaring van gebruikers blijkt dat dit niet altijd het geval is. Na intensieve studie naar het rerailing-proces en bestaande rerailing systemen, komt Holmatro met een 3-tal revolutionaire Rerailing Systemen, waarbij jarenlange rerailing-ervaring uit de markt gecombineerd is met de modernste technologie.

Snellere, veiligere en meer gecontroleerde rerailing oplossingen, geschikt voor alle soorten railvoertuigen

Als het gaat om het terug in het spoor plaatsen van een ontspoord voertuig, is het belangrijk om snel, veilig en gecontroleerd te werk te gaan. Het verkorten van het oponthoud - en daarmee de kosten - is de voornaamste prioriteit, evenals het bieden van een veilige werkomgeving tijdens het heffen, positioneren en dalen van het spoorwegvoertuig. Met dit als leidraad heeft



Holmatro extreem gebruikersvriendelijke oplossingen ontwikkeld om de rerailing-werkzaamheden nóg sneller, meer gecontroleerd en veiliger uit te voeren. Ongeacht het type spoorwegvoertuig.

Maximale prestaties met een minimaal gewicht

Dankzij de lichtgewicht onderdelen - tot wel 50% lichter dan die van vergelijkbare systemen verkrijgbaar in de markt - wordt de fysieke belasting van de gebruiker tot een minimum beperkt. Een krachtige Quattro pomp met 4 afzonderlijke pompuitgangen garandeert een gelijke oliestroom naar iedere hefcilinder, ongeacht van het gewicht dat de cilinder draagt. Hierdoor wordt veilig en gecontroleerd synchroon heffen en dalen een stuk gemakkelijker gemaakt. Het zijwaarts verplaatsen van het spoorwegvoertuig is uiterst gecontroleerd en zonder schokken, doordat traditionele stalen lagers vervangen zijn door special glijlagers.

Unieke kenmerken om extra veilig te werken

Naast een snellere doorlooptijd, heeft Holmatro de focus gelegd op veiligheid. Een aantal interessante kenmerken zijn hierdoor aan de systemen toegevoegd. Zo is de pomp draadloos op afstand te bedienen, wat de bediener de mogelijkheid geeft om op een veilige plaats gaan staan en zich vrij te bewegen rondom het spoorwegvoertuig om een oogje in het zeil te houden. Hefcilinders zijn uitgerust met daalregelkleppen met geïntegreerde slangbreukbeveiliging, zodat de last op hoogte blijft bij het plotseling wegvallen van de druk. Instabiliteit wordt tegengestaan door een verklapper op de traverse slede, die alarmeert bij traverse limieten.

Voor iedere rerail-toepassing een passende oplossing

Holmatro heeft 3 sets gedefinieerd, geschikt voor verschillende rerail-omstandigheden; een basis set, een geavanceerde set en een premium set. Op deze manier wordt aangesloten bij de variëteit aan herspoor-toepassingen en budgetten.



ROTTERDAM ENERGY PORT 2016

www.rotterdamenergyport.nl

Hét
havenbrede
energie-
debat

Energievoorziening in balans

Clusterstrategie
Rotterdam en Moerdijk

Next Economy

Businesskansen

Power to products:
kansrijk of niet?

Met topsprekers als:



Yvonne van der Laan
Havenbedrijf Rotterdam



Frits Bruijn
Uniper



Bert de Vries
Ministerie van
Economische Zaken



Richard Verhagen
Huntsman



Manon Janssen
Topsector Energie

Ontmoetingsplatform
haven, industrie en energie

Donderdag 27 oktober 2016
Theater De Stoep

Dorothy Winters voltijds actief voor AYOP

Dorothy Winters is in juni gestart als business development manager offshore bij de Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP). Nadruk in deze functie ligt op offshore wind: het is voor het Noordzeekanaalgebied zaak de uitzonderlijk gunstige ligging én de kwaliteiten van de hier gevestigde bedrijven bij installatie en onderhoud van de geplande windparken krachtig voor het voetlicht te brengen.



Windenergie maakt de komende vijf tot acht jaar een schaa sprong, waarbij drie nieuw geplande windparken een vertienvoudiging (3500 MW) van het huidige opgestelde vermogen gaan opleveren. 'Een meerderheid van de parken komt letterlijk voor de deur te liggen,' zegt Dorothy Winters. 'En dat is nog maar het begin. Het momentum voor offshore wind is aangebroken.'

'Het Noordzeekanaalgebied heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een offshore windregio. We liggen geografisch heel gunstig en onze bedrijven hebben een uitstekend track record in de complexe offshore-markt. Dat bleek bij de assemblageactiviteiten bij HCT voor het Westermeerwindproject op het IJsselmeer, maar ook bij ondersteuning van de installatie van een project als Luchterduinen. We hebben alles: ruimte, infrastructuur, expertise.'

De marktbenadering wordt uitgerold aan de hand van het wind@work2.0-programma. Het accent ligt hierbij op het vormen van een herkenbare centrale ingang voor beslissers in de markt en andere relevante partijen. Winters kan de weg wijzen naar wat bedrijven in het Noordzeekanaalgebied samen en individueel in huis hebben om tot slimme en kosteneffectieve oplossingen te komen.

Tot het takenpakket van de business development manager behoort voorts aandacht voor renewables en offshore olie & gas inclusief de ontmanteling van verouderde installaties.

Winters combineerde hiervoor twee functies, als marketeer bij Havenbedrijf Amsterdam en als programma-manager offshore wind bij de AYOP. Wind@work2.0 wordt verder ondersteund door Havenbedrijf Amsterdam, Gemeente Velsen, Provincie Noord-Holland Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied en Zeehaven IJmuiden. Dat maakt enerzijds de voltijdse inzet van Winters mogelijk, anderzijds betekent dat de start van een unieke samenwerking binnen de regio.

Over AYOP

Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP), een publiek-privaat samenwerkingsverband van ruim 75 bedrijven, organisaties, regionale overheden en twee zeehavens, zet zich al sinds 1985 in om het Noordzeekanaalgebied voor de offshore op de kaart te zetten. Aangesloten bedrijven zijn actief in de toelevering, logistiek en ontmanteling van offshore energie, werkschipreparatie- en conversie. Het onderling contact tussen de leden heeft zich al dertig jaar bewezen als een effectief middel om de zichtbaarheid bij offshoremarkt-partijen én de bedrijvigheid te stimuleren.

Info: www.ayop.com

Dorothy Winters is bereikbaar op 020 6273706/06-10922554 of via dorothy@ayop.com.

COLUMN

Het uitoefenen van een retentierecht

Klanten die niet betalen vormen een hoofdpijndossier voor menig logistiek dienstverlener. Om te voorkomen dat facturen uiteindelijk onbetaald blijven kan er voor worden gekozen om af te dwingen dat voorafgaand aan het vervoer de vracht wordt betaald. Echter, een betaling vooraf dekt mogelijk niet alle kosten die worden gemaakt in de loshaven. Meestal is een betaling van zeevracht vooraf commercieel zelfs niet eens wenselijk.

Een (druk)middel dat zekerheid kan geven voor betaling van kosten, is het uitoefenen van een retentierecht op de lading in de loshaven. De lading wordt dan niet vrijgegeven zolang de openstaande vracht en/of kosten niet worden betaald. In geval een retentierecht wordt uitgeoefend, is de druk op ladingbelanghebbenden groot. Mocht nadat het retentierecht is ingeroepen nog geen betaling volgen, dan kan er voor worden gekozen om de rechtbank te verzoeken verlop te verlenen voor het openbaar verkopen van de lading.

Om een retentierecht te kunnen uitoefenen, dient de logistieke dienstverlener de lading feitelijk in zijn macht te hebben. Echter, dit vereiste is niet zo strikt dat de logistieke dienstverlener alleen een retentierecht kan uitoefenen indien hij zelf rechtstreeks de lading onder zich heeft. Het is voldoende dat de hulppersoon van de logistieke dienstverlener de lading onder zich heeft. Denk bijvoorbeeld aan containers die op de terminal in de loshaven staan.

Op basis van de Nederlandse wet kan de logistieke dienstverlener een retentierecht uitoefenen op de lading voor al hetgeen de ladingbelanghebbende verschuldigd is in verband met de lading, zoals bijvoorbeeld de zeevracht met betrekking tot die lading. In beginsel bestaat geen retentierecht voor openstaande facturen die zien op voorgaande vervoer-/expeditieopdrachten. Partijen mogen echter in de overeenkomst van de wettelijke bepalingen afwijken. Zo kunnen partijen overeenkomen dat de logistieke dienstverlener ook een retentierecht op de lading kan uitoefenen voor oudere facturen. Een voorbeeld van een dergelijke bepaling is te vinden in de Fenex-voorwaarden.

Het uitoefenen van een retentierecht kan een handig hulp-/drukmiddel zijn om betaling te ontvangen van openstaande facturen. Verder blijkt ook weer dat het op juiste wijze van toepassing verklaren van algemene voorwaarden van groot belang is, omdat dit de mogelijkheid kan geven om ook een retentierecht uit te oefenen op de lading voor openstaande facturen ter zake voorgaande/oude vervoer-/expeditieopdrachten.

Wilt u meer weten, neem dan contact op met de heer J.J. van de Velde of mevrouw J. Pijper of de middels hieronder genoemde contactgegevens.



"Specialistische en juridische assistentie tegen een redelijke prijs"

T. 010-201 00 70 E. latten@smalaw.nl
www.smallegange-lawyers.com



RailGood zet zich in voor goed ondernemingsklimaat op het spoor

Door: Antoon A. Oosting

Het interview met Hans-Willem Vroon sluit direct aan op een 'moeilijk technisch overleg' met ProRail. Het zegt alles over het werk van de twee directeuren van RailGood. Want voor verbetering van het ondernemingsklimaat voor het vervoer van goederen op het spoor in Nederland is overleg met ProRail een continu proces en topprioriteit in het werk van RailGood.

"De spoorwereld is ongelooflijk ingewikkeld. Het is een kleine wereld waarin iedereen elkaar kent met een vrij machtige inner circle... Invoering van zoiets als synchromodaal vervoer, het aanpassen aan de marktbehoefte valt gewoon moeilijk door te voeren in deze ambtelijke wereld die ook nog eens wordt gedomineerd door één grote dominante speler als DB die 50 tot 60 procent marktaandeel heeft," zegt Hans-Willem Vroon (47).

Hij heeft zelf bij toen nog DB Schenker en voorganger Railion gewerkt evenals bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, nu Infrastructuur en Milieu geheten, en laatstelijk bij Keyrail. Daarmee heeft Vroon (economie Vrije Universiteit) dus zowel ervaring in de ambtelijke als commerciële wereld. Met Matterhorn Management & Consultancy is hij sinds 2016 zelfstandig ondernemer, maar sinds februari van dit jaar ook managing partner in RailGood, een zogeheten shared service provider van management van externe betrekkingen voor ondernemingen in de Nederlandse railgoederenketen.

De andere managing partner is Thom Derks (35). Hij is afkomstig uit het vervoer, vandaag de dag mede-eigenaar van Rail Wagon Services na banen bij KLG Europe, Hangartner, Riwo, Janssen Intermodal, TX Logistik en MTHODE. Samen zijn Derks en Vroon op 1 februari van dit jaar RailGood gestart om de belangen van hun klanten te behartigen bij de overheid, ProRail, brancheorganisaties van verladers, ketenpartners en havenbedrijven. Tweede taak die RailGood zich heeft gesteld is de coördinatie van de relatie met het Nederlandse railinfrastructuurbeheer, lees ProRail en de diverse overheden.

Volgend het mission-statement staat RailGood 'voor de ondernemersgeest op het spoor in Nederland. De service provider maakt zich hard voor een veilig, bedrijfseconomisch rendabel en betrouwbaar spoor-

product. Daarbij streeft RailGood een makkelijke en eerlijke marktoegang na. In nauwe samenwerking met de klanten wordt het ondernemersklimaat op het spoor én de concurrentiepositie van de Nederlandse railgoederenketen versterkt. Door goed samen te werken en de krachten te bundelen in RailGood, realiseren ondernemingen kostenbesparingen bij de inkoop van diensten bij ProRail,' zo belooft RailGood.

RailGood doet zijn werk nu namens vijf klanten, Locon Benelux, Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Distri Rail en TX Logistik, niet zo groot als DB maar achter namen als LTE en RRF schuilen grote internationale partijen als Rhenus en Genesee Wyoming. Locon opereert op de nationale en internationale spotmarkt voor railgoederenvervoer, DistriRail is een intermodale operator en TX Logistik is in Duitsland en Italië ook een groot label in het Europese railgoederenvervoer.



In het railgoederenvervoer in Nederland opereren zo'n twintig bedrijven en Vroon verwacht, nog voor het einde van dit jaar, naast de vijf bestaande klanten nog eens vijf partijen bij RailGood te kunnen laten aansluiten. "Daarbij kijken we naast vervoerders ook naar terminaloperators en andere intermodale aanbieders van spoorvervoer," aldus Vroon.

De ervaring van Derks in de commercie van het railgoederenvervoer en die van Vroon in de ambtelijke wereld mixen ze in hun lobby voor de belangen van hun klanten. Vroon: "Wij willen vanuit de klant faciliteren in marktbehoefte." De hoogte van de gebruiksvergoeding die ProRail de railgoederenvervoerders in rekening brengt is tot nog toe elk jaar weer op een rel uitgelopen omdat deze vaak veel hoger uitpakt dan die in het buitenland. Maar ook de randvoorwaarden voor het gebruik van het spoor zijn nog steeds voortdurend onderwerp van discussie.



Hans-Willem Vroon

"Het vervoer van goederen over het spoor biedt heel veel kansen. Een van de sterkten er van is dat het een volledig begeleid transportsysteem is met een vooraf bepaalde dienstregeling. Ten tweede is het gewoon hartstikke veilig. Een machinist rijdt bijna nooit door een rood sein. Er worden voortdurend preventieve maatregelen genomen om het nog veiliger te maken. Het spoor is wat dat betreft intrinsiek veilig. De overheid zit er continu bovenop," zegt Vroon.

Maar het gevaar hiervan is dat dit leidt tot overregulering. Vroon: "Slechts 10 procent van het vervoer per trein betreft gevaarlijke stoffen. Maar het gevolg van alle aandacht en beperkingen hiervoor is dat vervoer per spoor hierdoor veel te duur wordt." De lan-

den in Europa hanteren bijvoorbeeld allemaal verschillende beveiligingssystemen maar zelfs in Nederland zelf gelden verschillende systemen. Een locomotief moet met al die benodigde systemen worden uitgerust wat elke keer al gauw weer een paar ton per systeem kost, legt Vroon uit.

De gebruiksvergoeding geldt voor iedere meter die een trein op het emplacement en de spoorlijnen gebruikt. De binnenvaart betaalt bijvoorbeeld geen gebruiksvergoeding. Daarnaast moet er dieselaccijns worden betaald. "Wat we nodig hebben is een level playing field voor het goederenvervoer over het spoor," zegt Vroon. Dat is er dus niet, zelfs tussen de landen onderling want het gebruik van het spoor in Nederland is dus duurder dan in België of Duitsland. Terwijl Duitsland en België wel een kilometerheffing voor de vrachtwagen kennen. Lichtpuntje volgens Vroon is dat ProRail voor 2018 naar een nieuwe methode voor de berekening van de gebruiksvergoeding gaat.

"In Duitsland is het veel makkelijker om afspraken te maken. Daar heeft de DB de vinger aan de pols van het infrabeheer. In Nederland zijn wij wat dat betreft in het nadeel. ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben hier veel te weinig oog voor de prijs-kwaliteitverhouding van het goederenvervoer per spoor. Wij moeten er samen voor zorgen het spoor concurrerend te maken met het vrachtverkeer over de weg en buitenlandse logistieke ketens," zegt Vroon en: "Het is ook in hun belang om voor het railgoederenvervoer een bedrijfseconomisch goed product te bieden. Voor een goed ondernemingsklimaat heb je goede randvoorwaarden nodig."

Een voorbeeld waarbij het behoorlijk knelt, is het Basisnet spoor waarbij maxima zijn gesteld aan hoeveel wagons met gevaarlijke stoffen op welke trajecten mogen rijden. Daarnaast heeft de politiek bepaald dat het railgoederenvervoer zoveel mogelijk over de Betuweroute moet worden geleid. Niet alle havens, industrie en terminals liggen echter aan de Betuweroute. Denk maar eens aan de Zeeuwse havens en de logistieke knoop Venlo. Dat leidt nu tot forse problemen bij de aanleg van het zogeheten Derde Spoor wat de Duitsers aanleggen als verbinding tussen de Betuweroute en het spoorwegknooppunt Duisburg. Daardoor weigert de Duitse infrabeheerder geregeld treinen die via de Betuweroute van en naar de haven van Rotterdam hadden willen rijden.

Die treinen moeten dan omrijden door Brabant wat daar weer tot protesten leidt uit angst voor ongelukken met 'giftreinen'. De voor het spoor verantwoordelijke staats-

secretaris Sharon Dijksma moet de Tweede Kamer en het lokale bestuur dan weer beloven dat ze er streng op toe zal zien dat de afspraken van het Basisnet streng zullen worden gehandhaafd.

Maar volgens Vroon heeft de overheid een groot deel van de problemen aan zichzelf te danken. Volgens hem hebben de Duitsers er voortdurend bij de Nederlandse overheid er op aangedrongen het grensoverschrijdende railgoederenvervoer te spreiden over drie grensovergangen, Venlo, Zevenaar en Oldenzaal en niet alles te concentreren op de Betuweroute bij Zevenaar/Emmerich.

Vroon: "De logische grensovergang voor treinen tussen de Rotterdamse haven en het noorden van Duitsland, Scandinavië en Polen is Oldenzaal. Maar diezelfde overheid heeft de capaciteit daarvan sterk beperkt door onder andere het vervoer over de IJssellijn via Arnhem-Zutphen dicht te gooien. En over de lijn Zutphen-Hengelo kunnen niet alle treinen omdat deze niet geëlektrificeerd is en omdat hier een specifiek Nederlands spoorbeveiligingssysteem ligt waarvoor geen locomotieven beschikbaar zijn."

Gevolg is dat verladers hun containers en andere lading weer van het spoor op de truck omboeken.

"In deze zaak is er maar één partij laks geweest en dat is het ministerie van V en W, nu I en M. Er is afgelopen jaren geen integraal overheidsbeleid voor spoorgoederenvervoer gevoerd. Daarbij is er onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de internationale gebruikers van het spoor. Nu is er onvoldoende capaciteit. Daar hadden we in Nederland dus echt verstandiger over na moeten denken. Zoals dat in Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Scandinavië. De overheid moet ons het ondernemen wel mogelijk maken. Door alle beperkingen van het Basisnet, en geluid wordt ons dat nu wel heel moeilijk gemaakt," zegt Vroon. En voor een deel heeft de sector dat misschien wel aan zichzelf te wijten omdat de politieke lobby de voorbije jaren niet erg effectief is geweest, meent Vroon. "Het Besluit capaciteitsverdeling op het spoor, de gebruiksvergoeding en de besluitvorming over infrastructuuruitbreiding hebben heel negatief uitgepakt voor het goederenvervoer."

Werk genoeg dus voor RailGood. Vroon: "Zaak is nog eens goed te kijken naar het Basisnet... Tot slot kunnen goede treinpanden voor goederentreinen en een goede uitvoering van de treindienst door de verkeersleiding en vervoerders ook de kwaliteit van het goederenvervoer sterk verbeteren."

Zie verder: www.railgood.nl

Ketenregisseur met hart voor het spoor

Door: Henk van de Voorde

Spoorwegexpediteur Trimodal Europe BV uit Rotterdam Hoogvliet is gespecialiseerd in het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen en het vervoer van containers. Managing director Don van Riel heeft als roeping om het milieuvriendelijke vervoer per spoor of over het water te bevorderen om de groeiende congestie van het wegvervoer tegen te gaan.

Don van Riel, managing director van Trimodal Europe.

Minder uitstoot van CO2 en fijn- en stikstof moet leiden tot een schonere planeet. Bovendien maken zware vrachtwagens de wegen kapot. Trimodal ontzorgt de klant met wagonmanagement, checken van de lading, opmaken van documenten en tracking & tracing. "Waar railvervoerders vaak werken met shuttles en een vaste dienstregeling, kijken wij als ketenregisseur naar de gaten in de tijd en de leegloop van locs en personeel (machinist en rangeerders). We zijn wel 'spoorgestoord', maar kiezen voor andere modaliteiten als dat wenselijk is. Over het water kunnen veel grotere volumes worden vervoerd. Kolen is een commercieel laagwaardig product. Per trein kan bijvoorbeeld maximaal 5.000 ton kolen worden vervoerd, terwijl dat per duwbak zo'n 25.000 ton is. Indien mogelijk benutten we het water, dat wil zeggen als er tijd voor is en het goedkoper kan", aldus Don van Riel (60) die

zich al meer dan 35 jaar met spoorexpeditie bezighoudt. Hij werd in 2009 door Railcargo uitgeroepen tot Spoorman van het Jaar en zijn bedrijf Trimodal Europe was in 2015 genomineerd voor de ondernemersprijs van Transport & Logistiek Nederland.

Modaliteiten

De naam Trimodal wijst op de drie modaliteiten spoor, water en weg met een sterke nadruk op de eerste twee. "Wij prefereren een combinatie van de binnenvaart en het spoor. Aansluitend dient alleen het laatste stukje over de weg vervoerd te worden. Bijvoorbeeld containers die aangeleverd worden op de spoorterminal in de haven van Antwerpen en van daaruit naar Madrid worden vervoerd. De klant wil zoveel mogelijk meenemen tegen zo laag mogelijke kosten. Een goede beladingsgraad is dan ook van groot belang. Wij zorgen ervoor dat ook die



laatste container meegaat. Lege containers blijven in principe in Spanje. Dat spaart kosten uit van het vervoer van lege containers naar Antwerpen. Dit is een voordeel van het spoor ten opzichte van het wegvervoer. De kilometers die een vrachtwagen leeg rijdt worden namelijk bij de prijs opgeteld."

Ketelwagons

Trimodal is sinds de millenniumwisseling ieder jaar stevig door blijven groeien. Met een specialisatie van het conventionele en intermodale spoorvervoer speelt het bedrijf een belangrijke rol in de vervoersketen en zorgt het voor creatieve logistieke oplossingen. Trimodal Europe is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Het verzorgt bijvoorbeeld via ketelwagons het vervoer per spoor van olie, benzine, (bio)diesel en chemische producten zoals styreen. Ook is het bedrijf uit Hoogvliet specialist in het vervoer per spoor van agrarische producten en projectladingen.

Booming

Daarnaast draagt Trimodal zorg voor het vervoer naar het achterland van containers die overzee binnenkomen. Deze bevatten met name droge bulkproducten zoals ertsen, poeders, granulaten, aluminiumkorrels. "Intermodal is booming. Wij zoeken spoorwegmaatschappijen bij elkaar tegen een schappelijke prijs. Of het nu gaat om vervoer om de hoek in Nederland, van Zuid naar Noord-Duitsland of van Rotterdam naar Zuid-Frankrijk. We proberen ons te onderscheiden door alert te zijn, met nieuwe concepten en nieuwe shuttletreinen, ook naar lastige gebieden zoals in Oost-Europa. Als onafhankelijke spoorwegexpediteur werken

we met verschillende spoorwegmaatschappijen, wageneigenaren, terminals en shuttle operators. Primaire doelstelling is dat de treinlengte zo goed mogelijk wordt benut", zegt Don van Riel uit het toeristische Burgh-Haamstede op Schouwen-Duiveland. Vanuit de kop van Zeeland is het amper een half uur rijden naar de regio Rotterdam.

NVOCC

De drie modaliteiten (water, spoor en weg) worden door Trimodal Europe BV optimaal gebruikt. Conventionele ladingen worden bijvoorbeeld deels per kustvaart en deels per spoor vervoerd voor klanten in Duitsland en Frankrijk. Naast shortsea verbindingen houdt Trimodal zich sinds de millenniumwisseling ook bezig met de deepsea verbindingen tussen Europa en Amerika, in samenwerking met een Amerikaanse partner. Hiervoor is Trimodal Europe NVOCC BV in het leven geroepen. NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) is een rederij zonder eigen boten en specialist op het gebied van overzeese expeditie en droge bulk.

Binnenvaart

"Importcontainers komen binnen in havens als Rotterdam, Antwerpen en Le Havre. Als er genoeg tijd is kan het transport naar het achterland via de binnenvaart geschieden. Als er echter haast is geboden kan als vanzelfsprekend beter worden gekozen voor één dag met de trein in plaats van vijf dagen met een binnenvaartschip. We zijn praktisch ingesteld en zoeken altijd naar een passende oplossing, zoals het aanpassen van een gaswagon ten behoeve van vloeistoffen. We maken ook zoveel mogelijk gebruik van mobiele werkplaatsen. Dat is een stukje meedenken met de klant om kosten te

besparen in de ketenregie", vertelt Don van Riel, die bestuurder is in een breed spectrum van nationale en Europese verenigingen, vooral spoorweg gerelateerd.

Logistieke keten

Trimodal is sinds 2000 steeds fors gegroeid. Daar kwam sinds het uitbreken van de financiële crisis geen verandering in. "Waar de meeste bedrijven in de crisis terecht kwamen ging het bij ons na 2007 elk jaar beter. Met dank aan het type producten dat we vervoeren. Voor verschillende partijen handelen we complete treinen af. We zijn pro actief en lopen voorop in een nichemarkt. Daarbij kijken we zelfs verder dan de deur, dan de laadrem zelf. We gaan de fabriek van de klant in om te kijken hoe we zaken kunnen optimaliseren. We hebben geen eigen loods, maar denken wel mee in de logistieke keten. Eén linerbag is bijvoorbeeld goed voor 26 big bags. De klep gaat open in een silo en zo'n linerbag wordt geladen en vervolgens verscheept. Daardoor moet een heftruckchauffeur niet steeds heen en weer rijden van de loods naar de silo. Het bespaart kosten waar in eerste instantie niet aan gedacht is."

Veiligheid en betrouwbaarheid

Veiligheid en betrouwbaarheid genieten absolute topprioriteit bij Trimodal. Papieren moeten compleet zijn, containers die aangeboden worden met gevaarlijke stoffen moeten voorzien zijn van een Dangerous Goods Declaration. Zonder DGD gaat de container met gevaarlijke stoffen niet mee. We borgen de processen en beschikken over alle mogelijke certificeringen. Stap voor stap bouwen we verder aan de toekomst. Het spoor is een veilige manier van transport, met gelukkig weinig incidenten, in tegenstelling tot bijvoorbeeld ongelukken met tankwagens. Als er echter iets mis gaat op het spoor, dan wordt het breed uitgemeten in de media. Dat kan echter tot een verkeerde beeldvorming leiden."

Volgsystemen

Trimodal Europe heeft te maken met ketelwagons met verschillende stoffen en beschikt al sinds 1999 over volgsystemen. "Wij weten op tien meter nauwkeurig waar onze wagons zich bevinden. We zien het als een uitdaging om een wagon of container op tijd ergens te krijgen. Daar vechten we voor, telkens weer opnieuw. We staan voor stabiliteit met het oog op een goede business relatie voor de lange termijn. Een goede service en een goede opvolging zijn van groot belang. Er kan altijd wat fout gaan, zoals onlangs door de stakingen in Frankrijk. Het is dan zaak dat je goed communiceert met de klant."



Don van Riel in Burgh-Haamstede bij het schilderachtige Grand Hotel Ter Duin.

www.trimodal-europe.com



KOCH Consultancy Group

www.kochadviesgroep.nl

Engineers & Architects



Goes
Beukenstraat 56,
tel. +31(0)113 213030

Terneuzen
Noorwegenweg 1,
tel. +31(0)115 642700

- Architectural design
- Structural engineering
- Maritime projects
- Project management
- Logistic simulation
- Product & Process development



New concept for
container terminals see:

www.ngict.eu

Donderdag 29 september 2015
Martiniushoof, haven Antwerpen

SCHELDE CONFERENTIE2016

www.scheldeconferentie.com

10^{de}
jaarcijfers

Versterken internationale concurrentie- positie

Werkzaam voor innovatie

Havenbestuurders
in gesprek

Industriele gebruikers verbinden

Efficiënt havenland

Met topsprekers als:



De jaarlijkse havenbijeenkomst voor
Vlaamse en Nederlandse bestuurders

MANAGEMENT
PRODUCTIES



ALLIED CONTAINER NETWORK B.V.

ALCONET Reefer depot offers;

- 40000m² depot & repair facilities for empty containers
- 135 meter Quay for barge connections with 6 days, 24 hours operations
- Reefer pti services, STEK approved, with 60 reefer plugs
- Periodic Tank container testing, GL Approved
- Covered workshops for IICL Reefers and tank repairs
- Container Sales & rental and modifications
- 40' open top rebuild for sale, Lloyds certified

For more information,
please contact our company;

Alconet BV

Theemsweg 48, Port nr 5120, Rotterdam.
Tel ++31 181 254400, fax: ++31 181 254409
www.alconet-containers.com, info@alconet.nl



The Cooperative Association of Vlietlerlieden provides the transport of persons, packages and supplies to ships at the anchorage and to offshore wind farms. Our three quick tenders bring everything and everyone to the desired location of your choice. Including luggage, the 'Tender Express', 'Wavecat Express' and 'Victory' are

Tender Service in port area IJmuiden-Velsen



designed for the transportation of respectively seven and twelve persons. Besides communications (water taxi) the boatmen assist in mooring, unmooring and shifting of maritime-, river- and fishing boats in the port area of IJmuiden, Velsen and Beverwijk. We operate closely together with pilots, tugs and port authorities.

Email: cvv@vlietlerlieden.nl
Tel 24/7: +31 (0)255 515354
Tel office: +31 (0)255 521796

www.vlietlerlieden.nl



Coöperatieve
Vereniging van
Vlietlerlieden w.a.



BASF stevig verankerd in Antwerpen

Door: Henk van de Voorde

Op een strategische locatie in de haven van Antwerpen en op een steenworp van de Nederlandse grens, bevindt zich het grootste chemische productiecentrum van België: de site van BASF, het grootste chemiebedrijf ter wereld. Er werken ongeveer 112.000 werknemers op meer dan 350 locaties in meer dan 80 landen. Na de hoofdzetel in Ludwigshafen (Duitsland) is de site in Antwerpen de tweede grootste productiesite van de chemiereus.

De site is zo'n 600 hectare groot, vergelijkbaar met ongeveer 1.200 voetbalvelden. Ze telt meer dan 50 productie-installaties waar tal van chemieproducten gemaakt worden, van kunststoffen en halfproducten tot veredelingsproducten. Ze worden verwerkt in nagenoeg alle sectoren en vele toepassingen, bijvoorbeeld auto's, bouwmaterialen, kleding, verpakking. Als ergens kunststof in zit, is de kans groot dat BASF er bij betrokken is.

Op de site van BASF in Antwerpen verdienen dagelijks meer dan 5.000 mensen hun brood. Er werken 3.100 mensen in vaste

dienst, waarvan een groot deel in een ploegensysteem. Daarnaast zijn ongeveer 700 medewerkers actief bij zogenaamde strategische partnerfirma's, zoals Ineos Styrolution of EuroChem Antwerpen. Er zijn bovendien gemiddeld 1.500 contractors per dag aan de slag.

Uitstekende logistieke ligging

De uitstekende logistieke ligging - in de nabijheid van water, spoor, weg en pijpleiding - is in het 50-jarig bestaan al vele malen een belangrijke troef gebleken in het aantrekken van klanten en investeringen. De regio Antwerpen is een belangrijk knooppunt in het West-Europese pijpleidingennetwerk. Ze biedt chemiebedrijven zoals BASF een veilig, betrouwbaar en milieuvriendelijk transportmiddel voor de aanvoer en distributie van hun producten in België en de omliggende landen. Zo kunnen vanuit Antwerpen, Europa's grootste productiecentrum voor ethyleen, via pijpleidingen de klanten beleverd worden in onder andere Rotterdam en Terneuzen. Omgekeerd wordt BASF door het Zeeuwse bedrijf Evides voorzien van (oppervlakte) water uit de Biesbosch voor haar productie. Dankzij deze grensoverschrijdende samenwerking is BASF erin geslaagd om het drinkwaterverbruik sterk terug te dringen.

Veiligheid

Chemiebedrijven zijn niet zonder risico. Veiligheid is dan ook zonder twijfel topprioriteit. In de eerste plaats doet men er alles aan om incidenten te vermijden, door bijvoorbeeld uitvoerige risicoanalyses te doen bij het ontwerpen en bouwen van een installatie. Ook heeft BASF een eigen brandweerkorps, gespecialiseerd in chemie-incidenten en uitgerust met state-of-the-art materiaal. De brandweertieners worden vanwege hun expertise regelmatig om onder-

steuning gevraagd bij incidenten buiten de site.

Duurzaamheid

Ook duurzame ontwikkeling is een belangrijk speerpunt van beleid. Het zogenaamde 'Verbund' helpt dat te realiseren. Dit moeilijk vertaaltbare Duitse woord betekent zoveel als 'vervlochten' of 'integratie'. Alle productiestappen, van grondstof tot eindproduct, bevinden zich in elkaars buurt. Nevenproducten van een bepaald proces worden ingezet als grondstof voor een ander proces. Installaties zijn met elkaar verbonden via een ingenieus netwerk van pijpleidingen. Door deze integratie is er minder transport nodig, is er zinvol gebruik van restproducten in een ander proces, minder impact op het milieu en een platform om kennis te delen.

Burenoverleg

BASF vindt een goede dialoog met haar omgeving erg belangrijk en organiseert daarom op regelmatige tijdstippen een burenoverleg. Met een vaste groep vertegenwoordigers uit de buurt wordt van gedachten gewisseld over de activiteiten van BASF en hun impact op de omgeving. Buren kunnen er vragen stellen of bezorgdheden uiten.

Onderwijs

BASF doet tevens veel handreikingen aan het onderwijs om ook in de toekomst over gekwalificeerde medewerkers te kunnen beschikken. Zo'n 1.200 studenten brengen jaarlijks een bedrijfsbezoek aan BASF Antwerpen. Ongeveer 150 stageplaatsen worden jaarlijks aangeboden om jongeren hun eerste praktijkervaring te laten opdoen. Een groot deel daarvan gaat er later ook aan de slag.

www.basf.com



BASF
We create chemistry



Symposium Grensoverschrijdende samenwerking in Stabroek

De grens is slechts een litteken in het landschap

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Oscar van Beest

De gemeente Woensdrecht organiseerde begin juni in Putte-Stabroek het drukbezochte Symposium Grensoverschrijdende samenwerking voor relaties uit de provincies Noord-Brabant, Antwerpen en Zeeland. Plaats van handeling was Kasteel Ravenhof in Grenspark De Zoom/Kalmthoutse Heide. Dit symposium maakt onderdeel uit van de Delta Innovation Days, een reeks evenementen ten behoeve van het versterken en promoten van de Scheldedelta. Deze regio gaat zich kandidaat stellen voor een UNESCO GEOpark. Tijdens de meeting in Putte-Stabroek - het deel van Putte dat in de Belgische gemeente Stabroek ligt - stond grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, wonen, recreatie & toerisme en veiligheid centraal.

Carl Huybrechts en Ella van Drumpt over de cultuurverschillen

"Woensdrecht wil uitdrukkelijk een bijdrage leveren aan de verdieping van de grensoverschrijdende samenwerking en deze waar nodig structureren. Het is van groot belang dat partnerships worden gesmeed of verstevigd om de uitdagingen op het gebied van economie, wonen, recreatie en toerisme, onderwijs en veiligheid samen aan te gaan", aldus burgemeester Steven Adriaansen van Woensdrecht. Dagvoorzitters op het symposium waren Ella van Drumpt en Carl Huybrechts, die tussen de bedrijven door op ludieke wijze de cultuurverschillen tussen Nederlanders en Vlamingen benoemden. De genodigden waren bestuurders en vertegenwoordigers van overheden, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Tijdens de meeting, die besloten werd met een sfeervolle netwerkborrel, zijn intentie afspraken gemaakt met betrekking tot ambities en vervolgstappen op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking.

Officiële gedeelte

Na de welkomstwoorden van burgemeester Steven Adriaansen van de gemeente Woensdrecht en zijn ambtsgeenoot Rik Frans van de gemeente Stabroek, was er een inleiding van wethouder Martin Groffen van de gemeente Woensdrecht. Hij is de eerste wethouder in Nederland met grensoverschrijdende zaken in zijn portefeuille. Paul Depla, die in 2015 Peter van der Velden opvolgde als burgemeester van Breda, hield een presentatie over het thema Veiligheid. Depla is voorzitter van de Commissie Grensoverschrijdende samenwerking rampenbestrijding. Na de pauze spraken Rudy Freund van ROC West-Brabant en Thomas Meylaerts van PITO de aanwezigen toe met betrekking tot het subthema onderwijs. Paul Ganzevles van het Grenspark, Richard Meerschaert van EGTS (West-Vlaanderen) en Guido Geysens van Noordertuin



Wethouder Martin Groffen en beleidsmedewerker Eefje Nuijten van de gemeente Woensdrecht danken gastspreker Wouter De Geest (rechts).

Antwerpen sloten het officiële gedeelte af met presentaties in het licht van natuur, toerisme en recreatie.

Keynote speaker

Keynote speaker was CEO Wouter De Geest van BASF Antwerpen. Als laatste spreker voor de pauze was hij de representant van het belangrijke thema economie. Het geïntegreerde petrochemische cluster van BASF Antwerpen is slechts op een steenworp afstand gevestigd van de Nederlandse grens. De captain of industry ging nader in op aspecten als goed nabuurschap en grensoverschrijdende veiligheid en duurzaamheid.

Buren

"BASF kwam hier 50 jaar geleden terecht in een tot dan toe agrarisch gebied en was zich er heel goed van bewust dat de chemische industrie een onbekende was voor de buurt. En wat doen nieuwe buren als ze ergens gaan wonen? Ze stellen zich voor. Dat heeft BASF ook gedaan. Van meet af aan heeft BASF getracht om het evenwicht in de omgeving (die toch een gedaanteverwisseling onderging) opnieuw te herstellen en een symbiose na te streven met de natuur, de dieren en (vooral) de mensen. Als onderneming vinden wij het namelijk cruciaal om een constructieve verstandhouding te hebben met onze buren. Goed nabuurschap is onontbeerlijk wanneer een onderneming duurzaam wil groeien en dat blijft de ambitie van BASF in Antwerpen", aldus Wouter De Geest.

Litteken in het landschap

Hij ging ook nader in op de legendarische woorden van oud-burgemeester Cees van Liere (aanwezig in de zaal op de eerste rij) van de grensgemeenten Putte en Sluis-Aardenburg. 'De grens is niet meer dan een litteken in het landschap', pleegt de huidige voorzitter van Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide te zeggen. Wouter De Geest: "Wat betekent die grenslijn tussen België en Nederland op luttele meters van onze site omheining? Niet bijzonder veel. Die grenslijn is slechts virtueel, een stippellijn op een kaart. De grenslijn verhindert niet dat onze activiteiten waarneembaar zijn in Nederland. Misschien bent u ooit zelf wel eens uit uw slaap gehouden door het licht of geluid van onze fakkels bij een storing?"

Banenmotor

De topman van BASF Antwerpen vervolgde zijn betoog door te benadrukken dat het grootste geïntegreerde chemiecluster van België, goed voor ruim 5.000 banen, tegelijkertijd duurzaam ondernemerschap hoog in het vaandel heeft staan. Hij roemde de sterke economische regio, met dank aan de strategische ligging en de talrijke logistieke

connecties. Een banenmotor van allure, met op wereldvlak toonaangevende activiteiten. "Overheden, industrie en andere stakeholders werken in de grensregio samen rond thema's als veiligheid, mobiliteit en onderwijs. We hechten aan goede betrekkingen met onze buren. Vandaar dat we het Burenoverleg BASF in het leven hebben geroepen. Grenslijn of niet: wij maken chemie zonder grenzen."



Zoektocht

De voortdurende zoektocht van BASF naar goed opgeleide medewerkers stopt niet aan de grens. Zo was BASF Antwerpen dit jaar voor het eerst vertegenwoordigd op de Delftse bedrijvendagen, de grootste technische carrièrebeurs van de Benelux. De Geest pleit voor een goede afstemming tussen onderwijs en bedrijfsleven om ook in de toekomst internationaal concurrerend te kunnen blijven. En voor een nauwere samenwerking tussen het Belgische



en Nederlandse onderwijskader. "Wie weet kunnen studenten van de universiteiten en hogescholen uit Zuid-Nederland in de toekomst ook bij ons terecht om hun opleiding te vervolmaken."

Veiligheid

Wouter De Geest zoomde als vanzelfsprekend in op het veiligheid, een thema dat de hoogste prioriteit geniet bij de petrochemi-

sche onderneming. Het eigen brandweerkorps van BASF Antwerpen is 24/7 beschikbaar en kan in minder dan 2 minuten ter plaatse zijn. Het korps is getraind en gespecialiseerd met betrekking tot chemie ongevallen. "We stellen onze expertise ook ter beschikking aan de externe hulpdiensten via het samenwerkingsverband Belintra en het Europese ICE-netwerk. In het geval er een transportongeval met chemieproductie

ten gebeurt in de regio, is de kans groot dat onze experts worden opgeroepen. We zien het als onze verantwoordelijkheid om deze knowhow ter beschikking te stellen van de maatschappij."

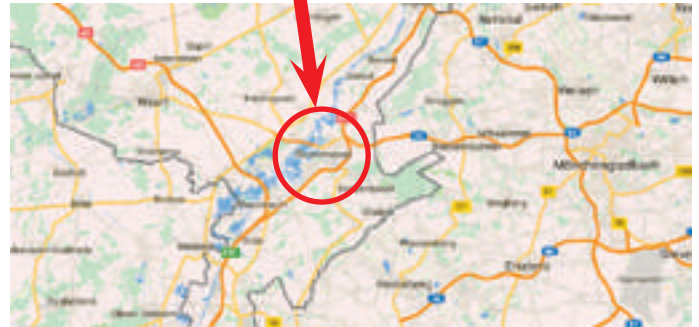
Brabantse Wal en Grenspark

Brabantse Wal en Grenspark de Zoom - Kalmthoutse Heide gaan zich meer gezamenlijk profileren. "Ze vormen een groene long tussen de havengebieden van Antwerpen en Rotterdam. Het is belangrijk om het Grenspark en de Brabantse Wal met elkaar te vermarkten. De bundeling van krachten is goed voor bezoekers, inwoners en bedrijven. Daarvoor worden allerlei activiteiten georganiseerd, variërend van cultuurhistorische evenementen tot culinaire fietsroutes", aldus wethouder Martin Groffen en Cees van Liere, voorzitter van het Grenspark.



BCTN start nieuwe container inland terminal in Roermond

In samenwerking met Kalle en Bakker start de inland terminal operator BCTN een nieuwe container terminal in Roermond. De officiële opening van BCTN Roermond vindt plaats komende vrijdag 8 juli.



Kalle en Bakker beschikt over een 3 ha groot terrein met 240 meter kade, gelegen in het hart van Roermond aan de Maas. Directeur/eigenaar Willem Bakker: "Wij hebben ons terrein recentelijk laten verhard en wel zodanig dat het geschikt is om zware lading te kunnen dragen. Deze upgrade tezamen met de zware bestaande kade bracht de ambitie naar boven om een container terminal te exploiteren. Wij zochten hier een geschikte partner voor en die hebben we gevonden in BCTN."

Managing Director BCTN Joop Mijland zegt over de uitbreiding in Roermond: "Dit is een prachtige kans voor de industrie en de heersende ondernemingsgeest in Roermond en omgeving, alsmede voor de regio Weert en het Duitse Rijn-Maas gebied. Ook voor BCTN is het een mooie toevoeging op het bestaande netwerk." Roermond is voor BCTN de zesde terminal die aan het bestaande portfolio van terminals toegevoegd wordt. Naast locaties in Alblasterdam, Den Bosch, Nijmegen, Venray en Meerhout (B) heeft BCTN met Roermond

een strategische locatie ten opzichte van Venlo en het Duitse achterland. Ook plaatsen als Echt en Weert liggen in het bedieningsgebied van deze nieuwe terminal.

Kalle en Bakker, gestart in de jaren 50 als scheepvaartbedrijf, is uitgegroeid tot een toonaangevende speler binnen de wereld van beton en havenoverslag in Limburg, Brabant en Duitsland.

Al sinds 1987 is BCTN actief met een container terminal in Nijmegen. Vandaag de dag heeft BCTN terminals in Alblasterdam, Den Bosch, Nijmegen, Meerhout (B), Roermond en Venray. BCTN biedt een uitstekend alternatief voor het vervoer van containers over de weg middels dagelijkse binnenvaart verbindingen met de zeehavens Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge.



- Group of Inland Terminals
- Independent, yet dedicated towards each customer
- Alblasterdam, Den Bosch, Meerhout, Nijmegen, Roermond & Venray



Bezoekadres BCTN Roermond B.V.
Mijnheerkensweg 7
6041 TA Roermond
Telefoonnummer: 0475 - 727 000

Postadres BCTN B.V.
Postbus 6544
6503 GA Nijmegen

Geïnteresseerd in prijzen?
Mail naar: offerte@bctn.nl
Direct een boeking plaatsen?
Mail naar: boeking@nl.bctn.eu

Nieuw spoor in Limburg voor meer grensoverschrijdende treinen

Tussen Luik, Maastricht en Aken kan een directe treinverbinding komen, nu een belangrijk spoortraject tussen Heerlen en Landgraaf wordt verdubbeld. Daarover heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu afspraken gemaakt met regiobestuurders tijdens de internationale spoorconferentie TEN-T dagen in Rotterdam. De provincie Limburg en lenM investeren samen 58 miljoen euro in de benodigde uitbreiding van het spoor. Dit maakt de weg vrij voor goede internationale verbindingen in de regio op korte termijn en nog snellere intercity verbindingen op de langere termijn. Spoorvervoerders maken nu plannen voor een drielandentrein, die Limburg direct verbindt met Duitsland en België.



Staatssecretaris Dijkzema: "Met een drielandentrein krijgen reizigers een directe verbinding vanuit Nederland met belangrijke treinknooppunten in Duitsland en België. Reizen in de grensregio wordt hiermee makkelijker en comfortabeler. Vanaf 2018 zouden treinreizigers dan niet meer hoeven over te stappen in Heerlen en Maastricht, omdat de vervoerders dan met nieuwe treinen over deze hele route willen gaan rijden. Samen met de provincie Limburg zet ik nu de eerste stap door te investeren in de benodigde infrastructuur. Het is aan de spoorvervoerders om deze nieuwe trein op de rails te krijgen."

Gedeputeerde van de Provincie Limburg Patrick van der Broeck: "Niet alle grensregio's hebben zoveel reizigerstromen zoals in Limburg. Daar gaan we met de drielandentrein nu volop op inspelen. Met deze treinverbinding verbind je drie universiteitssteden én een hogeschool met hoogwaardig vervoer. In deze grensregio wonen, werken en recreëren we zonder echt grensbesef. Dat wordt een succes."

Drielandentrein

Op het traject rijden nu nog drie afzonderlijke treindiensten. NS en het Belgische NMBS rijden elk uur tussen Luik en Maastricht. Tussen Maastricht en Heerlen gaat Arriva eind dit jaar de treindienst overnemen die nu nog door Veolia wordt gereden. DB Regio en NS rijden de pendeltrein tussen Heerlen en

Aachen, met een overstap in Herzogenrath. Met de nieuwe drielandentrein kunnen dan alle stations met een reistijd van minder dan een uur met één trein worden aangedaan. Door de spoorverdubbeling zou ook de frequentie verhoogd kunnen worden naar tweemaal per uur.

IC Verbindingen

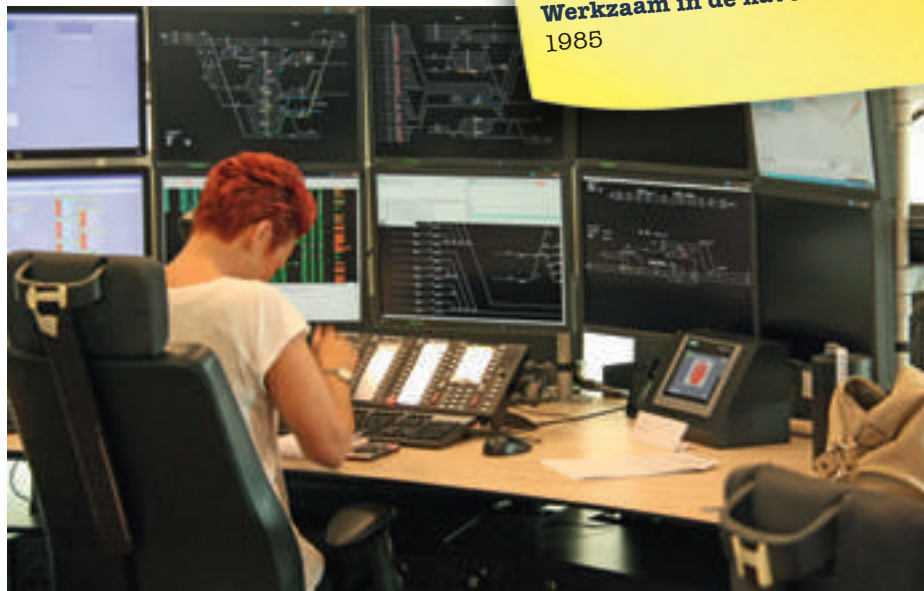
Sinds vorig jaar wordt door lenM, Brabant en Limburg onderzoek gedaan naar het verbeteren van de verbindingen tussen Eindhoven en Düsseldorf en tussen Eindhoven - Heerlen - Aken - Keulen. De ambitie is om op deze lijnen uiteindelijk IC verbindingen te realiseren. Dit onderzoek loopt nog tot eind van dit jaar. Doel is om voor het einde van deze kabinetsperiode nog besluiten te nemen over betere verbindingen met Duitsland.

Op de TEN-T dagen zijn de Europese transportministers en de vervoerssector bij elkaar voor verbetering van het vervoer over weg, water en spoor. Naast afspraken die met België en Duitsland zijn gemaakt over de drielandentrein zijn er ook verklaringen getekend over betere samenwerking tussen de Benelux en Duitsland op het gebied van grensoverschrijdend treinverkeer en het weghalen van obstakels voor de reizigers. Met België heeft de staatssecretaris afgesproken ook te gaan werken aan verbeteringen van de verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal.

Havenberoepen

Door: Lydia Gille

Seaport Magazine gaat in de rubriek havenberoepen op zoek naar de wereld van de havenarbeider. Deze keer nemen we een kijkje op het rangeerterrein Kijfhoek in Zwijndrecht. Met 50 hectare en 43 rangeerspooren het grootste rangeerterrein van Nederland. Hier worden de goederentreinen gesorteerd en samengesteld op bestemming volgens het beproefde systeem van het heuvelen. Het principe is eenvoudig. Op de aankomstsporen worden de wagens die gescheiden moeten worden losgekoppeld en met een locomotief erachter radiografisch de heuvel opgeduwd. Heuvelafwaarts helpen zwaartekracht en wissels voor aankomst op het juiste verdeelspoor, alwaar de gesorteerde wagens aangekoppeld worden en een klaarstaande locomotief de trein naar zijn eindbestemming voert.



Werkplek treindienstleider in de seinzaal van de Kijfhoek.

De verkeersleidingspost van Kijfhoek regelt alle rangeer- en treinbewegingen van zee naar Zevenaar. Richard van Krimpen heeft de leiding over het geheel. Hij is verantwoordelijk voor de 80 mensen die er werken en bereidt zich voor op een grootscheepse verbouwing van de Kijfhoek, waarbij alle heuvelsporen een-op-een vervangen worden tussen nu en 2019. Tegelijkertijd is hij druk in overleg met alle partijen in de vervoersketen en de overheid om toegerust te zijn voor de verwachte verdrievoudiging van

het ladingaanbod in 2035. Dat zijn concreet 3000 treinen per week binnen het gebied van de Kijfhoek.

Hoe bent u in de haven terechtgekomen?

"Toen ik 18 jaar was en van school kwam, moest ik gaan werken, maar ik wist op die leeftijd niet echt wat ik wilde. Familie van mij werkte bij het spoor en zo ben ik op het idee gekomen en heb ik bij de Nederlandse Spoorwegen gesolliciteerd. Gezien mijn leeftijd werd ik in de Rotterdamse haven geplaatst en na een jaar opleiding mocht ik rangeerlocomotieven rondrijden; in de Botlek aankomende treinen verder brengen naar allerlei verschillende bedrijfsterreinen. Uiteindelijk ben ik 15 jaar machinist geweest. Tot de commercialisering toesloeg en Deutsche Bahn het goederenvervoer van NS overnam. Ik ben toen teamleider van de machinisten geworden en vanaf dat moment ben ik heel bewust betrokken geweest bij de logistieke processen en heb ik verschillende managementniveaus doorlopen. Vervolgens nog kort overgestapt naar een kleine spoorvervoerder. Daar heb ik echt lol leren krijgen in het logistieke proces van de Rotterdamse haven. Als productiemanager ben je samen met je team van A tot Z verantwoordelijk, van kostprijsberekening en het binnenhalen van de order tot de uitvoering van het transport met de



Opstelsporen na het heuvelen voor samenstelling van de vertrekkende treinen.

vraag hoe in te regelen, welke locomotieven en wagensets in te zetten en het bij ProRail capaciteit aanvragen om over het spoor te mogen rijden. Dan leer je precies hoe het zit. Daar is de klik met de Rotterdamse haven gekomen."

Wat is uw hoofdtak?

"Het treinverkeer tussen Zevenaar grens en de Rotterdamse haven zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. De belangrijkste taak voor de nabije toekomst is om te zorgen dat we de groei, die de Rotterdamse haven door zal maken in met name het containervervoer vanaf de Tweede Maasvlakte, voor een belangrijk deel op kunnen vangen via railvervoer. Dat betekent sturen op kwaliteit en samenwerking van mijn seinpost met de Rotterdamse havenbedrijven. Vooral de grotere containerterminals, maar ook EMO Maasvlakte waar heel veel treinen naartoe gaan. Groei met behoud van kwaliteit, liefst verbetering van kwaliteit. Dat kan alleen in samenspel met alle ketenpartners. Er is geen enkele partij die zelf in staat is om de hele keten te beïnvloeden. De kracht van ProRail is zijn onafhankelijke rol als infrabeheerder."

Welke kwaliteiten moet je hebben voor dit vak?

"Om de mensen in de seinzaal te kunnen aansturen heb je kennis nodig van logistiek in de brede zin, dat is niet per se havenlogistiek. Analytisch bekwaam zijn en het vermogen hebben grote problemen door te vertalen naar de productie, dus de uitdaging waar de Rotterdamse haven voor staat en waarvan wij een onderdeel zijn omzetten in concrete taken op de afdeling. Tegelijkertijd zorgen dat de mensen daar lekker in hun vel zitten en met plezier naar hun werk gaan. Ik moet net zo kunnen hollen of stilstaan als de mensen waarvoor ik verantwoordelijk ben. Een treindienstleider moet heel flexibel zijn. Een boot komt te laat aan, een con-

tainer moet nog uit stack gehaald worden, een locomotief is defect. Er zijn allerhande verstoringen in het proces, terwijl de treindienstleider zelf onderdeel uitmaakt van dat proces. Tegelijkertijd moet hij heel strikt en volgens de procedures het werk uitvoeren, want er zijn allerlei wettelijke procedures rondom het vak. Maar de klant heeft ook voorwaarden waar hij in mee moet denken. Binnen dat spel moet hij zijn werk doen en vooral het schakelmoment goed in de gaten houden. Alert zijn, want er rijden immers treinen met gevaarlijke stoffen en treinen met heel veel gewicht, waarvan je graag wilt dat ze in het spoor blijven en geen rode signalen passeren. Een treindienstleider is vooral verantwoordelijk voor de veiligheid van het proces."

Mannenwerk of vrouwenwerk?

"Dit werk kan evengoed door vrouwen gedaan worden. Bij ProRail zitten meer dan bij vergelijkbare bedrijven vrouwen. Niettemin bestaat de seinzaal nog voor 80 procent uit mannen. Dat heeft enerzijds te maken met de onregelmatige diensten van vroeg, laat, nacht, denk ik, en anderzijds met de onbekendheid van het vak treindienstleider en treinverkeersleider. Het lijkt een technisch beroep, maar de grap is dat je veel meer in contact bent met de mannen en vrouwen buiten op het terrein en de deelnemende partijen dan dat je de techniek ingezogen wordt. Het is uitvoerend werk, waar bij je geholpen wordt door IT-systemen. En het kan parttime. ProRail heeft hele sterke, goed opgeleide logistiekelingen nodig en ook mensen die bedrijfskundig onderlegd zijn. Er ligt een ongelooflijke logistieke puzzel op ons te wachten de komende jaren als Maasvlakte II echt gevuld raakt en gebruikt wordt zoals het bedacht is. Al die containers moeten hun weg vinden naar het achterland om uiteindelijk de concurrentiepositie van Rotterdam te handhaven."



Richard van Krimpen: "Er ligt een ongelooflijke logistieke puzzel op ons te wachten de komende jaren".

Welke diploma's vereist dit vak?

"Die van manager vraagt om een aantoonbaar hbo-niveau en die van treindienstleider mbo-4/havo. In principe kan je met elke hbo-opleiding op de post komen. Daarna begint het echte werk. Voor buitenstaanders is de spoorwereld onbekend, maar daar moet je je weg in vinden. De interne opleiding treindienstleider duurt ongeveer een jaar. Dan is deze in staat om op de eerste werkplek dienst te kunnen doen. Het is de bedoeling dat treindienstleiders minstens drie werkplekken beheersen om volledig inzetbaar te zijn."

Is er veel veranderd?

"Vroeger lag het goederenvervoer per spoor bij de Nederlandse Spoorwegen, een monopolist en staatsbedrijf met veel meer personeel. Kleine hoeveelheden wagens kwamen overal vandaan en moesten tot een trein gevormd worden. Die treinen gingen naar een plek in Europa of hadden nog vaker een binnenlandse bestemming. Nu komen er veel meer hele treinen. De opdrachten werden intern verwerkt en de verkeersleiders deden het werk voor hun eigen collega's, want ook ProRail was onderdeel van de NS. Dat is helemaal veranderd. Inmiddels zijn er negentien vervoerders die allemaal in onderlinge strijd zijn om marktaandeel te verwerven. Dat legt een andere druk op ProRail. Klanten plaatsen orders voor het rangeerterrein. Wij plannen die in zonder aanzien des persoons en binnen de procedures die daarvoor gesteld zijn."

Alles is sneller en commerciëler geworden. Met de komst van megaschepen die telkens duizenden containers per keer lossen is de grote uitdaging nu deze zo snel mogelijk af te voeren naar het Europese achterland. Er zullen meer treinen over het spoor moeten en dat betekent nog efficiënter met de capaciteit omgaan, binnen alle wisselende omstandigheden vast blijven houden aan procedures, de belangen van alle partijen niet uit het oog verliezen en bovenal de veiligheid garanderen."



Het rangeerterrein Kijfhoek dat binnen nu en 2019 volledig vernieuwd zal zijn.



Milieucertificaten uitgereikt aan Nederlandse Waddenzeehavens

Uitreiking ECOport Certificaten VLNR Rene Genée (Groningen Seaports), Antonis Michail (ESPO), Dirk Klinkenberg (Gemeente Harlingen), Jacoba Bolderheij (Port of Den Helder), Theo Meskers (Gemeente Holland Kroon (Den Oever)).

Alle Nederlandse waddenzeehavens in het Nederlandse Unesco-gebied hebben op 20 juni een EcoPort-certificaat uitgereikt gekregen tijdens de werkconferentie 'Trilateral Conference UNESCO Ports' op het Landgoed Ekenstein in Appingedam. De ECOport-certificaten worden verstrekt door ESPO aan havens die de milieuwetgeving onder controle hebben en die iedere twee jaar stappen zetten om de impact van de haven op de omgeving te verkleinen.

De conferentie in Appingedam had als doel om in het Unesco-gebied te streven naar Greenports om vanuit de Waddenzeehavens bij te dragen aan een duurzamer beheer van de Waddenzee als internationaal beschermd natuurgebied. Dit doel is in het havenartikel van de regeringsverklaring van Tønder (5 februari 2014) vastgelegd.

De kern van de conferentie bestond uit negen workshops over verschillende innovaties voor een goede verstandhouding tussen havens en het Werelderfgoed

Waddenzee. De conferentie is een initiatief van de Raad van Advies Waddenzeehavens en Programma naar een Rijke Waddenzee. Daarbij waren ook havens uit Denemarken en Duitsland aanwezig.

Deskundig panel

Tijdens de conferentie besprak een deskundig panel de uitkomsten van de workshops. Zo werd er in Appingedam gesproken over de haven van de toekomst en de uitdagingen van de havens aan de Waddenzee. Met hoofdonderwerpen als 'green shipping', afvalverwerking en innovatieve oplossingen voor havenontwikkeling, zoals 'building with nature', was duidelijk dat de conferentie inspireerde.

Organisator Arjen Bosch: 'Bedrijven, NGO's, overheden en innovatieve geesten moeten de handen ineenslaan, want alleen dan bereik je resultaat en economische ontwikkeling zonder dat hierbij concessies worden gedaan aan de ecologische waarden. Deze conferentie heeft de deelnemers echt inhoudelijk geprikkeld. Daarbij is een mooi signaal afgegeven door de unieke bijzonderheid dat alle Nederlandse havens, waaronder vier nieuwe, een EcoPort-certificaat ontvingen van ESPO (European Sea Port Organisation). Het zou mooi zijn als dit ook andere Waddenzeehavens, die om 'de bocht' liggen, inspireert om zich bij de EcoPort-familie aan te sluiten voor een juist beheer van dit UNESCO-gebied.'

Voorzitter van de Raad van Advies Waddenzeehavens Tineke Netelenbos vat de uitkomsten van de workshops en de daarop gebaseerde aanbevelingen als volgt samen: "Het is een unieke mijlpaal dat alle Waddenzeehavens nu ECOport-gecertificeerd zijn. Vandaag hebben we veel inspiratie opgedaan onder de UNESCO-vlag om eendrachtig verder te bouwen richting de toekomst en een gezond evenwicht tussen de havens enerzijds en het Waddengebied anderzijds."

Ecoport-certificaat

Tijdens de afsluiting van de werkconferentie overhandigde de heer Antonis Michail, senior beleidsadviseur van ESPO, de officiële ECOport-certificaten aan alle Waddenzeehavens. Dit zijn Port of Den Helder, Haven Den Oever, Port of Harlingen, Haven Lauwersoog, Groningen Seaports (Eemshaven en haven van Delfzijl).

De gecoördineerde ECOport-certificering is een initiatief van de Raad van Advies Waddenzeehavens, mede geïnspireerd op de positieve ervaringen van Groningen Seaports en ondersteuning van de stichting EcoShape en Wageningen UR. De wens om te certificeren is ook opgenomen in de Regeringsverklaring van Tønder 2014, waar de Trilateral Wadden Sea Board de regie over voert.

Maritime Industry 2016: Schoolvoorbeeld van een vakbeurs

Ruim 14.000 vakgerichte bezoekers, compleet nieuwe standbouw met frisse uitstraling en een record aantal exposanten. Dat is Maritime Industry 2016 in een notendop. Evenementenhal organiseerde deze vakbeurs op 24, 25 en 26 mei in Gorinchem. "Dit is een schoolvoorbeeld van hoe een vakbeurs moet zijn", zei één van de bezoekers.

Dit jaar ontving Maritime Industry ruim 14.000 brancheprofessionals tijdens de vakbeurs. Er kwamen ook meer vakgerichte bezoekers op het driedaagse evenement af dan voorgaande jaren. Hiermee is de missie om wederom een hoogwaardige vakbeurs neer te zetten geslaagd. Die mening werd ook gedeeld door de 500 exposanten. "Dit is een goede plek om klanten uit de beroepsvaart te treffen", vond TVM Verzekeringen.

Exposanten zeer positief

"Het was voor ons een succesvolle beurs en zeker voor herhaling vatbaar", liet Friesche Olie- en Verhandel weten. Naast netwerken, was Maritime Industry 2016 de plek waar deals werden blikonken. Zo ook voor De Bunkerpartners. "Wij konden op de tweede beursdag het glas heffen, want de vaste ligplaats van bunkerpartner SBH Heijmen in Rotterdam 1e Eemhaven is een feit. Met dank aan gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam", aldus de trotse exposant.

Introductie nieuwe standbouw

Maritime Industry 2016 was bovendien de eerste vakbeurs in Evenementenhal



Gorinchem met nieuwe standbouw. Voorheen had de standbouw een beukenhoutenkleur. De nieuwe standaard wanden zijn lichtgrijs. Deze interieurwijziging creëerde een strakke, rustige en zakelijke sfeer op de beursvloer.

Uitbreiding beursshal

Er was meer reden tot juichen. In aanloop naar Maritime Industry 2016 breidde Evenementenhal de beursvloer uit met 600 m² door de expeditie te verplaatsen. Hierdoor ontstond ook een betere beursvloerindeling. Voorheen werd het achterste gedeelte van de hal onderbroken door de expeditie, waardoor er twee losse hoeken waren. De verplaatsing van de expeditie zorgde ervoor dat er een aaneengesloten, lichte en open ruimte is ontstaan. Hierdoor was de beursvloer groter dan ooit en was er nog meer ruimte voor de brancheprofessionals uit de maritieme sector.

Innovatieroute op bovenverdieping

Verder was de bovenverdieping met een speciale innovatieroute van EICB voor het eerst aan de beursvloer toegevoegd. Gevolg: meer beursbeleving en branche-informatie. Over toegenomen beursbeleving gesproken: de binnentuin met vijver van Evenementenhal Gorinchem werd optimaal benut. Dit was namelijk de plek op Maritime Industry 2016 om miniatuurweergaven van de binnenvaart en zeevaart te bewonderen.

Bezoekers aan het woord

Bezoekers grepen hier in de buitenlucht de mogelijkheid aan om met elkaar het beursbezoek te evalueren. "Exposanten op deze beurs presenteren veel duurzame mogelijkheden", liet één van hen weten. "Dit is een schoolvoorbeeld van hoe een vakbeurs moet zijn. Aan alles is gedacht: gratis parkeren, volop netwerkmogelijkheden, interessante exposanten en vele extraatjes die je niet meteen verwacht op een beurs, zoals de binnentuin met modelbouw schepen", aldus een andere bezoeker.

Beursorganisatie meer dan tevreden

Voor de beursorganisatie was Maritime Industry 2016 net als voor exposanten en bezoekers een geslaagd evenement. "Exposanten moeten op onze vakbeurzen in contact raken met de juiste doelgroep. En andersom. Voor deze editie is alles uit de kast gehaald. Elk stukje beursvloer van Evenementenhal Gorinchem is optimaal benut: begane grond, bovenverdieping en zelfs de binnentuin. Wij hebben met deze vakbeurs een stevig fundament gelegd voor de toekomst", aldus Adviseurs Esther Rodenburg en Amanda van Goolen.





Dutch Marine sleept drijvend droogdok naar Vlissingen

Door: Henk van de Voorde

Dutch Marine BV heeft in opdracht van Damen een drijvend droogdok met een lengte van 260 meter sleepklaar gemaakt. Het dok is onder begeleiding van maritieme ondernemer Paul Verschure uiteindelijk gesleept van het Zweedse Göteborg naar Vlissingen. Medio mei arriveerde het droogdok in de Zeeuwse haven. Alle werkzaamheden met betrekking tot het zeewaardig maken van het drijvende dok zijn met een ploeg van 20 Poolse werknemers van een subcontractor in amper twee maanden tijd uitgevoerd.

Kernactiviteiten van Dutch Marine zijn het prepareren en verzorgen van sleeptransporten, het begeleiden van reparaties van schepen en het uitvoeren van bergingsoperaties. Daarnaast levert Dutch Marine technisch advies aan onder andere Rijkswaterstaat bij bergingsoperaties.

Göteborg

De sleep van het drijvende droogdok, afkomstig uit Göteborg, is een bijzonder project. "We zijn een jaar geleden voor het eerst naar Zweden gegaan. Daar hebben we het droogdok geïnspecteerd en uiteindelijk sleepklaar gemaakt. De eerste inspectie door een Marine Warranty Surveyor was in mei 2015. Hij onderzoekt voor verzeke-

raars of alles wel veilig, transporteerbaar en verzekeraar is en onder welke condities. De Marine Warranty Surveyor kijkt vanuit zijn professie bijvoorbeeld naar de maximale golfhoogte, de duur van de operatie, de weersomstandigheden. Bepaalde zaken moeten aangepast worden zodat het hele transport zeewaardig is. Het dok dient een juiste balans te hebben en in dit geval versterkt te worden voor zeetransport. Kranen moeten op het dok vastgezet worden en alle losse voorwerpen zeevast gemaakt. Wij hebben ook de engineering, computer modeling en bewegingsanalyse verzorgd om het drijvende dok veilig te kunnen transporteren", vertelt Paul Verschure van Dutch Marine BV.



**DUTCH
MARINE**

Lijst met aanbevelingen

Uit de inspectie van een Marine Warranty Surveyor komt een lijst met aanbevelingen die moet worden uitgevoerd zoals:

- Een constructie maken waaraan gesleept kan worden, versterkingen aanbrengen voor de zeereis, sterkteberekeningen uit laten voeren zodat bepaald kan worden welke golfhoogte nog acceptabel is om veilig te kunnen varen.
- Een computermodel laten maken om de beweging van het dok in verschillende golfhoogten te bepalen, zodat de Marine Warranty Surveyor ondersteund wordt in zijn besluitvorming.
- Technische voorzieningen zoals vastzetten hijskranen en alle andere materialen, waterdicht maken, aanbrengen versterkingen, stroomvoorziening,
- Weghalen boegplatform in verband met golfslag; open maken achterplatform in verband met golfslag. Aanbrengen bolders en kluisgaten om op vast te kunnen maken voor de assistentie van sleepboten in de haven van vertrek en bestemming.
- Gespecialiseerde weerberichten opvragen voor verschillende punten langs de route.

Bijzondere projecten

Paul Verschure ontzorgt de klant volledig bij bijzondere projecten. De in Zeeuws-Vlaanderen woonachtige Brabander ondersteunt de klanten professioneel bij de uitvoering van projecten die niet tot hun core-business horen zoals onlangs bij het zee-transport van het drijvende droogdok voor een groot internationaal scheepsbouw- en reparatiebedrijf. De klant beheerst alle facetten van scheepsbouw en reparatie, maar het verzorgen van zo'n bijzonder transport over zee valt enigszins buiten dat spectrum. Dutch Marine heeft de beste partners voor dit specifieke transport bij elkaar gebracht en gecoördineerd.

Katalysator

"We maken als het ware de vertaalslag tussen de verschillende noodzakelijke disciplines en fungeren daarbij als katalysator tussen de betrokken partijen. Dit loopt uiteen van het afstemmen en plannen van werkzaamheden tot overleg met autoriteiten en belanghebbenden om de vereiste



Berging van de IJsselkogge

vergunningen en medewerking te verkrijgen. Wij faciliteren het project met gebruikmaking van ons uitgebreide netwerk van toonaangevende bedrijven. De klant blijft zelf controle houden omdat wij in zijn naam de noodzakelijke zaken regelen, waarbij de kosten continu zichtbaar zijn en vooraf geaccordeerd worden. Tijdens de uitvoering van het project verzorgen wij ook on site de coördinatie en houden we de klant continu op de hoogte van de ontwikkelingen", vertelt Paul Verschure.

Baltic Ace

Paul Verschure is regelmatig werkzaam bij spraakmakende projecten, zoals recentelijk met de berging van de Baltic Ace. Deze autocarrier was met 1.417 nieuwe Mitsubishi's onderweg van het Belgische Zeebrugge naar Kotka in Finland. Op 5 december 2012 kwam de Baltic Ace in het Nederlandse deel van de Noordzee in aanvaring met het containerschip Corvus J. De Baltic Ace zonk door de aanvaring binnen vijftien minuten. "Ik mocht RWS assisteren met mijn kennis en ervaring op het specifieke vakgebied van berging van zeeschepen. Hierbij was ik lid van een technisch team van specialisten om met het gehele RWS projectteam

de doelstellingen van de berging succesvol te bereiken. Tijdens de uitvoering waren we tevens waarnemer voor Rijkswaterstaat. Door het fungeren als ogen en oren voor de opdrachtgever was deze in staat de uitvoering van de werkzaamheden te beoordelen aan de hand van de eerder overeengekomen criteria. Het kunnen schakelen tussen theorie en praktijk is daarbij essentieel."

IJsselkogge

Dutch Marine was ook technisch adviseur met betrekking tot de berging van de IJsselkogge. Het is een gaaf bewaard gebleven Koggeschip dat dateert van omstreeks 1450 en in oktober 2012 werd gevonden bij sonaronderzoek van de rivierbodem van de IJssel bij Kampen. "De Hanzesteden dreven in de vijftiende eeuw handel met elkaar en gebruikten daarvoor Koggeschepen. Ook bij dit project werden de werkzaamheden uitgevoerd in teamverband waarbij ik mijn bijdrage kon leveren op het gebied van de technische haalbaarheid, veiligheid en samenwerking tussen de verschillende disciplines van archeologen en bergers", aldus de maritieme ondernemer.

www.dutchmarinebv.com



Berging van de Baltic Ace



Deze transportbedrijven weten de weg...

THIJS
LOGISTIEK

Havenweg 10
6006 SM Weert
Nederland
T. +31(0)495 457245
F. +31(0)495 457244
info@thijs.nl



THIJS
bezorgt
het plezier



meer dan een Scandinavië specialist

Finding New Ways



De Bring groep behoort tot één van de grootste logistieke dienstverleners in Scandinavië en maakt deel uit van de Noorse Post. Vanuit de vestiging in Zwijndrecht worden twee specialistische logistieke diensten aangeboden door de divisies: Bring Cargo en Bring Frigo. De divisie Bring Cargo biedt vele mogelijkheden aan voor groupage, deelladingen en complete vrachten binnen heel Europa. Met de divisie Bring Frigo biedt de organisatie mogelijkheden voor temperatuur gecontroleerde transporten naar de Nordics. Binnen Scandinavië is de organisatie marktleider op dit gebied.

Bring – Finding New Ways

Griendwerkersstraat 10 | 3334 KB | Zwijndrecht | Nederland
Strijbroek 6 | 2860 | Sint-Katelijne-Waver | België

Bringcargo.sales.nl@bring.com

www.bring.nl

Transport met Zwitserse precisie

Voor dagelijks transport
van al uw goederen van
en naar Zwitserland

LTT BV. Een Nederlands transportbedrijf dat al vele jaren kwalitatief transport waarborgt. Snel en flexibel. Met een zeer hoge klantwaardering. Transport als een Zwitsers uurwerk: betrouwbaar en punctueel!



www.lttbv.nl



Robuuste nieuwe serie

De Hyster® XT, voor alledaagse werkzaamheden, altijd en overal

Hyster® heeft in Europa een nieuwe serie vorkheftrucks geïntroduceerd. De 'XT serie' is een aanvulling in het 2 tot 3-ton segment voor verbrandingsheftrucks en is verkrijgbaar met een diesel of LPG motor. De nieuwe XT is een no-nonsense heftruck met eenvoudige technologie, gemaakt voor talloze alledaagse toepassingen.



"De XT serie is perfect voor binnen en buitentoeepassingen in applicaties zoals logistiek, distributie en productie" zegt Karen Calver, Product Strategy Manager voor Hyster® in Europa. "We verwachten daardoor dat deze machine zeer populair wordt". De toevoeging van de XT serie aan het Hyster® productaanbod betekent dat bedrijven nog meer mogelijkheden hebben om een machine te kiezen die aan hun behoeften en budget voldoet. De nieuwe XT-serie wordt in Europa geproduceerd in de Hyster fabriek in Craigavon (Noord-Ierland).

Vermogen en betrouwbaarheid

De XT serie is gebouwd met hoogwaardige Hyster® onderdelen en staat garant voor betrouwbaarheid. De serie is uitgerust met efficiënte motoren, die zorgen voor een levensduur van minimaal 10.000 werkuren. De PSI 2.4 liter LPG-motor heeft twee standen. De High performance stand (HiP) zorgt voor een maximale productiviteit. Terwijl de ECO-eLo stand voor een efficiënt brandstofverbruik zorgt tegen prima prestaties. De dieselmotor van Yanmar is een stuk schoner en start zeer snel onder koude omstandigheden.

Comfort

Om het bestuurderscomfort te vergroten, zijn de motoren van de XT-serie volledig geïsoleerd. Hierdoor is de blootstelling aan motorgeluid voor de chauffeur minimaal. Ook is het trillingsniveau verlaagd en kan de volledig geveerde stoel aan de lengte en het gewicht van de bestuurder worden aangepast. Dit verhoogt het bedieningsgemak en de productiviteit. Andere kenmerken die hieraan bijdragen zijn de goed geplaatste bedieningselementen en een lage opstap.

Prestaties

Pallets en zware lasten worden snel verplaatst dankzij de krachtige aandrijving en hydrauliek. De O-ring afgedichte fittingen zorgen voor een maximale uptime. De masten van XT zijn nauwkeurig te doseren tijdens het heffen en dalen van ladingen.

Opties

De trucks van de XT-serie kunnen aan specifieke bedrijfsomstandigheden worden aangepast. Zo zijn er meerdere opties rechtstreeks af fabriek leverbaar zoals een snelheidsbegrenzer, een handgreep voor achteruitrijden, verlichtingsets, waarschuwinglampen (pedestrian awareness light), vierde functie, vorkenversteller met side-shift en Hyster Tracker. Deze laatste optie brengt data in kaart van de prestaties van de heftruck, zoals draaiuren en onderhoudsmeldingen.

Tevens is er een ruim aanbod van cabines beschikbaar die zowel af fabriek als achteraf kunnen worden opgebouwd.

Servicegemak

De service aan de XT-serie is zeer gemakkelijk te verrichten. Hyster biedt een uitgebreide beschikbaarheid van onderdelen, waardoor de machine efficiënt kan blijven werken en de kosten laag blijven. De heftrucks hebben een onderhoudsinterval van 500 uur. Zowel de bedrading als de hydraulica is slim weggewerkt. Daarbij is goed rekening gehouden met de toegang tot de onderdelen. Dit zorgt voor een aanzienlijke tijdsbesparing bij service of onderhoud. Eigenaren van de nieuwe truck profiteren hierdoor van lage operationele kosten.

Gebouwd in het Verenigd Koninkrijk

De XT serie wordt geproduceerd in de Hyster fabriek in Craigavon (Noord-Ierland). Deze fabriek viert dit jaar zijn 35-jarige bestaan. "De fabriek in Craigavon heeft in de afgelopen 35 jaar een grote rol gespeeld bij veel innovatieve Hyster®-producten. "We zijn trots dat ons nieuwste product – de XT-serie – in Europa wordt geproduceerd en naar de rest van de wereld wordt geëxporteerd", concludeert Karen Calver. De XT serie wordt in Nederland ondersteund door Heffiq, de officiële en exclusieve Hyster dealer van Nederland.



Boeiende presentatie over maintenance 8e Ravelijnlezing

Duurzame innovatie in West-Brabant

Kleiner
en
onbemand

Door: Henk van de Voorde

De drukbezochte 8e Ravelijnlezing in Theater De Maagd te Bergen op Zoom stond in het teken van boeiende presentaties over maintenance. Na de welkomstwoorden van Rob Snepvangers, voorzitter Stichting Ravelijnlezing, was er een korte inleiding door burgemeester Frank Petter van Bergen op Zoom en Commissaris van de Koning Wim van de Donk. Dagvoorzitter was Henk Akkermans, hoogleraar en directeur World Class Maintenance. Keynotesprekers Mario Verbeek (commandant Logistiek Centrum Woensdrecht) en Michiel van der Maat (vice president Defense Programs bij Fokker) hielden boeiende presentaties rondom het centrale thema. Uiteraard ging het veel over vliegtuigonderhoud en alles wat daarmee samenhangt vanwege de vliegbasis Woensdrecht.

Mario Verbeek, commandant Logistiek Centrum Woensdrecht

"Maintenance, de logistiek en de biobased industry vormen de drie pijlers die onder de timpaan van het actieprogramma economische structuurversterking staan. Maintenance gaat veel verder dan vliegtuigonderhoud. Gekoppeld aan andere bedrijfstakken, is deze vorm van economische ontwikkeling ook interessant wanneer we kijken naar de mainports die grenzen aan ons gebied", aldus burgemeester Frank Petter van Bergen op Zoom.

Living Lab

Maintenance werd tijdens ProefMei zichtbaar gemaakt via exposities en presentaties in het Living Lab van de provincie. Om verbinding te leggen tussen de Ravelijnlezing en ProefMei vond de netwerkborel dit jaar plaats op twee locaties: in de foyer van Theater De Maagd en in het Living Lab op de Grote Markt. In het Living Lab worden de nieuwste initiatieven op het gebied van duurzame innovatie getoond. In een stimulerende omgeving worden 'out of the

box'-oplossingen bedacht voor de maatschappelijke uitdagingen van vandaag en morgen. Een levensechte vlucht in een F35 simulator? Een robothand die eten uitdeelt? Het Living Lab is letterlijk een open podium. In de open tent vinden bezoekers 12 inspirerende 'kubussen', die gezien kunnen worden als laboratorium, proeftuin en expositieruimte tegelijk.

Ondernemerschap

Ondernemerschap krijgt in de regio West-Brabant volop ruimte door innovatie en samenwerking tussen bedrijven, overheid en kennisinstellingen: cross-sectoraal en grensoverschrijdend. De samenwerking leidt tot hoogstaande technologische ontwikkelingen en tot slimme en vernieuwende producten.

In West-Brabant ligt de focus op de topclusters Biobased, Logistiek en Maintenance, waarmee de streek in belangrijke mate bijdraagt aan nationale en Europese groeiambities.



Foto: John de Jong

Techniek

De regio ligt tegen de Vlaamse gewesten en de zuidelijke Randstad, gebieden die zich kenmerken door een krachtig economisch potentieel. Vooral op het gebied van technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. Juist in de techniek is grote behoefte aan gekwalificeerd personeel, zeker met het oog op de dreigende krapte op de arbeidsmarkt. Deze bedrijfstak biedt uitstekende kansen op aantrekkelijke en uitdagende banen. Die worden vooral aangeboden in de grote mainports noordelijk en zuidelijk van de regio Bergen op Zoom. Binnen een goed bereisbare afstand, zeker nu de A4 deze regio verbindt met de Antwerpse en Rotterdamse havens.

Foto: Dick Vermaas



Burgemeester Frank Petter van Bergen op Zoom

Economische structuurversterking

Maintenance is een van de speerpunten binnen het actieprogramma economische structuurversterking. Dit programma is de leidraad om tot versterking van onze regio te komen. De sprekers op de Ravelijnlezing namen het publiek mee in de wereld van maintenance en de kansen die hieraan zijn verbonden.

Schijnwerpers

"We zijn een regio die in de schijnwerpers staat. Zelf zien we dat misschien nog onvoldoende, maar er wordt naar ons gekeken. Het Koninklijk bezoek van medio februari stond voor een belangrijk deel in het teken



Foto: John de Jong



Foto: Dick Vermaas

van economische veerkracht. Met het vorstenpaar hebben we uitvoerig gesproken over welke weg we afleggen om ons als regio te versterken. De Koning heeft in zijn terugblik op de dag duidelijk aangegeven dat deze regio kansrijk is en over de juiste infrastructuur en andere belangrijke randvoorwaarden beschikt om zich als krachtig economisch gebied te ontwikkelen", aldus de burgemeester van Bergen op Zoom tijdens de Ravelijnlezing.

Vliegbasis Woensdrecht

De vliegbasis Woensdrecht neemt een belangrijke plaats in de regio in. Een belangrijk deel van de presentaties tijdens de Ravelijnlezing ging dan ook nader in op vliegtuigonderhoud en alles wat daarmee samenhangt. De sprekers voerden de aanwezigen in de sfeervolle theaterzaal mee in de boeiende wereld van high tech onderhoud. De burgemeester nodigde de toehoorders na afloop uit om uit te waaiëren over het Living Lab, dat op de Grote Markt was ingericht.

Ambities

"Via het Living Lab maakt u kennis met een greep uit een breed scala aan ontwikkelingen zoals we die in Brabant doormaken en waarvan het effect uitstraalt op ons en onze burens. Ons Koningspaar was onder de indruk van onze veerkracht en de ambities die we hebben gesteld. Ik weet zeker dat u aan het einde van deze middag met een vergelijkbaar gevoel deze zaal verlaat."

Gastronomisch

In de regio Bergen op Zoom worden ook op creatief, cultureel en gastronomisch gebied grenzen overschreden. Zo was het weer vier dagen culinair genieten op ProefMei. Na de officiële opening van de ProefMei Businessavond in het Markiezenhof manifesteerden veel plaatselijke restaurants en bistro's zich met een stand in dit stadspaleis van Bergen op Zoom. De fijnproever kon zich tegoed doen aan allerlei tongstrelende hapjes met bijpassende wijnen. Ook de Grote Markt met zijn historische gebouwen vormde een fraai decor voor de culinaire happening. Met de 3 A's stonden hier de eigen streekproducten centraal: Asperges, Aardbeien en Ansjovis. Voor de speciale gelegenheid waren drie aparte ruimtes omgedoopt tot Aardbeienrijk, Aspergerijk en Ansjovisrijk.



Foto: John de Jong

ERTMS-programma zoekt oplossing voor dure ombouw werktreinen

Het ERTMS-programmabureau zoekt oplossingen voor de hoge kosten die de inbouw van ERTMS in werktreinen en historische treinen met zich meebrengt. Vanwege de grote verschillen in typen materieel en het intensieve traject van ombouw en certificering, kunnen de kosten oplopen tot zo'n één miljoen euro per trein.

EU Rekenkamer: aandeel spoorgoederenvervoer loopt terug

Ondanks de doelstelling van de Europese Commissie om het goederenvervoer van de weg naar het spoor te verschuiven, is het aandeel van het spoor in het goederenvervoer in de EU sinds 2011 licht afgenomen.

15 oplossingen geselecteerd voor niet actief beveiligde overwegen

ProRail heeft vijftien oplossingen geselecteerd voor niet actief beveiligde overwegen (NABO's) die door een panel van deskundigen worden beoordeeld op haalbaarheid. Hieruit worden drie ideeën gekozen die een testfase ingaan.

Nieuwe rapportagetool brengt CO2-reductie spoor in kaart

Spooraannemer Strukton Rail heeft in het eerste kwartaal van 2016 ongeveer 11.000 kilo CO₂-uitstoot gereduceerd met het gebruik van de zelfsignalerende kortsluitlans ZKL 3000 RC van Dual Inventive.

Samsung-directeur: sluitende businesscase door bundeling spoorvervoer

Een marktgedreven initiatief, waarbij verschillende verladers hun lading bundelen om deze op een efficiënte manier en tegen lagere tarieven per spoor te vervoeren. Dit is de insteek van de community NewWays dat als doel heeft om spoorvervoer rendabeler te maken.

'Kamer wilde bij aanleg Betuweroute wegvervoer niet beprijken'

Dat de modal shift van het wegvervoer naar het spoorvervoer op de Betuweroute deels is mislukt, komt doordat de politiek bij de aanleg van de goederenspoorlijn het wegvervoer niet wilde beprijken.

Toename van open beveiligingssystemen op Nederlandse spoor

Het Nederlandse spoor wordt op vele plaatsen nog beveiligd door traditionele B-relais beveiligingssystemen. ProRail is langzaam maar zeker de verouderde beveiligingssystemen door modernere varianten aan het vervangen.

Spoorsector fileert kabinetsplannen voor structuurwijziging ProRail

De spoorsector heeft hevige kritiek geuit op de plannen van het kabinet om de structuur van ProRail op de schop te nemen. Naast ProRail zijn NS, FNV Spoor, Havenbedrijf Rotterdam, KNV en reizigersorganisaties fel tegen de herstructureringsplannen.

Bouw Technisch Centrum NedTrain in Nijmegen in de ijskast

NedTrain zet de plannen voor de bouw van een Technisch Centrum in Nijmegen voorlopig in de ijskast. Het onderhoudsbedrijf heeft besloten om de huidige vier onderhoudswerkplaatsen klaar te maken voor de komst van nieuwe

ProRail koopt monumentale panden Inktpot en Tulpenburgh

Spoorbeheerder ProRail heeft de twee monumentale panden 'De Inktpot' en het naastgelegen 'Tulpenburgh' gekocht. De verhuurder Basisfonds Stationslocaties C.V., besloot de panden begin dit jaar in de verkoop te zetten en gaf ProRail de eerste mogelijkheid.

Movares wint aanbesteding spoorproject 'Groningen Spoor'

ProRail heeft Movares de opdracht gegund voor de engineering van het contract Groningen Spoor. Het contract werd op woensdag getekend door Ronald Nomes, directeur Stations bij ProRail, en Jacco Buisman, directielid van Movares.

Registratie gevaarlijke stoffen op emplacementen nog steeds ondermaats

Spoorgoederenvervoerders die gevaarlijke stoffen niet goed registreren, kunnen mogelijk in de toekomst de toegang tot het spoor worden ontzegd. Dat is het voornemen van staatssecretaris Sharon Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

'Uitbreiding spoortrajecten oplossing vervoer gevaarlijke stoffen'

De uitbreiding van de spoorcapaciteit kan de overschrijdingen van de risicoplafonds door goederentreinen met gevaarlijke stoffen opvangen. Dat zegt directeur Ad Toet van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV).

Amstelveenlijn wordt doorgetrokken naar centrum Uithoorn

De vernieuwde Amstelveenlijn wordt naar alle waarschijnlijkheid doorgetrokken naar het dorpscentrum van Uithoorn. Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam en de colleges van burgemeester en wethouders van Uithoorn en Amstelveen maakten onlangs deze keuze.

Nieuw station Ede-Wageningen krijgt grote toren als blikvanger

De gemeente Ede, NS en ProRail hebben onlangs het ontwerp voor het nieuwe station Ede-Wageningen bekendgemaakt. Het station heeft straks een unieke vormgeving met een grote toren als blikvanger.

NS haalt Belgische rijtuigen van Nederlandse spoor

NS gaat voorlopig niet meer met de gehuurde Belgische rijtuigen van het type i6 en i10 op het Nederlandse spoor rijden. Dat doet de spoorvervoerder omdat er de afgelopen weken storingen waren.

NS zoekt kandidaten voor technische functies

Treinen gaan gemiddeld zo'n veertig jaar mee, maar de IT in de trein dient sneller vernieuwd te worden. De ontwikkelingen op dat gebied gaan snel.

Utrecht opent eind augustus achtste treinstation

In Utrecht stoppen op 22 augustus de eerste treinen op het nieuwe treinstation Utrecht Vaartsche Rijn. Het achtste treinstation binnen de Utrechtse gemeentegrenzen is vier maanden eerder klaar dan gepland.

Brandbrief aan premier Rutte over mobiliteitsbudget

Een coalitie van 23 mobiliteitsorganisaties vraagt premier Rutte in een brandbrief meer geld vrij te maken voor betere verbindingen op de weg, het spoor, het water en in de lucht.

ProRail investeert vier ton in studie naar spoorverzakkingen

ProRail heeft 400.000 euro beschikbaar gesteld voor een vierjarig onderzoeksprogramma naar spoorverzakkingen. Het wetenschappelijke deel van het onderzoek zal worden uitgevoerd door de TU Delft.

ETS Spoor opent nieuw kantoor in Purmerend

ETS Spoor heeft begin deze maand een nieuw kantoor geopend in Purmerend. ETS Spoor is in 1999 opgericht door Sander en Klaus Schulmeister.



Draftec gastheer voor de Middelburgse Bedrijven Club Rondleiding in high tech engineering

Door: Henk van de Voorde - Foto's: Studio CPD

De Middelburgse Bedrijven Club (MBC) was eind mei op bezoek in het nieuwe pand van Draftec op Bedrijventerrein Arnestein. Draftec onderscheidt zich met high end systemen voor een brede toepassing. Men beschikt over veel kennis en ervaring met betrekking tot dynamische machines en - installaties die zijn verbonden aan handling, met een logistieke component om het werk te kunnen verrichten.

Een project wordt meestal compleet uitgewerkt door Draftec, inclusief de software en de bediening door de operator. Na toespraken van Martijn Boone en Martijn Holtkamp, de beide eigenaren van Draftec, was er ter gelegenheid van het bedrijfsbezoek een rondleiding in drie groepen bij de specialist in het ontwikkelen en bouwen van hydraulische, elektrotechnische en mechanische systemen. Zo werd men meegevoerd in de wereld van de high tech engineering. Na het officiële gedeelte werden in een sfeervolle ambiance onder het genot van een hapje en een drankje de contacten tussen de MBC leden aangehaald.



wables) biedt voor Zeeland mooie kansen. "Wij ontwikkelen en bouwen hydraulische, mechanische en elektrotechnische systemen voor de offshore, zware industrie en petrochemie. Alles in onze bedrijfsvoering is gelieerd aan beweging en aandrijving, zoals met betrekking tot componenten voor een lier van een offshore schip", aldus Martijn Holtkamp. Zo heeft Draftec voor de kabellegger Nexus van baggerconcern Van Oord een sleutelrol gespeeld in de systeeminTEGRATIE en essentieel equipment aan dek ontwikkeld en gebouwd. "Wij gaan graag gecompliceerde uitdagingen aan. Systemen ontwikkelen voor op zee, van alles drijft, is veel lastiger dan op land, vanwege de krachten van de natuur, zoet/zout water, wind en golven."

www.draftec.nl



Toekomst

"We richten ons met name op de zware industrie en de maritieme sector, maar ook voor kleinere technische oplossingen voor de klanten in de regio staan we met ons team paraat. Onder één dak verzorgen we engineering, montage, assemblage en inbedrijfstelling. Met onze ruime zichtlocatie aan de Herculesweg 39 zijn we klaar voor de toekomst, met alle mogelijkheden tot uitbreiding van het team om verdere groei en expansie te faciliteren", vertelt Martijn Boone.

Door de lage olieprijs maakt de traditionele offshore moeilijke tijden door, maar de markt van de offshore windenergie (renewables)

Zomerbijeenkomst MBC/VBC

De jaarlijkse zomerbijeenkomst voor leden van de Middelburgse- en de Vlissingse Bedrijven Club was op woensdag 29 juni in attractiepark Het Arsenal te Vlissingen. Het beschikt over het grootste piratenpark van Nederland met tevens een grote verzameling Zeeuwse zeedieren. Zo is er een uitgebreide collectie Noordzeevissen in schitterende aquaria. Nieuw is het 'Great Barrier Reef' waar de mooiste dieren van de onderwereld zijn samengebracht in een groot aquarium met levensgrote biotoop.



Martijn Boone (links) en Martijn Holtkamp.

Nieuwsberichten

Veel sfeer op Open Havendag Zeeland



Ondanks de grillige weersomstandigheden was het zaterdag 18 juni een drukte van belang op de Open Havendag Zeeland in het Sloegebied en de Kanaalzone. Zeeland Port Promotion Council (ZPPC) en havenbedrijf Zeeland Seaports, die traditiegetrouw de regio in handen hebben, kunnen dan ook tevreden terugblikken op de 7e

editie. De bedrijvigheid in het havengebied vormt de motor van de Zeeuwse economie. Bijna een kwart van de Zeeuwse werkgelegenheid is direct of indirect gerelateerd aan de havens, goed voor ongeveer 30.000 banen. Onbekend maakt echter onbemind. Vandaar dat ZPPC en Zeeland Seaports op de Open Havendag hun deuren voor het

brede publiek open zetten. Er was veel sfeer met diverse activiteiten voor jong en oud, variërend van een bedrijvenmarkt tot excursies, rondvaarten en (nautische) demonstraties. Centrale locaties zijn de werf van Damen Shiprepair Vlissingen en het Portaal van Vlaanderen in Terneuzen. "Wij zijn de verbindende factor tussen alles en ieder-

een die direct en indirect belang hebben bij de Zeeuwse havens", aldus voorzitter Henk de Haas van ZPPC. Primaire doelstelling is de promotie van de Zeeuwse havens en de diensten van de havenbedrijven in binnen- en buitenland. Speerpunten zijn netwerken, bedrijfsbezoeken en organiseren van evenementen zoals de Open Havendag.



Voorzitter Henk de Haas van ZPPC in gesprek met Julia Ross van Best English.



CEO Hans Pfauth (rechts) van Pfauth Logistics met naast zich zoon Robbert.

Verbrugge breidt offshore activiteiten uit in Vlissingen

De Zeeuwse logistiek dienstverlener Verbrugge International wijkt voor zijn offshore-windenergie activiteiten niet uit naar de Tweede Maasvlakte in Rotterdam, maar blijft Zeeland trouw. In de Scaldiahaven in Vlissingen-Oost gaat Verbrugge de opslag en logistiek van windmolenfundaties verder uitbreiden. Verbrugge International heeft met havenbedrijf Zeeland Seaports een langjarige overeenkomst gesloten voor uitbreiding van de activiteiten in de Scaldiahaven met 25 hectare. Het concern heeft op deze locatie al 95 hectare in gebruik. Met de uitbreiding is een investering van 10 miljoen euro gemoeid. Onder leiding van CEO Martin Verbrugge is de onderneming uitgegroeid tot een logistieke dienstverlener op wereldniveau. Verbrugge Terminals is sterk vertegenwoordigd in de havens van Terneuzen, Vlissingen en Zebrugge. De terminals in Vlissingen liggen aan het diepe vaarwater van de Noordzee, direct aan de monding van de Westerschelde. Ze hebben wekelijks feeder- en treinverbindingen met landen in heel Europa en het Midden-Oosten. Naast laden en lossen van zeeschepen, binnenvaartschepen, vrachtwagens en spoorwagens, verricht



men ook veel toegevoegde waarde activiteiten. De groei van de op- en overslag van het concern komt vooral tot uiting in de goederensoort stukgoed (breakbulk), met forest products als hout en cellulose. Andere kernactiviteiten zijn de op en overslag van staal, non-ferro producten en witte bulk (fosfaten, meststoffen).

CEO Dertje Meijer vertrekt bij Havenbedrijf Amsterdam

Dertje Meijer verlaat Havenbedrijf Amsterdam met ingang van 1 augustus a.s.. Zij is sinds 2001 werkzaam bij het havenbedrijf en heeft veel voor het havenbedrijf betekend.

“Na 15 jaar bij het Amsterdams havenbedrijf, waarvan zeven jaar als Algemeen Directeur en CEO, is voor mij het moment gekomen om plaats te maken voor een opvolger. Met

een voltooide verzelfstandiging in 2013, de nieuwe grote zeesluis in aanbouw en met een uitgewerkte strategie voor de komende jaren, is Havenbedrijf Amsterdam klaar voor de toekomst. Ik ga op zoek naar een nieuwe uitdaging die past bij mijn huidige levensfase.”

De Raad van Commissarissen steunt Dertje Meijer in haar besluit om het havenbedrijf te verlaten en is haar erkentelijk voor de wijze waarop zij het bedrijf in een complexe transitie heeft geleid.



Eerste paal Scheepswerf Reimerswaal geslagen

Op 17 juni werd door gedeputeerde Carla Schönknecht de eerste paal geslagen voor de nieuwe werf van Scheepswerf Reimerswaal in Vlissingen-Oost. De werf is de huidige locatie in Hansweert ontgroeid. Door de verhuizing naar Zeeland Seaports blijft de werf behouden voor Zeeland en kan de werf verder groeien. Dit heeft positieve gevolgen voor de werkgelegenheid in de regio. De bouwtijd van de werf zal ongeveer 300 dagen in beslag nemen. De verhuizing staat gepland voor medio 2017.

De nieuwe werf wordt gebouwd op het oude fabrieksterrein van Zalco. Op de nieuwe locatie kan de scheepswerf schepen ontvangen met een veel grotere diepgang (9 meter) dan op de oude locatie in Hansweert. Gedeputeerde Schönknecht gaf aan zeer verheugd te zijn met de verhuizing van de scheepswerf en roemde de inspanningen van alle betrokkenen om de werf voor Zeeland te behouden. De onderhouds- en reparatiewerf kan op de nieuwe locatie zijn activiteiten verder uitbreiden en biedt daarmee blijvende werkgelegenheid voor de Zeeuwse maakindustrie.

Havendirecteur Jan Lagasse benadrukte dat met de komst van de scheepswerf de positie van het maritieme en offshore onderhoudscluster in de Zeeuwse haven verder internationaal wordt verstevigd. Voor de werf wordt onder andere een nieuwe zeevaartkade gebouwd van circa 300 meter lang, met een kraanbaan van 355 meter. Verder worden er vanuit Hansweert twee dokken, van 108 en 120 meter, verplaatst

naar de Quarleshaven. Ook staat er voor de toekomst een uitbreiding met een groter dok gepland. Daarnaast wordt het voormalige ponton en de toegangsbrug van de Olau Line hergebruikt voor toegang tot de dokken in Vlissingen-Oost. Tevens zal de steiger van deze vroegere veerdienst in de Buitenhaven worden ontmanteld voor hergebruik in de Quarleshaven.

www.zeelandseaports.com



Nieuwsberichten

Vaardig met Vaart



Vanaf 4 juni is bij het Marinemuseum de tentoonstelling 'Vaardig met Vaart' te zien. Aan boord van museumschip Schorpioen kunnen bezoekers genieten van de bijzondere maritieme kunst van schilder Arnold de Lange (1968). In de expositie 'Vaardig met vaart' is voor het eerst een groot deel van het oeuvre van De Lange bijeengebracht. In navolging van de maritieme schilders uit de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw slaagt De Lange er wonderwel in om schip en

zee beeldend op doek vast te leggen. Zijn passie voor maritieme geschiedenis spat van de werken af. Voor elk schilderij heeft De Lange grondig onderzoek gedaan, want alles moet natuurlijk tot in detail kloppen. Deze tentoonstelling is tot 3 april 2017 te bezichtigen.

Marinemuseum

Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder
www.marinemuseum.nl

Sinds 1 juni 2016 heeft VTS Sector Millingen een eigen marifoonkanaal: VHF5

VTS Sector Millingen communiceert al jaren met de scheepvaart op marifoonkanaal 10. Vanwege het regionale drukke marifoonverkeer op VHF10 is de behoefte aan een eigen VHF kanaal de laatste jaren toegenomen. Van Agentschap Telecom heeft Rijkswaterstaat daarom een nieuw marifoonkanaal toegewezen gekregen; VHF 5.

Met een eigen kanaal voor VTS Sector Millingen kan beter worden ingespeeld op de huidige en toekomstige verkeersstromen. Marifoonkanaal VHF5 sluit bovendien goed aan op het marifoonkanaal van VTS sector Nijmegen.

Nieuwe sectorgrenzen

Met de invoering van het nieuwe marifoonkanaal zijn tevens de sectorgrenzen opnieuw vastgesteld. De grenzen worden door middel van borden op de oever aangegeven en worden vermeld in de "Regeling communicatie en afmetingen Rijkswateren".

Nieuwe telefoonnummers

Naast het nieuwe blokkanaal VHF5 zijn er ook nieuwe telefoonnummers voor de verkeersposten Nijmegen (088 797 41 70) en Tiel (088 797 36 90)

20 Talentvolle studenten Zuid-Afrika komen logistiek studeren aan NHTV

Samenwerking tussen NHTV en Zuid-Afrika

Twintig talentvolle studenten uit Ekurhuleni Metropolitan Municipality (Zuid-Afrika) gaan vanaf september vier jaar logistiek studeren aan de Academie voor stedenbouw, logistiek en mobiliteit van NHTV Breda. Ze gaan de Engelstalige opleiding Logistics and Economics of Logistics and Engineering volgen. De studenten zijn mede geselecteerd door NHTV en de gemeente Ekurhuleni sponsort hun collegegeld. Studenten met een bovengemiddelde indexamencijfer maar niet de financiële middelen om te studeren, krijgen zo toch de kans een vervolgstudie te volgen.

TMA Agencies aangesteld als agent

TMA AGENCIES, onderdeel van de TMA GROUP, is aangesteld als agent in Nederland voor Global Liner Agencies BVBA, CareLines en Niche Container Lines. Deze carriers zijn gespecialiseerd in het bieden van wekelijkse afvaarten naar bestemmingen in Noord- en Zuid Pacific eilanden, Oceanië, Hawaï, Zuid en Latijns Amerika alsmede het Caraïbisch gebied. Naast deze bestemmingen worden ook wekelijkse afvaarten geboden naar bestemmingen in Iran, Noord Korea en het Aziatische deel van Rusland. Beide carriers hebben een lange ervaring op deze specialistische bestemmingen en bieden concurrerende tarieven. TMA Group biedt een scala van logistieke diensten waaronder op en overslag, intermodaal vervoer en distributie.

Arthur van Dijk herbenoemd als voorzitter TLN



Op voordracht van het bestuur heeft de ledenraad van Transport en Logistiek Nederland (TLN) Arthur van Dijk herbenoemd als voorzitter van TLN. De heer Van Dijk start op 1 september a.s. aan zijn tweede periode van drie jaar.

TLN-vicevoorzitter Wim Pot: "het bestuur en de ledenraad van TLN hebben unaniem gestemd voor de herbenoeming van Arthur van Dijk. De afgelopen jaren heeft hij een grote bijdrage geleverd aan het hernieuwd op de kaart zetten van de sector transport en logistiek en TLN als haar vertegenwoordiger. De komende periode zal in het teken staan van verdere ontwikkeling van toegevoegde waarde van de sector en haar bijdrage aan verduurzaming."

Transport Compleet Gorinchem razend populair

De inschrijvingen voor Transport Compleet in Evenementenhal Gorinchem blijven binnenstromen. Er zijn op dit moment slechts nog enkele plekken beschikbaar. Alle truckmerken (MAN, Volvo, Renault, Iveco, Scania, Mercedes en DAF) zullen allemaal van de partij zijn. Evenals de grote trailerbouwers, waaronder Krone, Schmitz en Bruinenberg (DOLL). Al met al weer een geweldig gevarieerd deelnemersveld.

Na lastige jaren is er voor de transportbranche een periode van herstel aangebroken. Kennis delen en het aangaan van samenwerkingen zijn nu belangrijker dan ooit. Transport Compleet Gorinchem biedt belangstellenden hiervoor het perfecte platform. Al jaren komt op deze vakbeurs de gehele transportbranche samen; van (inter)nationale marktleaders tot regionale aanbieders. De vakbeurs is populair bij fabrikanten/producenten, importeurs, distributeurs of (toe)leveranciers van zware en/of lichte bedrijfswagens, opleggers

& trailers, carrosseriebouwers, transportonderdelen, ICT, training & opleidingen, fleetmanagement, bedrijfswageninrichting- en uitrusting, onderhoud en service & reparatie.

TLN en ING organiseren lezingen

Het vergaren van kennis is één van de belangrijkste redenen voor brancheprofessionals om de beurs te bezoeken. Inspelend op deze behoefte worden er op Transport Compleet Gorinchem meerdere interessante lezingen aangeboden door Transport en Logistiek Nederland (TLN) en ING over relevante onderwerpen zoals operationele efficiency, procesinnovatie en duurzaamheid.

Transport Compleet vindt plaats in Evenementenhal Gorinchem op 6, 7 en 8 september. Aanmelden als exposant of meer beursinformatie: www.evenementenhal.nl/transport-gorinchem.

Gebruikte-Botenbeurs Hoorn van 19 tot en met 21 augustus

3 dagen lang 170 boten te koop van bedrijven en particulieren

De Gebruikte-Botenbeurs Hoorn wordt voor de 8e keer georganiseerd in de monumentale havens van de oude Zuiderzee-stad. Drie dagen lang brengen jachtmakelaars, werven en particulieren uit het hele land hun botenaanbod bij elkaar om kopers te ontmoeten. De botenbeurs neemt een centrale plek in bij de Westfriese Waterweken editie Hoorn, een evenement dat garant staat voor drukte en gezelligheid. De gemeente verwacht 40.000 bezoekers, net als in voorgaande jaren.



De Gebruikte-Botenbeurs Hoorn is de grootste in z'n soort en is gratis toegankelijk. In de havens liggen naar verwachting 170 boten te koop in alle soorten en maten. Dat varieert van trailerbare zeilboten en sloepen tot 20 meter lange luxe jachten in het hogere prijssegment. Tussen deze uitersten is er een gevarieerd aanbod voor elke portemonnee met ongeveer evenveel motor- als zeilboten. De boten liggen op Mediterrane wijze voor anker met de achterstevens naar de kade, wat een sfeervolle aanblik biedt. Op de wal staan kramen en tenten met nautische producten en diensten, waaronder die van

hoofdsponsor Kuiper Verzekeringen. Niet alleen bedrijven schrijven in, ook particulieren die de verkoop zelf ter hand nemen zijn welkom. Elk jaar vinden tientallen boten een nieuwe eigenaar tijdens of vlak na de beurs, getuige de citaten in de slotberichten van voorgaande jaren op de beurswebsite www.GebruikteBotenbeurs.nl. Rondom de botenhandel vinden tal van festiviteiten plaats, waarvan het chique en gezellige Wijnfestival in het aangrenzende park Baatland een speciale vermelding verdient vanwege het succes vorig jaar.

De organisatoren verwachten meer deelnemers dan vorig jaar, toen Sail Amsterdam gelijktijdig plaatsvond. Directeur Jan-Pieter Oosting van YachtFocus.com zegt: "Veel bedrijven komen elk jaar, wat bewijst dat ze goede zaken doen. De deelnemers waarderen de lage kosten terwijl de bezoekersaantallen hoog zijn. Een bekende werf vertelde mij elk jaar in Hoorn een boot te verkopen en zette hier al anderhalf miljoen Euro om. De Hoornse botenbeurs onderscheidt zich ook door de gemoedelijkheid en de ongedwongen sfeer die zo goed past bij de watersport. Overal ben je welkom aan boord. De fantastische entourage van oude gevels, horeca, winkels en parken maakt het af." Om in te schrijven downloaden bedrijven en particulieren het deelnameformulier op www.GebruikteBotenbeurs.nl.


GEBRUIKTE-BOTENBEURS
HOORN
19 t/m 21 augustus 2016



BOEKBESPREKINGEN

Reizen door het maritieme verleden van Nederland

Bij Walburg Pers verscheen zopas het interessante boek "Reizen door het maritieme verleden van Nederland". Het boek werd samengesteld onder redactie van Anita Van Dissel, Maurits Ebben en Karwan Fatah-Black. Aan het einde van de zestiende eeuw zwermden Nederlandse zeevaarders naar alle windstreken uit. Schepen en hun bemanning voeren langs de kusten van Europa, over de Atlantische Oceaan naar de Nieuwe Wereld en voorbij Kaap Hoorn of Kaap de Goede Hoop naar Azië. De Nederlandse expansie heeft diepe sporen nagelaten in Nederland, in Suriname, de Caraïben, Indonesië en delen van Afrika en Amerika. In "Reizen door het maritieme verleden van Nederland" volgt de lezer officieren, slaven, soldaten, kooplieden, compagniedienaren, ondernemers en politici op hun tochten door Europa en in de koloniën. De grote diversiteit aan bronnen biedt een afwisselend perspectief. Brieven en reisjournalen doen verslag van overzeese ontmoetingen, familieruzies, persoonlijk leed, politieke idealen en misgelopen carrières. Scheepsjournalen beschrijven het leven aan boord en schilderijen en kaarten verbeelden zeeslagen en verre kusten. Deze bundel geeft de lezer een gevarieerd beeld van individuele of groepen reizigers die sinds 1600 om uiteenlopende redenen scheep gingen.

"Reizen door het maritieme verleden van Nederland" (ISBN 9789462490437) telt 352 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. 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.

Biografie van een Scheepsbouwmeester

Willem Vos & "De Bouw van een Oost-Indiëvaarder" + Verzamelmap Bouwtekeningen.

Zopas verschenen bij uitgeverij Walburg Pers drie boeken over leven en werk van Willem Vos. Scheepsbouwmeester Willem Vos (1940) die in 1985 de Bataviawerf in Lelystad oprichtte om een

reconstructie van de Oost-Indiëvaarder Batavia uit 1628 te bouwen, is 75 jaar geworden en de Bataviawerf in Lelystad viert haar 30-jarig bestaan. Ter gelegenheid hiervan verschenen op 30 september 2015 bij uitgeverij WalburgPers in co-editie met AERIE Auteurs Uitgevers in totaal drie boeken van en over scheepsbouwmeester Willem Vos, zijn leven en zijn levenswerk. Aan dit unieke boekproject ging ruim zeven jaar voorbereiding vooraf. Willem Vos fascineerde de wereld door in tien jaar tijd (1985-1995) met een groep werkloze jongeren in Lelystad een reconstructie te bouwen van de Batavia, het bekende spiegelretourschip uit 1628 van de VOC dat op haar eerste reis voor de kust van Australië verging. Zijn krankzinnig geachte plan werd een ongekend experiment in historische scheepsbouw. Na de kiellegging in 1985 groeide de Batavia uit tot een bejubeld meesterwerk. Toen koningin Beatrix het tien jaar later doopte, hadden ruim 1,5 miljoen mensen het bezocht, duizenden particulieren en bedrijven hadden geld gedoneerd en honderden zogenaamde 'kansarme' jongeren hadden dankzij Willem Vos en zijn werf een vak geleerd. De Batavia werd opgenomen in de canon van de Nederlandse geschiedenis. De drie boeken geven samen het volledige verhaal. Ieder die interesse heeft voor de scheepvaart zal er veel plezier aan beleven!

"Biografie van een Scheepsbouwmeester. Willem Vos" (ISBN 9789462490338) telt 252 pagina's, werd als softback uitgegeven, en kost 19,95 euro. "De Bouw van een Oost-Indiëvaarder" (ISBN 9789462490321), een hardback, telt 168 pagina. Dit boek kost 39,95 euro. Bij dit laatste boek hoort ook een verzamelmap met bouwtekeningen van een Hollands spiegelretourschip in de Gouden Eeuw (ISBN 9789462490383). Deze map kost 195 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. 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.

Zeilvaart op Nederlands-Indië

Boissevin & Co (1836-1882)

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevin & Co (1836-1882)". Charles F.C.G. Boissevin tekende als auteur. Op 5 oktober 1841 ontmoet koopman-

reder Gideon Boissevin op de beurs al de broeders en zwagers, Claude Crommelin, C. Cruis, F. der Kinderen, P. van Eeghen, P. Bel, B&A Kooij, A. Huidekoper. ... En twee weken later heeft hij 'visite afgelegd bij President van Nederlandsche Handel-Maatschappij Van der Houven om hem te feliciteren met zijn besluit nog een jaar president te blijven. Vriendelijke ontvangst.' "Zeilvaart op Nederlands Indië" identificeert de investeerders in de twaalf schepen van de Amsterdamse rederij Boissevin & Co en geeft hun precieze relatie tot de reder weer. Daarmee draagt het boek nieuwe en gedetailleerde informatie aan in de kennis van de negentiende-eeuwse partenrederij. De relatie tussen de 130 investeerders in de bouw en de uitrusting van de barken en schoenerkoffen brengen vier netwerken naar voren, waarin rederijdirecteur Gideon Boissevin en scheepsbouwmeester Cornelis Smit centraal staan. Direct en indirect profiteren zij van de beschermende maatregelen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de koloniale politiek, die de Nederlandse economie overeind moet helpen en houden. Gideons persoonlijke dagboek geeft treffende voorbeelden van de praktijk. Samen met de bredere politieke, economische en maritieme context, waaruit de rederij ontspringt, biedt de invalshoek van dit boek een mooie introductie op het pre-industriële ondernemerschap.

Een aanrader!

"Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevin & Co (1836-1882)" (ISBN 9789057303302) telt 144 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. 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.

ss Rotterdam. Een scheepsbiografie

"ss Rotterdam. Een scheepsbiografie" is een recente uitgave van Walburg Pers. Arnout en Nico Guns tekenden als auteurs. Al in 1938 kregen ontwerpers van de Holland Amerika-Lijn de opdracht een 'running mate' van de beroemde 'Nieuw Amsterdam' te ontwerpen maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog volgde de definitieve bouwopdracht pas in 1955. Het luxe turbineschip moest zowel voor

de Transatlantische passage (in twee klassen) als voor cruises geschikt zijn. Het uiteindelijk ontwerp van het schip wekte in de gehele nautische wereld zowel verbazing als bewondering. De 'Rotterdam' — het vijfde HAL-schip met deze naam — werd hét vlaggenschip van de Nederlandse koopvaardij. Na de tewaterlating in 1958 volgde een leven van Atlantische oversteken, afgewisseld met exotische cruises in de wintermaanden. De divisie toerisme van de HAL werd in 1989 verkocht aan Carnival Cruises en de 'Rotterdam' ging als begeerlijk 'asset' mee naar Miami. In 1997 kwam het schip onder de naam 'Rembrandt' in handen van Premier Cruises. Die rederij ging echter failliet en het schip werd in 2000 in Freeport (Bahamas) aan de ketting gelegd. Na tal van verwikkelingen besloot men dit stuk Nederlands maritiem erfgoed terug te halen naar haar thuishaven. Via Gibraltar, Gdansk en Wilhelmshaven keerde het schip — wederom 'Rotterdam' genaamd — terug naar de Maasstad. Daar beleeft zij in maritiem opzicht momenteel een rustige 'oude dag', niet bekommerd om de financiële en politieke perikelen die haar afmeren aan het 3e Katendrechtshoofd met zich meebrachten. Zij is evenwel springlevend en volop in gebruik als hotel, bijzondere evenementenlocatie, attractie, trouwlocatie en meer. Voor iedereen die de 'ss Rotterdam' een warm hart toedraagt is er nu deze rijk geïllustreerde scheepsbiografie.

"ss Rotterdam. Een scheepsbiografie" (ISBN 9789462490314) telt 128 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.



RUIMTE VOOR ONTWIKKELING

KOOYHAVEN

Kooyhaven is een zeehaven gebonden en aan water gelegen, multifunctioneel bedrijventerrein in Den Helder dat volop commerciële kansen biedt.

- In directe nabijheid van de zeehaven van Den Helder en van Den Helder Airport.
- Uitstekende toegankelijkheid tot logistiek netwerk van Friesland en Noord-Holland via waterwegen en havens.
- Gelegen aan het Noordhollandsch Kanaal en in directe verbinding met het Noordzeekanaal.
- Middenin het maritieme hart van Noord-Holland Noord.
- Keuze uit kavels met gebruik van openbare kade of een eigen kade.
- Gefaseerde oplevering van 16 hectare bouwgrond per eind 2016.

PORT OF DEN HELDER

- De belangrijkste logistieke offshore energy haven van Nederland.
- Zeer goede toegankelijkheid over water, weg én via de lucht.
- Nauwe samenwerking met helikopterluchthaven Den Helder Airport.
- Uitstekende geografische ligging t.o.v. Offshore Energy activiteiten in de Noordzee.
- Op nog geen uur rijden van luchthaven Schiphol.
- Open zeehaven, bereikbaar 24/7 onder alle weersomstandigheden.
- Gevestigde offshore supply chain voor Operations & Maintenance activiteiten.
- Nabij diverse (maritieme) kennisinstituten en trainings-, en onderwijsfaciliteiten.
- Efficiënte havenfaciliteiten voor "one stop on and offload".
- Uitstekende haven gerelateerde ontwikkellocaties met voldoende ruimte.



PORT OF DEN HELDER

WWW.PORTOFDENHELDER.EU

stevedoring & warehousing rotterdam

- PROJECT CARGO & HEAVY LIFTS UP TO 1800 TONS
- OPTIMIZED TRUCK EXIT FOR WINDMILL BLADES & TOWERS
- HEAVY LIFT STORAGE AREA
- 730 METRES QUAY LENGTH
- ASSISTING OFFSHORE VESSELS

Lifting your cargoes faster

ISPS CERTIFIED

AEO-F CERTIFIED



Waalhaven n.z. 4
3087 BL Rotterdam
P.O. Box 55092
3008 EB Rotterdam
Portnumber 2157

TELEPHONE
+31 (0)10 429 94 33

FAX
+31 (0)10 429 02 61

E-MAIL
office@rhb.nl

WEB
www.rhb.nl



shorecranes up to 208 tons