

NSG FUSEERT MET ARGOS OIL



Met ingang van 25 oktober is onze aandeelhouder North Sea Group (NSG) samengegaan met Argos Oil. Door deze fusie ontstaat één van de grootste onafhankelijke spelers in de West-Europese olie- en energiemarkt. De nieuwe organisatie zal zich richten op midstream en downstream activiteiten. Binnen Europa is de nieuwe onderneming actief in de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Buiten Europa opereert de organisatie in onder andere Brazilië, Singapore en China.

Historie North Sea Group

In 1918 opent Ad van der Sluijs een fietswinkel in Geertruidenberg. Al snel breidt hij de activiteiten uit met de verkoop van petroleum. Dit vormt de basis voor Van der Sluijs Groep. In 1990 wordt dit bedrijf actief op de Belgische en Duitse markt en ontwikkelt het zich tot de grootste onafhankelijke speler in Nederland en België op het gebied van verkoop, opslag en vervoer van minerale oliën. In 2009 vindt er een fusie plaats tussen Van der Sluijs Groep en FNR+ Holding (Frisol, North Sea Petroleum en Reinplus Vanwoerden). Hieruit ontstaat North Sea Group.

Historie Argos Oil

In 1984 neemt Peter Goedvolk in de Hoeksche Waard de kleine oliehandel Goud over en zet daarmee de stap naar zelfstandig ondernemerschap. In 1994 volgt een overname van Argos in Vlaardingen. Argos is actief in de groothandel van smeerolie en brandstof in de Rotterdamse haven. Het bedrijf gaat onder de naam Argos verder.

Toekomst

Beide bedrijven hebben een goede positie in de markt. De combinatie van de twee bedrijven zal leiden tot verdere verbreding en tot gewenste schaalgroottes. Door de fusie is het bedrijf groot genoeg om zelfstandig te blijven concurreren in de markt en een eigen strategie te voeren. De nieuwe board zal bestaan uit Peter Goedvolk (CEO), Cees den Ouden (CFO), Ron Scheepers (director Logistics & Sales) en Rick Klop (director Supply & Trading).

Integratieproces

De komende maanden zullen NSG en Argos het integratieproces verder vormgeven; afdelingen zullen worden geïntegreerd en processen gestandaardiseerd. De standplaats zal in een later stadium bekend worden gemaakt. Beide bedrijven verwachten de integratie eind maart 2012 te hebben voltooid.

De fusie tussen NSG en Argos heeft beperkte gevolgen voor ons. NSG blijft namelijk aandeelhouder van Interstream Barging.

COLOFON

InterActie verschijnt vier keer per jaar. Kopij of tekstideeën kun je mailen naar: anneke.van.treuren@interstreambarging.com.

Redactie: Anneke van Treuren en Nicolai Frijters

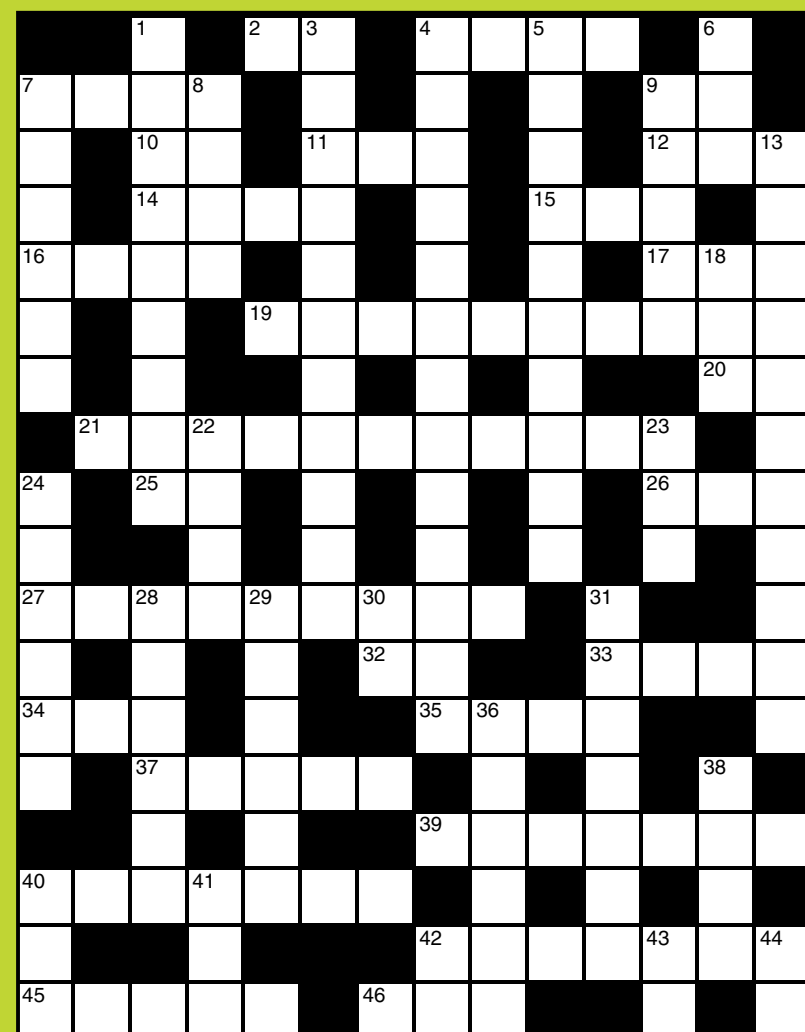
Teksten en productie: HET communicatieburo, Breda

Grafische vormgeving: MØR Design, Breda

Speciale dank aan: Ton Mol (ideeën, tekst, fotografie)

Afzender: Interstream Barging, Postbus 58, 4930 AB Geertruidenberg

KERSTPUZZEL



Los de puzzel op en breng de vijf letters over naar de gelijkgenummerde vakjes in dit balkje.

Horizontaal

2 getij 4 verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn 7 oude munt 9 Vrije Universiteit 10 bestuursorgaan 11 kloosterlinge 12 vloeibaar aardgas 14 Europeaan 15 norm die eisen stelt aan het kwaliteitsmanagementsysteem van een organisatie 16 vette vloeistof 17 akkoord 19 wisselwerking 20 verzekeringsmaatschappij 21 kernactiviteit van ISB 25 Frans lidwoord 26 kloosterling 27 achternaam van ISB-fleetmanager 32 muzikant 33 instantie die toeziet op naleving van de wetgeving op het gebied van telecommunicatie 34 Spaanse uitroep 35 rivier 37 wal 39 firma met meerdere schepen 40 werf in Tsjechië 42 medewerker op een schip 45 voorloper van ISB 46 lage vlakte tussen bergen

Verticaal

1 brandstof 3 bedrijfstak in het vervoer over water 4 dit is NSG van ISB 5 aankondiging van de komst van een schip 6 zeer vloeibaar 7 plaatsen waar olie opgeslagen wordt 8 deel van een trap 9 alle schepen van een maatschappij samen 13 duurzaam project binnen ISB 18 deel van de mond 22 blijvende vijandschap 23 brandstof 24 groep vissen 28 voedsel voor dieren 29 zich voortbewegend water 30 slee 31 technische medewerker 36 voorstelling van iets in de toestand van volkomenheid 38 informatiesysteem binnen ISB 40 bedrijfshulpverlening 41 automerk 42 moeder 43 voorzetsel 44 selenium

SCHIPPER PIETER VAN DUIJN



In elk nummer van InterActie laten we een binnenvaartondernemer die aan Interstream Barging verbonden is aan het woord. Deze keer is dat de Pieter van Duijn, eigenaar van mts Archimedes, die vaak op de Rijn te vinden is. Hij zegt: "Het ARA-gebied is niks voor mij. Ik wil meters maken."

Hoe ben je in de binnenvaart beland? "Ik had een opleiding Mechanische Techniek gedaan en werd vervolgens afgekeurd voor de marine. In de krant zag ik een vacature voor leerling-matros staan. Zo kwam ik in 1994 op het schip mts Lombardia van Cor Schoneveld terecht, die voor Van Ommeren voer."

Hoe verliep je carrière vervolgens? "Ik heb drie jaar op dat schip gevaren. Daarna heb ik een paar jaar voor andere rederijen gewerkt. In de tussentijd bleef ik contact houden met Cor. In 2002 vroeg hij me weer bij hem te komen werken, maar nu als stuurman. Dat was op mts Vopak Edison. Dat heb ik een jaar gedaan en toen ben ik op mijn zesentwintigste voor mezelf begonnen."

Waarom koos je voor het ondernemerschap? "Ik dacht altijd dat een eigen schip voor mij niet weggelegd was omdat ik zelf onvoldoende middelen had en niet uit een vermogende familie kom. En toen ineens kreeg ik de mogelijkheid om, met hulp van Cor en Vopak, mts Boyle van Vopak over te nemen. Zo'n kans krijg je maar één keer in je leven."

Je hebt mts Boyle na vijf jaar verkocht. Waarom eigenlijk? "Dat was allesbehalve gepland. We zijn ervoor benaderd, konden er een goede prijs voor krijgen en met dat geld hebben we een moderniseringsslag gemaakt."

Jullie kochten mts Archimedes, een kleiner schip. Waarom? "Het schip is inderdaad kleiner en korter, maar kan wel meer product vervoeren. Het voldoet aan alle eisen van deze tijd. Daarbij heeft het slechts vijf tanks, waar mts Boyle er zestien had. Mts Archimedes is echt gebouwd om te varen, lekker snel ook. Ideaal voor reizen op de Rijn."

Vaar je veel op de Rijn? "Heel veel. We doen veel reizen tussen Rotterdam en Karlsruhe, gaan vaak naar Keulen en zitten regelmatig op de zijrivieren en -kanalen van de Rijn. Ik hou van lange reizen. Het ARA-gebied, met reises van acht uur, is niks voor mij. Ik wil meters maken."

Wat vervoer je? "De hoofdmoot bestaat uit componenten en schone chemicaliën."

Hoeveel man personeel heb je? "We zijn met zijn zevenen: een ploeg van vier en een ploeg van drie. Als het nodig is huur ik een extra mannetje in."

Je werkt voor Interstream Düsseldorf. Hoe bevalt dat? "Ik heb er een heel goed gevoel bij. Ze staan dag en nacht voor ons klaar en ik vertrouw erop dat ze hun uiterste best doen om ons aan het werk houden. Ze staan dicht bij de Duitse klant, daardoor komen ze makkelijker aan opdrachten dan Nederlanders in Duitsland zouden krijgen."

Hoe zie jij de toekomst van de binnentankvaart? "De komende jaren is het nog even knokken. Dat betekent de hand op de knip houden en vooral niks stuk varen - laatst moest ik de hoofdmotor vervangen, dat was een flinke tegenvaller. Over een paar jaar wordt het weer beter, verwacht ik. Zodra de enkelwandige schepen van de markt gaan verdwijnen, zal er een gezondere verhouding tussen schepen en het beschikbare werk ontstaan."

InterActie

PERSONEELSBLOED VAN INTERSTREAM BARGING

december 2011 nummer 13



Interstream Barging

ONS NIEUWE LOGO!

CHEMIETAK WEER OP DE KAART ZETTEN
CHARTERDAGEN / SCHIPPER PIETER VAN DUIJN
STIKSTOFINSTALLATIE OP MTS HOLLANDS DIEP

 **Interstream Barging**

VOORWOORD

Wel of geen crisis?

We worden allemaal overspoeld met pessimistische voorspellingen over de wereldeconomie: eurolanden die elkaar overeind moeten houden, kans op een tweede recessie... Wat precies de gevolgen hiervan voor ons zullen zijn, is nog moeilijk in te schatten. Moeten we misschien opnieuw rekening houden met een periode van vraagafname in de vloeibare binnenvaartsector door het verminderde consumentengedrag? Hoe het ook zij, Interstream Barging is niet in staat hier invloed op uit te oefenen. Daarom blijven wij vasthouden aan onze plannen en zetten wij onze ingezette groeilijn voort. 2012 zal dan ook in het teken staan van het verder vergroten van onze organisatie. We hebben gezien dat onze groeistrategie tot op heden positief heeft uitgewerkt. Daarbij houden wij focus op onze kostenstructuur en zorgen wij ervoor dat we als organisatie effectief en flexibel zijn ingericht om tijdig op marktmogelijkheden en -veranderingen in te kunnen spelen. Groei van de onderneming betekent onder meer dat ook de organisatie/afdelingen deze groei moeten kunnen volgen. Daarom zullen begin 2012 op een aantal posities de nodige versterkingen, nieuwe collega's, worden aangetrokken.

Nieuw logo

Op de omslag van deze InterActie zien jullie ons fonkelnieuwe logo, dat wij vanaf 1 januari officieel gaan voeren. We hebben gezocht naar een passend ontwerp dat er stoer en robuust uitziet, maar ook een duidelijke link heeft met het oude logo. Zo zijn de bedrijfsnaam en de groen- en grijs tinten bewust niet gewijzigd om de herkenbaarheid van Interstream Barging te waarborgen.

Korte terugblik op 2011

Het jaar is weer bijna ten einde en dus kunnen we de balans over 2011 opmaken. Ondanks de, in algemene zin, negatieve effecten van een forse overcapaciteit in de tankvaartmarkt, zijn wij tevreden over de gerealiseerde operationele en financiële resultaten. Op beide fronten hebben wij dit jaar onze verwachtingen weten te overstijgen. Complimenten hiervoor!

Stevig fundament voor toekomst

Zoals hierboven al beschreven, staat wellicht nog een onzeker periode, met tal van uitdagingen, voor de deur. Onze organisatie beschikt echter over een stevig fundament. Wij zijn ervan overtuigd dat we eventuele hobbels op onze weg met vertrouwen kunnen nemen als wij blijven focussen op de marktmogelijkheden.

Tot slot bedank ik jullie voor jullie inzet en bijdrage in het afgelopen jaar. Ik wens iedereen een goede jaarwisseling en vooral een gezond 2012 toe.

Pieter Peeters, CEO



CHEMIETAK WEER OP DE KAART ZETTEN

Interstream Barging gaat zijn chemietak weer op de kaart zetten. Daartoe zijn allereerst commercie en planning/operaties bij elkaar gebracht. Daarnaast is er extra mankracht op de afdeling gekomen en een efficiëntere taakverdeling gemaakt om de performance te verbeteren. Verder staat voor 2012 uitbreiding van de chemievloot met minimaal acht schepen op het programma.

“Ja, er is hier een hoop gaande”, lacht Michel Bakker, de nieuwe businessmanager van de chemietak. Hij is op 1 september bij Interstream Barging in dienst getreden na een carrière bij Van der Sluijs Groep en North Sea Group. Over zijn nieuwe functie zegt Michel: “Dat ik geen verstand van planning of chemie heb, mag geen belemmering zijn. Ik zal me in beginsel vooral bezig gaan houden met het creëren van een solide basis en het neerzetten van een duidelijke focus voor Interstream Chemicals & Specialties, zoals de chemietak voortaan heet.”

Groeistrategie

Over de noodzaak van de veranderingen vertelt Michel: “Mede door de komst en betrokkenheid van de nieuwe grootaandeelhouder is nogmaals bevestigd dat Interstream Barging voor een groeistrategie kiest. De directie heeft duidelijk aangegeven dat ze inzet op mineraal én chemie. Tot voor kort was er sprake van een commerciële en een logistieke afdeling. Hierdoor ontstond een kloof tussen commercie enerzijds en planning/operaties anderzijds. De salesmanagers hadden daardoor onvoldoende zicht op de uitvoering van de afspraken die zij met klanten en schepen maakten. Dat was geen ideale situatie. In het tweede kwartaal is daarom voor zowel de minerale als chemietak besloten commercie en planning/operaties bij elkaar te brengen. Lisette Reitsma geeft leiding aan Clean Petroleum Products (minerale tak, red.) en ik aan Chemicals & Specialties. Overigens, met de nieuwe divisiebenamingen is gekozen om naast Sales de naam Brokering als afdelingsnaam te introduceren.”

Klantperformance verbeteren

Michel wil de klantperformance van Chemicals & Specialties verbeteren door brokers de gelegenheid te geven meer tijd in klanten en de schepen die voor ons varen te steken. Michel legt uit hoe: “Allereerst hebben we extra mankracht toegevoegd aan de afdeling. De afdeling bestaat nu uit vijf medewerkers: drie brokers, een salesmanager en ikzelf. Uiterlijk 1 maart komt er nog een medewerker bij. Daarnaast worden de brokers sinds 1 november ondersteund door de afdeling Brokering Ops (Operations, red.) zodat zij meer tijd kunnen besteden aan planning en klant- en scheepscontacten. Een voorbeeld van de taken die nu door Ops worden gedaan is het dagelijks opvragen van de posities van de schepen.”

Uitbreiding scheeps capaciteit

Een verbeterde klantperformance en focus moeten leiden tot groei van de chemietak. Door het vergroten van de beschikbare scheeps capaciteit anticipeert Interstream Barging op die groei. Michel: “We gaan de scheeps capaciteit van de chemievloot in 2012 uitbreiden met minimaal acht schepen. Ook is er een RVS-schip gekocht ter vervanging van het eerder vertrokken mts Pascal.” Het zijn allemaal sterke signalen dat de organisatie een succes wil maken van de chemietak. De frisse wind is ook voelbaar op praktische gebieden. Michel geeft een voorbeeld: “Er waren maar liefst 35 klantendatabases in gebruik, die hebben we teruggebracht tot één. Dat werkt uiteindelijk veel efficiënter.”



Groei is het toverwoord. Maar is die groei wel mogelijk? Michel: “Er is genoeg werk in deze markt. Door een goede klantperformance, aandacht voor de schepen en focus op zowel de klant als de schepen kunnen wij ons marktaandeel vergroten. We zijn met ons Chemicals-team druk bezig om dit te verwezenlijken. Ik heb er alle vertrouwen in dat we resultaten gaan boeken.”

CHARTERDAGEN IN TEKEN VAN EBIS



De charterdagen voor de particuliere ondernemers en hun bemanning vonden dit jaar in Geertruidenberg en Duisburg plaats. Deze jaarlijkse bijeenkomsten staan meestal in het teken van een bepaald onderwerp. Zo was vorig jaar bedrijfshulpverlening (BHV) aan boord het thema en werd dit jaar gekozen voor de EBIS-inspecties aan boord.

Op de vragenlijst van het European Barge Inspection Scheme (EBIS) staan volgend jaar meer vragen over stabiliteit. Zo wordt er gevraagd of er een stabiliteitsberekeningsprogramma aan boord is waarmee voorafgaand aan het laden, lossen, ballasten en ontballasten kan worden aangetoond dat de stabiliteit van het schip niet in gevaar kan komen. Daarnaast wordt onder meer gecheckt of de bemanning kan aantonen over voldoende kennis te beschikken om het stabiliteitsprogramma te gebruiken. Als je de vragen te vaak met nee moet beantwoorden, kunnen klanten ervoor kiezen een ander schip in te zetten. Dat was de belangrijkste boodschap die Interstream Barging wilde overbrengen aan de particuliere ondernemers. Gezien de opkomst van 145 deelnemers bleek er behoefte aan uitleg op dit terrein.

Op 17 en 24 november was er telkens een ochtend- en een middagsessie, met tussenin een broodjeslunch. Sprekers waren René Overveld, Jos van Altvorst, Ivon Struyf en Ton Mol. Het onderwerp EBIS levert in de hedendaagse tankvaart veel discussies op. Daarvan waren we ons bewust, maar we wilden ze niet uit de weg gaan.

De sessies verliepen goed en de deelnemers werden uitvoerig geïnformeerd over de wijzigingen. Na afloop kregen ze een toelichting met tips mee om deze aan boord nog eens door te nemen. Interstream Barging hoopt hiermee iedereen goed op weg te hebben geholpen zodat men ook volgend jaar voor alle klanten varen kan. De reacties die we na afloop kregen waren overwegend positief. Op 1 december is nog een sessie voor onze Duitstalige ondernemers gehouden in Duisburg. Heb je naar aanleiding van deze dagen nog vragen, neem dan contact op met de afdeling FM Operations.

UITBREIDING SOFTWAREPAKKET DISIS

Als gevolg van de ontwikkelingen en de ingezette groeistrategie is de noodzaak ontstaan het softwarepakket DISIS uit te breiden. Nadat eind 2010 een grafisch planbord en begin 2011 een aparte module voor de verwerking van spotaanvragen zijn toegevoegd, is daarna gestart met het ontwerp en de ontwikkeling van de gewenste aanpassingen en extra modules in de bestaande software. Op 13 oktober was het zover. Het laatste onderdeel van de Midlife Update van DISIS werd officieel in gebruik genomen. Ondanks de gebruikelijke aanloopproblemen mogen we spreken van een succesvolle update en implementatie.

DISIS is met de nieuwe update: 1) logischer ingedeeld en beter in staat om het proces van order tot factuur te ondersteunen, sturen en beveiligen, en 2) biedt nu meer mogelijkheden om alles vast te leggen wat we nodig achten en waarmee we de gewenste rapportages kunnen genereren. In de nieuwe update is ook aandacht geschonken aan een nieuwe lay-out voor onze facturen waarop reisgegevens en tarieven compacter en overzichtelijker worden weergegeven. Wij verwachten dat het softwarepakket, met de gerealiseerde aanpassingen en uitbreidingen, de huidige bedrijfsprocessen beter zal ondersteunen.

STIKSTOFINSTALLATIE OP MTS HOLLANDS DIEP



Omdat stikstofinstallaties aan de wal schaars zijn en de vraag naar inerte schepen steeds groter wordt, heeft Interstream Barging besloten een stikstofinstallatie te plaatsen aan boord van mts Hollands Diep.

Eind oktober is het schip naar de werf van Asto in Raamsdonksveer gegaan. Daar werd de door de firma Verhaar Omega geleverde unit in de voormachinekamer geplaatst. Het systeem kan tijdens het lossen een stikstofdeken over de lading leggen zodat alle explosieve gassen met de lading de tank uitgaan. Maar het kan ook een deken over de lading leggen als het schip geladen is. En je kan met het systeem lege tanks inert maken. Het stikstof bij lossing vindt vaak plaats om op de (volgende) laadplaats weer inert voor de kant te komen en in de nabije toekomst moet een binnenvaarttanker ook inert zijn als men lading gaat overslaan in een zeeschip.



Veiligheid voorop

Uiteraard staat veiligheid voorop, en hieraan is door Interstream Barging vooraf dan ook de nodige aandacht besteed. Een eigenschap van stikstof is dat het een reukloos gas is en de zuurstof uit een tank verdrijft, waarin dus een groot gevaar schuilt. Binnen onze organisatie bestaan procedures hoe men veilig met stikstof en inerte tanks om dient te gaan. Ook zijn de bemanning en een aantal medewerkers van de walorganisatie door de fabrikant geïnformeerd hoe ze met de installatie om moeten gaan.

Voordelen van de installatie

Stikstof is een gas met inerte eigenschappen; het is dus niet brandbaar. Het verdrijft de zuurstof uit de tank waardoor geen explosief mengsel kan worden gevormd. Tevens wordt de aanwezige waterdamp uit de lucht verdreven. Stikstof wordt gebruikt uit veiligheidsoverwegingen of om reden van productbescherming. Daarnaast heeft een schip met een stikstofinstallatie aan boord het grote voordeel dat het direct klaar is voor de volgende reis. Het is veel flexibeler want hoeft niet eerst naar een van de schaarse stikstoflocaties toe waar het gemiddeld 20'72 uur kwijt is om te 'stikstoffen'. De tijdsbesparing is dus enorm.

Gebruiksvriendelijk

Het systeem is geheel gecertificeerd door het klassebureau. De bediening en besturing zijn gebruiksvriendelijk. Het systeem volgt het hele verladingsproces. Een kleuren-touchscreen brengt de controle en werking van de stikstofgenerator duidelijk en overzichtelijk in beeld.

De stikstofinstallatie is zeker voor de binnenvaart innovatief en zal een aanzienlijke bijdrage aan de veiligheid leveren. We zijn ervan overtuigd dat we met het plaatsen van deze installatie een goede investering hebben gedaan.