



# Yara Magazine

Bedrijfskrant van Yara Sluiskil en Vlaardingen B.V.

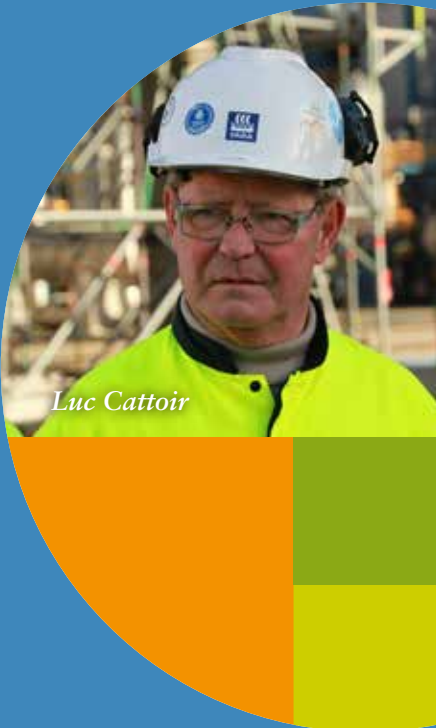
Knowledge grows



## In dit nummer:

- Nieuwe laadarm ammoniak
- Eerste Veiligheidsdag met Dethon
- Spoorvernieuwing

Verschijnt tweemaal per jaar | Nr. 468 april 2026



## Voorwoord

Collega's, elke keer als ik naar het fabrieksterrein rij zie ik verandering. Zowel bij de nieuwe beveiligingsloge als bij de opgestelde treinwagons, de nieuwe WESP-installatie of onze kade waar alle nieuwe laadarmen staan te schitteren. Dat dit een dik magazine is verbaast mij dan ook niet.

De vele activiteiten op ons terrein laten zien dat we volop in ontwikkeling zijn en samen werken aan onze toekomst, zowel met collega's als met andere bedrijven en leveranciers.

Op dinsdag 19 en woensdag 20 mei zijn de Health & Safety dagen, ik wens iedereen leerzame dagen toe.

Voor en met de medewerkers van Dethon is er al een hele mooie, nieuw geïntroduceerde, Veiligheidsdag georganiseerd. 'Knowledge grows' en inclusiviteit zijn hierbij niet enkel een slogan, maar worden dan in praktijk gebracht.

Zowel bij 'zo vader, zo zoon' als het verhaal over de spoorvernieuwing met Tim en Stijn zien we dat jezelf blijven ontwikkelen en uitdagen, de basis zijn voor succesvolle projecten.

De collega's van het WESP-project hebben afgelopen jaren kennis vergaard zowel op Sluiskil als daarbuiten, waarmee ze nu binnen de planning en budget de eerste installatie in bedrijf hebben kunnen nemen. Daardoor is er geen pluim meer zichtbaar op de nitraatgranulatie. Dit geeft veel vertrouwen voor de volgende Nitraatgranulatie, waarvan de bouw al gestart is.

De komende maanden werken we toe naar de afronding van de commissioning en het inbedrijf nemen van onze Carbon Capture & Storage plant. In februari kwam het schip van Northern Lights aan de kade waar voor het eerst de laadarmen en de walstroom zijn getest. Een mooi moment onder toezicht van de directeur van Northern Lights Tim Heijn en onze EVP Johan Labby. Het CCS team staat op de cover van dit magazine en is een illustratie van het teamwork.

Het enthousiasme en de drive, bij de collega's doet mij deugd. Het harde werk wordt momenteel voor velen afgewisseld met een welverdiende meivakantie. Na de zomervakantie organiseren we een heuse feestweek met de leveranciersmiddag, de jubilarissen viering, het jaarfeest en de officiële opening van onze CCS-plant.

Om stil te staan bij al deze mooie prestaties hoop ik jullie allemaal te zien op zaterdag 5 september tijdens het jaarfeest!



## Extra mogelijkheid voor vervoer naar Yara Sluiskil

Het openbaar vervoer in Zeeland is niet het meest optimale vervoersmiddel om van A naar B te komen. De uitgestrekte gebieden waar weinig gebruikers opstappen per bushalte, zorgen ervoor dat er meer lege dan volle bussen over de weg gaan. De organisatie Reizen door Zeeland heeft hier een oplossing voor bedacht. Het groene bordje met HUB staat inmiddels ook bij onze keerlus.

De sportievelingen pakken de fiets en dat is een aardige groep zagen we vorig jaar tijdens de 'fiets naar je werk' dag. Ook rijden regelmatig collega's met elkaar mee naar het werk, voornamelijk in de ploegen vanwege de dienstijden. Toch zou de Flex ook een oplossing kunnen bieden voor iedereen die naar Yara toe gaat. "Het is een aanvulling op het bestaande ov dat er al is", vertelt Ruben de Looft, algemeen directeur van de organisatie Reizen door Zeeland. "Iedereen worstelt met dezelfde vraag: hoe houd je vervoer betaalbaar en toegankelijk in dunbevolkte gebieden?"

Met deze optie wordt het makkelijker voor iedereen die niet zelf over een auto beschikt. Denk hierbij aan studenten of contractors die niet elke dag of jarenlang naar de fabriek hoeven. "Door heel Zeeland kun je binnen 500 meter van je voordeur een Flex-rit boeken. Een hub is een herkenbaar opstappunt met een groen bord. Binnen de bebouwde kom is er elke 500 meter een hub. In het buitengebied word je voor de deur opgehaald of afgezet. Grotere hubs bieden in de toekomst ook deelvervoer zoals deelfietsen en deelauto's. De prijs van een Flex-rit wordt berekend door een opstaptarief en een tarief per gereden kilometer. De totaalprijs komt overeen met het standaard ov-tarief."

HR Manager Evelien de Visser is positief over deze ontwikkeling. "We hebben ons laten informeren over de mogelijkheden van deze manier van reizen voor de medewerkers. Het bleek dat er ook al reizen zijn geboekt vanaf de groene hub bij de keerlus. Zeker bij grote onderhoudstops is vervoer naar ons terrein een vraagstuk voor contractors en leveranciers die hier enkel zijn voor een klus. Het is ook een ideale oplossing voor als medewerkers eens een dag geen auto hebben, überhaupt geen auto hebben of voor stagiairs om hier te komen. Dit zijn goede stappen om te voorzien in betere bereikbaarheid."





# Ammoniakverlading klaar voor de komende 25 jaar

Begin februari zijn de eerste schepen geladen en met succes! Knap staaltje werk van vele betrokken collega's waar ieder een aandeel had in dit proces.

Chris Casteleijn weet niet waar hij moet beginnen met opsommen als gevraagd wordt wat allemaal is aangepakt. “We hebben heel de ammoniak opnieuw opgebouwd aan de kade en hierachter de muur. De hele ammoniakinstallatie is voorzien van nieuwe kleppen, veiligheids, diverse leidingen en nieuwe afsluiters. We zijn met het besturingssysteem overgegaan op Delta V en met het beveiligingssysteem overgeschakeld naar HIMA. Dat correspondeert nu met de rest van de fabriek die ook met HIMA werkt. Daarnaast is er een nieuwe controlekamer gezet. Van daaruit bedienen we straks apart van elkaar de CCS-, de ammoniak- en zuurverladings. Ook hebben we nog een trailer gezet met twee nieuwe laadarmen. Beide armen zijn voorzien van een Emergency Release Coupling (ERC). Deze worden gebruikt om automatisch te ontkoppelen bij noodsituaties zoals bijvoorbeeld afdrijven van het schip. Dit was een eis vanuit de PGS12, ofwel de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen. De PGS12 richt zich specifiek op de opslag en handling van ammoniak.” Collega's Manuel Dhondt en Wim Versteede hebben samen met overheden veel input geleverd voor de nieuwe PGS12.

Dit lijkt al heel wat, maar er is meer, vertelt Chris. “Beide laadarmen zijn voorzien van een hydraulische QC/DC, dit staat voor Quick Connect/Disconnect. De operator kan op afstand de laadarm koppelen of ontkoppelen zonder bout- of moerverbinding. Ook dit is een eis uit de PGS12. Het idee erachter is dat als je ontkoppelt als je klaar bent met

laden, dat je uit de lekzone van de flens blijft. Overigens zijn de lekbakken ook meegenomen in dit project, zodat we kunnen aansluiten op het procesriool van site, mocht dit nodig zijn.”

Het was om meerdere redenen belangrijk dat dit project werd uitgevoerd. “We moeten voldoen aan de PGS12. De installaties en de besturing ervan waren verouderd. Daarnaast was de controlekamer toe aan vernieuwing. Naast de veroudering hebben we deze ook 25 meter uit de werf gezet. Mocht er dan ammoniak gemeten worden, kan de cabine voor een bepaalde tijd op overdruk gezet worden en is er voldoende tijd om de controlekamer veilig te verlaten.”

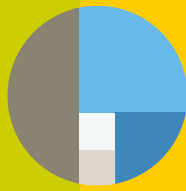
Soms is het goed om onderdelen te reviseren en soms is het beter iets een volledige update te geven. “Nu was het een combinatie van factoren. Aan de ene kant werd je gedwongen door de veroudering van systemen, wat afstamde van de jaren '80. Je gaat uit van een levensduur van ongeveer 25 jaar waarbij sommige onderdelen al eens weggegaan zijn voor revisie. De andere kant is dat de overheid ook inzichten geeft in hoe ze het willen hebben. Dan is het een efficiëncyslag om alles in één keer te doen.”

Waar te beginnen bij dergelijke grote projecten, waar zoveel specialismes mee gemoeid zijn. “Het project is drie jaar geleden gestart en nu opgeleverd. Op 6 februari is de eerste boot ermee geladen en dat ging meteen goed.”





*V.L.N.R: Carlo Vanhijfte, Bas Kint, Sjaak Robijn, Gunther van Overmeire, Dennis Brunke, René Hamelink, Chris Castelij, Anton Burdin, Ivar de Visser. Jonas Fransen en Jan-Willem Dekker ontbreken op de foto.*



## Van binnen naar buiten

Aan de beveiligingsloge wordt hard gewerkt. In het vorige magazine zijn Steven de Nijs en Niels Boogaert aan het woord geweest over hoe de beveiligingsloge opgebouwd wordt en waar ze rekening mee houden vanuit de beveiliging. Als engineer Kenzie van den Bergen staat te wachten om te laten zien hoever het nu staat, is het net even rustig op het bouwterrein van aannemingsbedrijf H4A. Het mag dan wel lunchtijd zijn, maar het is momenteel ook vooral binnen te doen.

Nauw samen met Bram de Jonge, gedetacheerd vanuit VG Architecten, werkt Kenzie aan de bouw en inrichting van hoe het gebouw straks optimaal kan functioneren. Toch haast hij zich te zeggen dat het zo langzamerhand niet meer te tellen is wie er allemaal bezig is met dit project. “Van collega’s van IT tot aan de mannen van E&I. We moeten wel in november operationeel zijn hier, nadat het gebouw van de zomer wordt opgeleverd door aannemingsbedrijf H4A.”

Als we binnen staan op de begane grond zien we pas hoe groot het

gebouw is. Op de eerste verdieping komt de entree en de werkplek van de beveiliging. “Alles wat nu in de folie zit wordt glas, zodat je zicht hebt over heel dit terrein,” vertelt Kenzie. Dat lijkt de werking van een kas te hebben als we zo achter de foliewand staan, maar Kenzie verzekert dat het van alle snufjes is voorzien om dat te voorkomen. “Met de natuurlijke zonneluifel moet het lukken.” We lopen verder door de betonnen constructie. “De buitenpanelen komen hopelijk volgende week binnen en die lopen door naar binnen toe, zodat je dezelfde steen van de buitenwand ook

binnen ziet. Dit werk luistert wel heel nauw. Tegenwoordig wordt alles zo klimaatbestendig mogelijk gemaakt. Alle kozijnen, kieren en naden zo goed mogelijk dicht, zodat het warmte- en koelingsstelsel gaat werken. We gaan ook een thermografische meting doen. Met warmtebeeld zie je dan het verschil met binnen en buiten. Net als met de ‘blower doortest’ waarbij eerst alle lucht eruit gehaald wordt en daarna alle lucht er juist in. Dan zie je precies hoeveel verlies per seconde je hebt. Dan weet je ook dat als die waardes niet binnen de marges vallen, je extra zaken moet toevoegen of moet



aanpassen om de verwarming of koeling te laten werken. Dit is geen nieuw systeem, maar wel drie jaar geleden berekend. Om de kwaliteit te garanderen die we gevraagd hebben, worden er foto's gemaakt en met het naslagwerk op kritische punten gekeken of alles klopt."

Dat niet alles altijd loopt volgens planning of zoals berekend blijkt wel als we weer buiten staan. De wadi lijkt op het oog een stuk groter dan hoe de tekening was. Kenzie beaamt dat: "Ze hebben de wadi groter gemaakt. Na onderzoeken bleek dat de grootte niet genoeg was vanwege

de grondwaterstand. Naast de wadi ligt een strook met alle riolering, elektriciteit en kabels naar de fabriek toe. We hebben bij de herberekening van de wadi er voor gekozen om hem daarom drie meter op te laten schuiven, om een pad te krijgen waar we nog overheen kunnen in de toekomst. Wat in de breedte eraf gegaan is moesten we in de lengte weer vinden."

Begin mei komt het asfalt en krijgt het terrein een heel ander zicht. "De infra loopt voor op de bouw, maar ook het gebouw krijgt snel een andere uitstraling."

## Van pupillentrainer naar bouwkundige en civiele werken bij Yara Sluiskil

Eén van de directe collega's van Kenzie is Bram de Jonge. Wat doet hij naast zijn drukke baan? In de omgeving van het fabrieksterrein van Yara liggen dorpskernen waar veel medewerkers van het bedrijf actief zijn bij verschillende voetbalverenigingen. Zo is er op elke grasmat wel een duel waarbij medewerkers met of tegen elkaar moeten spelen. Bij Bram gebeurt dit vooral langs de zijlijn, als hij als pupillentrainer bij FC Axel zijn team aanmoedigt.

Met het team JO11-1 is hij al sinds 2020 aan de slag gegaan en zitten ze momenteel in een mooie competitie. "Met de JO-11 hebben we een hele leuke en diverse lichte met veel talent. Zelf was ik vroeger ook pupil bij Axelse Zaterdag Voetbalvereniging (AZVV). Door de binding met de club, die in 2013 door de fusie tussen AZVV en VV Axel verder is gegaan onder de naam FC Axel, en de locatie was het een vanzelfsprekendheid dat ook mijn zoon hier zijn eerste voetbalmeters ging maken."

Op het terrein worden ook meters gemaakt, net als op het veld. "Ik werk inmiddels al zo'n vier jaar op Yara. Via VG-architecten werk ik op het terrein aan de bouwkundige- en civiele werken. Vorig jaar is een nieuwe brandweerkazerne in gebruik genomen en deze zomer moet de nieuwe beveiligingsloge gereed zijn. Bij deze grote projecten mag ik het bouwproces op locatie begeleiden. Het is een leuke job en het gaat dan echt om de details. Door de fijne en intensieve samenwerking tijdens de voorbereiding en uitvoering van deze mooie projecten, geeft mij dit als pupillentrainer soms ook weer een andere positieve kijk op het trainen en begeleiden van die jonge gasten."





# Vervanging en vernieuwing betekent verbetering

Twee jongemannen, allebei half de 20 en ook beide na het afstuderen gestart bij Yara Sluiskil. Ze hebben goede leermeesters aan de ervaren rotten in het vak Coen Dekker en Chris Casteleijn. Op de afdeling Logistiek en Verlading spreken we proces engineer Tim de Maertelaere en planning coördinator Stijn Driessen over de spoorvernieuwing.

## Wanneer ben je gestart en wat houdt de functie in?

**Stijn:** “Na mijn afstudeerstage hier op dezelfde afdeling ben ik gestart in 2021 bij Yara. De collega die hier toen zat ging bijna met pensioen en Coen Dekker nam een sabbatical, waardoor ik in dienst kon treden en meteen in het diepe werd gegooid. Ik heb van beide collega’s heel veel geleerd en van Coen nog steeds. Samen plannen we wat de productie moet produceren en waar ze het kunnen storten, in welke silo het terecht komt. Daarnaast is het de logistieke planning, waarvoor we in contact zijn met scheepsagenten, spoordiensten en transporteurs.”

**Tim:** “Na mijn opleiding ben ik in augustus 2023 gestart als Proces Engineer, wat betekent dat ik grotendeels op de projecten zit binnen de afdeling, maar ook wel met zaken bezig ben die met de afdeling te maken hebben. Ik heb het enorm naar mijn zin. Je krijgt de vrijheid om zaken te onderzoeken en collega’s en installaties te leren kennen, want dat zijn er nogal wat. Het werk is niet elke dag hetzelfde. De ene dag ben je bezig met een scheepskraan aan de kade. De andere dag met een opslagtank of een silo of een weeggebouw, zeefgebouw en nu weer met het spoor. Heel verschillend, heel divers, dat maakt het voor mij heel leuk. Je werkt ook met veel verschillende collega’s en teams samen van andere afdelingen. Producten die zij produceren slaan wij

op, verschepen wij of verladen we in trucks of wagons. Daar heb je dan wel vaak contact over.”

Waarbij Stijn veel leert van Coen is dat bij Tim vooral van Chris. “Chris kan je ook alles vragen. Je hebt er echt een goede collega aan, hij weet heel veel. Toen ik kwam had Chris werk voor twee, want de functie heb ik nu overgenomen stond al even open, dus ook ik werd voor de leeuwen gegooid, maar dan leer je het wel het snelste.”

## Knap om al met zulke grote projecten aan de slag te kunnen na zo’n korte tijd bij het bedrijf. Heb je alles al onder de knie?

**Stijn:** “Ik ben inmiddels wel al een eindje op weg in het werk. Er zijn natuurlijk zaken waar je nog niet alles van weet, want het terrein en het werk is zo groot en breed. Coen heeft jaren ervaring, dus ook bijna alles al meegemaakt. Dat moeten wij nog opbouwen, maar dat lukt wel, omdat iedereen heel behulpzaam is. De sfeer is laagdrempelig en gericht op kennisdelen, wat het veel makkelijker maakt om iets snel op te pikken.”

**Tim:** “Ik denk soms dat ik een eind ben, maar vaak kom ik ook weer achter nieuwe dingen waardoor ik wel kan zeggen dat ik nog elke dag leer. Dat gaat de komende jaren ook zo zijn door de verschillende projecten. Uitdagingen zijn altijd leuk om aan te pakken.”

**Stijn:** “Dat komt ook deels door alle vernieuwingen. Het project Carbon Capture & Storage is een groot project en voor iedereen nieuw. Door de ervaring van anderen leer je hoe daar samen mee om te gaan en het te integreren in het werk. Alles moet wel met elkaar communiceren, want anders heb je een domino-effect.”

## Die samenwerking brengt jullie verder?

**Stijn:** “Door op andere afdelingen te kijken heb je een beeld bij wat je hele dagen bespreekt. Het is nodig voor je werk om je werk beter te begrijpen. Dat is wel iets wat je zelf moet initiëren.”

**Tim:** “Collega’s zijn altijd bereid om rondleidingen te geven of je te helpen bij iets of uit te leggen. Iedereen heeft het druk, maar men vindt toch altijd wel een gaatje om je even iets uit te leggen.”



## Dan het grote project waar jullie samen aan werken: de spoorvernieuwing. Waarom dit project?

**Tim:** “Het is niet alleen dat we iets gaan vervangen. We gaan ook nieuwe routes aanleggen, dus er komen nieuwe sporen bij. Fase één hebben we vorige zomer uitgevoerd. Vanaf spoorpoort 1 bij de Marley, waar de vervoerder binnenkomt, hebben we vernieuwd tot halverwege silo 1. Fase twee is vanaf halverwege silo 1, de bocht door naar poort 2 waar de vrachtwagens binnenkomen. Dit was eind maart klaar. Daarna fase drie, het stuk over de weg langs de brandweerkazerne, koelerbanken, Reforming D en E, tot voor spoorpoort 2, want dat is al eens aangepast. Spoorpoort 2 ligt bijna op de Koegors.”

**Tim:** “Bij Yara Tertre is de ammoniakfabriek gesloten. Dat betekent dat de ammoniak voor de productie van nitraat eindproducten vanuit andere vestigingen geleverd moet worden. Door deze vraag aan Sluiskil is geld vrijgekomen voor het opknappen van het hele spoor. Met dat budget zijn wij plannen gaan uitwerken wat mogelijk was voor site om ook aan die vraag te voldoen.”

## Wat is hier voor nodig?

**Tim:** “Het spoor wordt gefaseerd gerenoveerd, waarbij het ballastbed, de spoorstaven, de rails en de overwegen worden vervangen. Het spoor wordt daarna gelicht en geschift door de stopmachine. Als het spoor eenmaal op niveau ligt, wordt het vrijgegeven voor gebruik”.

Als dit in de eerste twee fases gedaan is mogen ze starten met fase drie. Dat is namelijk de bufferruimte voor lege en volle wagons die de vervoerder op kan halen bij ons op het terrein.”

**Stijn:** “Wij mogen niet met ons eigen locomotief buiten het Yara terrein, ofwel door de spoorpoorten.”

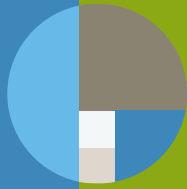


## Stijn

*26 jaar | Komt uit Kapelle, maar heeft in januari een eigen huis gekocht in Goes | Voetbalt, gaat naar het terras met vrienden, gaat naar festivals en op wintersport.*

## Tim

*26 jaar | Komt uit Philippine, zou hier nooit weggaan, maar woont nu in IJzendijke met zijn vriendin | Begint tussen 06:00 - 07:00 uur, ook als hij eerst naar de sportschool is gegaan | Zet graag de barbecue aan en kijkt graag sport.*



**Tim:** “Voor deze spoorrenovatie was de bocht na het laadgebouw richting de kadegalerij te krap en niet in gebruik. Als wij daar doorgaan met een locomotief met wagons, hadden wij kans op ontsporing, dat we hem uit de rails duwen. Maar dat is wel de bocht die we nodig hadden om naar het volgende stuk te gaan om wagons op te stellen. Die beperking hebben we nu aangepakt. De radius is aangepast. We kunnen zelf door de bocht en dat betekent dat we zelf kunnen rangeren in plaats van dat we afhankelijk zijn van een externe partij.”

**Stijn:** “Je had geen tot weinig invloed op het externe deel. Nu is het idee dat wij de volle treinen klaarzetten op het spoor langs Ureum 7 en Ureum 8 en dat de vervoerder de volle trein aanpikt en dat ze een lege terug wegzetten. Deze kunnen wij dan zelf over het gehele terrein bewegen en weer verladen.”

**Tim:** “Door te spreken met de partijen die de opdracht gaan uitvoeren kijk je samen naar de mogelijkheden binnen het budget. Zo hebben we nog een extra voordeel kunnen pakken door extra wissels bij te leggen. Je maakt eigenlijk van één spoor de mogelijkheid om naar drie sporen te gaan,

zodat je meer opstelruimte op site hebt. Op één spoor kan je niet veel maar op drie sporen wel. Dit gaat ons heel veel opleveren.”

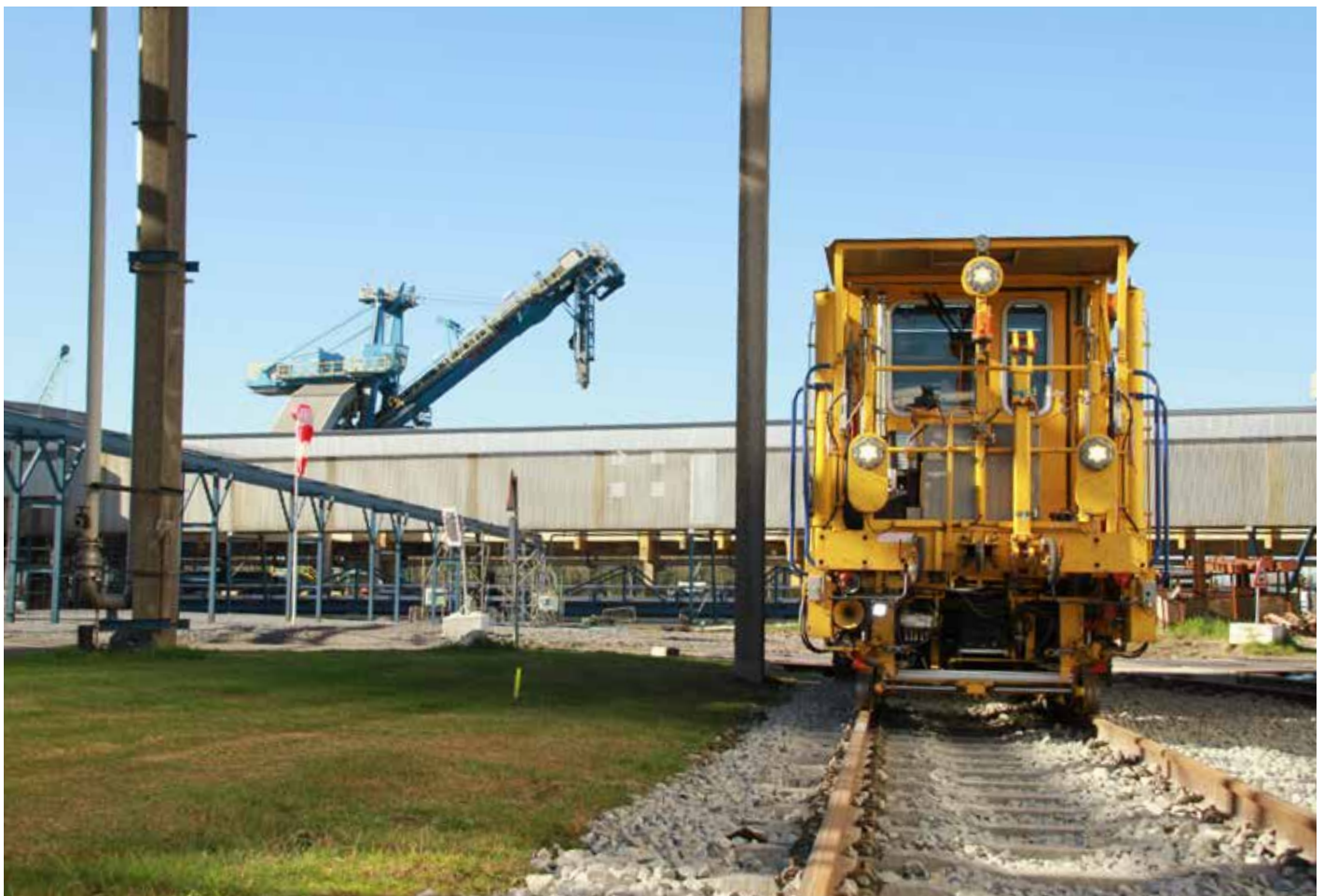
### Wat moet er gebeuren voor een trein veilig kan vertrekken?

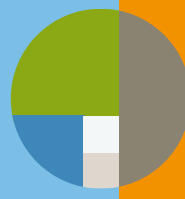
**Tim:** “Op het stuk tegenover de brandweerkazerne daar stellen wij onze treinen op die klaar staan voor vertrek en daar komt dan de vervoerder ze ook schouwen. Daar gaan we extra verlichting voorzien voor de veiligheid.”

**Stijn:** “Elke keer als een trein weggaat komt hij van te voren de trein schouwen of hij veilig is voor vertrek. Of de remmen vrij staan, of ze gekoppeld zijn, of de vrachtbrief klopt, boekhouding. Het voorwerk voor de trein vertrekt. Dan krijgt de machinist goedkeuring op ze op te halen.”

### Hoe helpt dit jou in het vervolg in de logistieke planning?

**Stijn:** “Je bent niet meer zo afhankelijk van externe partijen. Het is voor ons heel belangrijk die flexibiliteit te houden, zodat je het ook zelf in de hand hebt. Dat komt de betrouwbaarheid van de plant ten goede.”





# Ski- en snowboardtrip naar Feldberg

We zijn de sneeuw alweer een beetje vergeten nu we richting de zomer gaan, maar de ski- en snowboardclub (YSSC) haalt het weekend Feldberg zo voor de geest. Wat een feest!

Vrijdag 30 januari verzamelde ruim 30 collega's, partners en kinderen zich 's avonds op parking 3 om te vertrekken naar Duitsland. Een nachtrit die ervoor zorgde dat het heerlijke ontbijt bij de bakker wel smaakte zo om 07:00 's ochtends. Het was uitkijken geblazen voor de buschauffeur, want het was spiegelglad en mistig. Gelukkig had hij 'safe by choice' in gedachte en kreeg de bus veilig de berg op. Eenmaal boven was het wolkendek compleet

verdwenen en scheen de zon. Met veel enthousiasme werd de verse laag poedersneeuw gecheckt en werden de ski's en snowboards tevoorschijn gehaald om heel de dag te genieten van de witte omgeving. Einde van de middag verzamelde iedereen weer bij de bus om naar het hotel te rijden, om op te frissen voor het avondmaal.

Uitslapen zat er niet bij. Vroeg uit de veren voor een stevig ontbijt om een hele ochtend op te kunnen

wintersporten. Stipt 14:00 uur vertrok de bus weer voor de terugreis. Rond etenstijd is de bus gestopt bij een goed restaurant om nog eens te tafelen en afscheid van elkaar te nemen, want rond 23:00 uur stopte de bus op parking 3. De organisatie is uitvoerig bedankt, want het was een geslaagd en goed verzorgd weekend in Feldberg, wat voor velen voor herhaling vatbaar is!





# Eerste Veiligheidsdag van Dethon een groot succes!

Veiligheid heeft onze topprioriteit. Dat geldt niet alleen voor alle Yara medewerkers, dit wordt ook verwacht van alle contractors, leveranciers en bezoekers. Bij Dethon is dit heel helder. Met een grote groep medewerkers zorgen zij dat allerlei klussen op het hele terrein worden uitgevoerd. Van opruimen en schoonmaken in de fabrieken tot aan de kunstmestuitreiking, ze zijn van alle markten thuis.

Als je op zoveel plekken op Yara komt is het heel belangrijk te weten welke veiligheidsregels waar gelden en hoe daarmee om te gaan. Op het hele terrein staan borden per afdeling en ook aan de ingang staat vermeld wat verplicht is en wat verboden is. Draag de juiste Persoonlijke Beschermingsmiddelen, maak geen foto's, rijd maximaal 30 kilometer per uur, alcoholgebruik is niet toegestaan, meld je bij de controlekamer als je de afdelingszone betreedt en zo verder. Dit is een basis om veilig te werken naast de Golden Rules en de alarmen die kunnen afgaan. Dit lijkt een vanzelfsprekendheid en toch is het goed elkaar scherp te houden.

Het enthousiasme en de motivatie werkt aanstekelijk op deze eerste Veiligheidsdag die Dethon samen met Yara organiseert in het trainingscenter. De medewerkers van Dethon weten precies wat nodig is. Ze wijzen zelfs de Veiligheidskundige van Dethon erop dat hij zijn bril moet opzetten als hij naar buiten wil gaan.

Niels Boogaert vertelt waarom de veiligheidsdag voor de medewerkers van Dethon in het leven is geroepen: "Bij ons is het verplicht om een VCA-certificaat te hebben als je zelfstandig aan het werk gaat op het terrein. De spanning die bij een toets komt kijken heeft bij deze club

dusdanig impact dat dit niet de gewenste manier is om veilig werken onder de aandacht te brengen en kennis te delen. Om hier een weg in te vinden zien we dat een praktijktraining samen met elkaar veel meer bijdraagt aan de veiligheid."

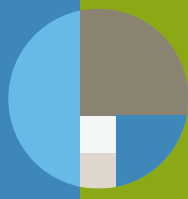
Eerst zijn een paar onderwerpen toegelicht in een presentatie en vervolgens zijn alle medewerkers naar de Safetystreet gegaan om te zien hoe dit in de praktijk werkt. "Het laatste onderdeel was misschien wel het meest vernieuwende, want dit hebben ze gelukkig nog niet vaak hoeven doen", vertelt Niels. De evacuatie met het vluchtmasker bracht meteen de lachers op de hand. Na een uitleg over het masker werd het alarm opgezet en mochten ze de vluchtmaskers opzetten om vervolgens de kortste route naar buiten te nemen.

Jaco de Rooij is aanvoerder van het stel en deed zelf ook mee: "Het is voor ons heel waardevol om meer praktijkgericht aan de slag te kunnen met deze veiligheidsregels. Het is een leuke en tegelijk een hele nuttige manier om kennis te vergaren."

Voordat ze aan de lunch konden beginnen kregen ze allemaal een certificaat uitgereikt van de directeur en Veiligheidskundige van Dethon. Een geslaagde dag!







## Zo vaders, zo zoons?

Het is een heerlijke, zonnige middag in maart en de narcissen beginnen al te bloeien op het terrein. Dat er nog meer groeit en bloeit komt naar voren in het gesprek met Robin Groosman, zijn zoon Bram Groosman en Kris de Smit met zoon Tomas de Smit. Een bijzondere editie van 'Zo vader, zo zoon', want deze twee zoons treden voor nu allebei in de voetsporen van 'pa'.

Als de vaders al aan tafel zitten te kletsen over het werk, komt Bram Vonck aan met de twee zoons. Wat onwennig nemen ze plaats aan tafel, in bedrijfskleding en in afwachting houding. Bram Vonck wenst ze succes en veel plezier. "Wel positief zijn hè jongens," lacht hij en is vertrokken nadat er is afgesproken dat ze weer afgezet worden bij de kantine voor de lunch.

### Wat doen jullie bij Yara?

**Tomas:** "We zitten in het eerste jaar van de opleiding procestechniek en een onderdeel daarvan is het Junior Praktijk Programma (JPP)." **Bram:** "De klas heeft 20 studenten. Je moest een pitch geven en een top drie van welke bedrijven je interessant vindt. Op basis van je presentatie werd je bij een bedrijf ingedeeld en bij ons is dat Yara geworden."

**Bram:** "Je ziet meteen wat er allemaal kan met je opleiding. Als je alles alleen van tekeningen en uit boeken bekijkt dan spreekt het niet altijd tot de verbeelding. Dan is het JPP wel leuk. Ook moeilijk soms en veel studeren. Dat probeer ik ook, maar het lukt niet altijd." Tomas vult aan: "Je leert ook mensen kennen, collega's. Je hoort en leert ook van hen en je kan jezelf laten zien, ik denk dat dit wel goed is. En inderdaad, het plaatje zie je direct in het echt."

### Wat is de rol van de oude(re) garde bij Yara Sluiskil?

Robin Groosman is begonnen in 2003 bij Yara als operator en is doorgesloopt naar Productie Coördinator. "Het zijn nog jonge jongens die worden opgehaald bij de beveiliging en de rest van de dag onder de vleugels van een Yara collega hun opdrachten uitvoeren. Ze mogen niet alleen het terrein over, dus in feite zijn ze hier als bezoeker aan het

*Robin Groosman*  
45 jaar |  
Productie  
Coördinator  
Ureum

*Kris de Smit*  
46 jaar | 3 jaar  
werkzaam  
bij Yara

*Bram Groosman*  
17 jaar |  
1<sup>e</sup> jaar | JPP  
procestechniek

*Tomas de Smit*  
16 jaar |  
1<sup>e</sup> jaar | JPP  
procestechniek

leren van wat uiteindelijk hun werk zou kunnen worden.”  
Kris is drie jaar geleden begonnen bij Yara en zit in de opleiding tot hoofdoperator. Wat dat betreft zit hij net als zijn zoon in een leertraject. “Nooit te oud om te leren.”

### Hoe vinden de vaders het dat ze voor dit vak kiezen?

**Robin:** “Wel leuk natuurlijk. Hij heeft altijd gezegd dat hij niet op een fabriek zou gaan werken, maar na lang zoeken en wel vijftien tot twintig open dagen te hebben bezocht, ging hij toch eens kijken en dat sprak wel aan. We wisten wel dat het een uitdaging zou worden, omdat zijn vakkenpakket niet helemaal aansloot. Dan is het een kwestie van inzet en hopelijk lukt hem dat. Het belangrijkste is dat hij iets doet wat hij leuk vindt. Vooral niet kiezen omdat ik het doe, maar echt doen wat hij zelf wil.”

### Is dat bij de andere familie ook zo of wordt dit niet besproken aan de keukentafel?

**Kris:** “Jawel, zeker. Het is natuurlijk besproken en je gaat ook naar de open dagen. Hij heeft een vrije keuze daarin, maar vond ook dit het leukste. Tomas: “We zijn niet echt beïnvloed in de keuze, maar je hoort thuis wel veel, dus dan denk je er ook meer over na. Bram: “Mijn pa heeft wel gezegd dat ik naar de open dagen moest, maar niet wat ik vervolgens daar moest kiezen. Dat maakt het wel echt een bewuste keuze van mezelf.”

### Bram en Tomas zitten nu op de afdeling Nitraat en Ureum, onder leiding van Bram Vonck. Wie zie je eerder als voorbeeld in je werk, je vader of begeleiders van de afdelingen?

**Tomas:** “Allebei wel denk ik. Bram Vonck is nog jong, dus die begrijpt je denk ik wel beter. Hij kent de docenten die ons lesgeven, omdat hij ze zelf ook nog niet zolang geleden heeft gehad. Het is ook leuk dat je met collega’s werkt die niet veel ouder zijn, dan heb je meer gespreksstof.”

Bram beaamt met dat je wel om de vijf weken een andere begeleider hebt: “We zijn begonnen op de Ammoniak en toen naar de Verlading gegaan. Nu op de afdeling Ureum en dan straks naar de afdeling Salpeterzuur. Dat is dan vijf weken elke donderdag op een afdeling en dan wisselen we weer.”

Is er een afdeling die tot nu toe het meest aanspreekt?

**Bram:** “De Verlading vond ik wel heel leuk, veel gevarieerd werk. Dat lijkt me leuk om te doen. Bij de Ureum begrijp ik het proces wel goed tot nu toe, dus dat helpt wel.” Tomas: “Ik vind de productie wel leuker, denk ik.”

### Houdt de studie en het werk jullie volledig bezig of hebben jullie ook hobby’s?

Dit is een vraag waarbij ze meteen gaan verzitten en

ontspannen. Bram: “We doen aan voetbal, op het dorp waar we wonen, voor mij is dat in Breskens.” Tomas vult aan dat dit voor hem betekent dat hij in IJzendijke voetbalt.

### Staan de vaders aan de zijlijn of zijn ze te druk met eigen hobby’s?

**Kris:** “Ik heb drie jongens, dus het is opsplitsen waar te kijken.” Robin: “Ook met drie jongens, waarvan er twee voetballen, is het kiezen.” Als er dan gevraagd wordt of ze vooral druk zijn met alle jongens in het gareel houden wordt lachend gereageerd door Robin dat het meer een taak is dan een hobby. Kris vervolgt: “In de vrije tijd ga ik graag naar concerten en af en toe eens fietsen met de fietsclub uit IJzendijke.” Robin heeft hele andere hobby’s. “Barbecueën, koken, bootvissen en een keer een rondje fietsen en een terrasje pakken. Het bourgondische leven en lekker naar buiten als het mooi weer is.” Als later in het gesprek blijkt dat het om drie soorten barbecues gaat, van een Amerikaanse off-set smoker, een keramisch ei en een grill, blijkt dat het ook bijna noodzakelijk kwaad is. “Nu de jongens wat groter worden, beginnen ze ook meer te eten en worden de barbecues ook gauw te klein,” grapt Robin.

### Is er veel tijd voor met een ploegendienst?

**Robin:** “Ploegen bevalt me nog het best. Ik heb nog wel dagdienstweken tussendoor bij het wisselen van ploeg. Doordeweeks ben je eens vrij en kan je in de middag wel eens wat doen of in de ochtend heb je ergens tijd voor. Met de nachtdiensten doe je wat minder, maar je bent wel overdag thuis dus kan je eens afspraken maken. Je hebt het gevoel dat je meer thuis bent, dus zolang je er lichamelijk tegen kan is het echt een aanrader.”

**Kris:** “Dat is wel een belangrijke. Ik begin het toch zo langzamerhand wel te merken dat je na een paar nachten weer even moet wennen aan het juiste ritme. Voordeel is wel dat je achteruit loopt, van de nacht naar de middag.”

### Tot slot, wat trekt jullie zo aan in het werk of Yara wat je meegeeft aan de nieuwe generatie?

**Kris trapt af:** “De toegankelijkheid van de collega’s op alle lagen. De bedrijfscultuur staat mij enorm aan. Je hoort het bij meer bedrijven, maar zeggen en doen is nog iets anders. Hier ervaar ik wel echt dat het zo is.” Robin: “Maar dat was vroeger ook al en ik denk dat dit ook één van de redenen is dat ik hier al zolang werkzaam ben.” De jongens beamen dat. “We zijn overal welkom, krijgen overal uitleg en mogen alles vragen.”

Het tweede jaar moeten ze bij een ander bedrijf aan de slag, maar hun eindstage mogen ze kiezen waar ze die doen. Wie weet tot dan!



# Geen pluimen meer boven de Nitraatfabrieken

De doelstellingen om klimaatneutraal en natuurpositief te produceren, zien we in uitvoering komen bij verschillende projecten op site. Eén van die projecten is de bouw van twee nieuwe installaties op de Nitraatfabrieken.

Op het moment van schrijven wordt hard gewerkt aan de eerste installatie van de Nitraatgranulatie 3 (N3G) op een plek wat eerst een doorgaande straat was. In 2027 volgt de tweede installatie op Nitraatgranulatie 4 (N4G) ernaast in het verlengde van de straat. Samen zorgen deze voor een emissiereductie van maar liefst 60 ton ammoniak en 160 ton stikstofhoudend stof per jaar. Dat is 23 procent van de totale uitstoot en 38 procent van de nitraatstofemissies van Yara Sluiskil. Als we dat in perspectief willen plaatsen moeten we denken aan ruim 4.500 koeien en bijna zes volle vrachtwagens met stof per jaar. Het stof en de ammoniak die worden afgevangen in de nieuwe installaties dienen opnieuw als grondstof voor de productie. Zo wordt er niet alleen een emissie naar de lucht geëlimineerd, maar tevens een afvalstof circulair gebruikt als grondstof.

Joris Malcontent is Proces Engineer op de afdeling Nitraat en was betrokken bij de studies en de pilot testen. Hij legt uit hoe het proces werkt. “Deze nieuwe installaties, de zogenaamde Wet Electrostatic Precipitator (WESP) installatie, wordt gebouwd, waarin met een wasvloeistof en elektrostatisch veld de laatste restjes ammoniak en nitraathoudend stof in de pluimen van de nitraatfabrieken worden uitgewassen. In het Italiaanse Ravenna paste Yara de techniek al succesvol toe. Tijdens het inbedrijf nemen in Italië bleek dat ook de zichtbaarheid van de pluim vrijwel volledig verdween. In Sluiskil werden in 2019 de eerste succesvolle testen uitgevoerd waar we dat al zagen, maar ook bij de opschaling blijkt de pluim weg te zijn.”



*Joris*

*Fabrizio*

De kleinschalige testresultaten die in Sluiskil werden uitgevoerd, werden de achterliggende jaren vertaald naar industriële schaal. Fabrizio is projectmanager bij YTP en vertelt: “WESP is een veelgebruikte technologie in andere sectoren. In de meststoffensector is Yara pionier en heeft het op grote schaal geïntegreerd. De voorbereiding voor Sluiskil werden al enkele jaren geleden gedaan, waarbij ervaring opgedaan is op andere Yara locaties. In 2019 zijn we gestart met een pilot-WESP scrubbertest op de N3G. Een tweede stap werd in 2020 bij Montoir in Frankrijk gedaan. Hiermee werd de robuustheid en efficiëntie van WESP bevestigd. In Ravenna kwam het eind 2024 op grote schaal succesvol in uitvoering, wat voor beide fabrieken in Sluiskil relevante informatie bevatte. De prestatietest begin 2025 bevestigde dat zowel stof- als ammoniakemissies voldeden aan de ontwerp- en vergunningslimieten. Dit leverde een operationele referentie in de praktijk, waarmee de technologie van de leverancier (AWS) werd aangetoond onder omstandigheden vergelijkbaar met die van Sluiskil.”

Een goede samenwerking tussen meerdere partijen en vestigingen is cruciaal gebleken. Joris: “Vanuit Sluiskil was er actieve deelname aan de prestatietest in Ravenna, waarbij directe kennisoverdracht werd gegarandeerd en geleerde lessen toegepast konden worden in Sluiskil. Gezamenlijke sessies tussen de teams van YTP, Ravenna en Sluiskil hielpen bij het verfijnen van de installaties.”

Als het gaat over de teamsamenstelling vertelt Fabrizio enthousiast verder: “Beide projecten, N3G en N4G in Sluiskil, worden uitgevoerd door een gezamenlijk YTP-YSL-Fluor-team. Even kort door de bocht: Het kantoor in Brussel, YTP werkt aan de algemene uitvoering, YTP-R&D heeft een sleutelrol gespeeld bij de technologiekeuze en pilottesten, Sluiskil werkt aan de voorbereiding en uitvoering op het terrein, vergunningen en in bedrijfstelling. Dan zijn er nog de vele externe partijen, leveranciers en aannemers zoals Fluor. Deze contractor is geïntegreerd in de Yara organisatie en houdt zich samen met Yara bezig met de engineering, techniek, constructiemanagement.”

“  
*Ook bij de opschaling blijkt de pluim weg te zijn*

In projecten als deze zijn er altijd uitdagingen. “Vanwege de complexe constructie in een druk gebied, is een strakke planning essentieel. Bijvoorbeeld vertragingen bij het verkrijgen van vergunningen, kunnen direct invloed hebben op de start van de bouw en de activiteiten die volgen,” aldus Joris.





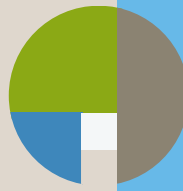
Fabrizio vult aan met een trotse blik dat dit voor de N3G heel goed gelukt is door goed met elkaar samen te werken en te blijven communiceren. “Je weet waar je dit voor doet. Het doel achter het project, wat zorgt voor aanzienlijke emissiereducties, is niet alleen essentieel voor Yara om te kunnen blijven produceren, maar ook voor de omgeving. Je draagt echt bij aan schonere lucht, naleving van de stikstofregels en verbeterde duurzaamheidsambities. Gedurende dit traject heeft het Management Team ons consequent ondersteund wat zorgde voor vertrouwen bij het team in de uitvoering. Daarmee is ook een hoge standaard van veiligheid behouden. Dat is één van de sterkste punten van trots: Meer dan 80.000 manuren zijn voltooid zonder een enkele TRI vandaag de dag, wat de discipline en professionaliteit van iedereen op locatie aantoont - inclusief aannemers, Fluor, YTP en YSL-teams.”

Joris: “Het team is erin geslaagd de planning intact te houden, zodat N3G op schema ligt voor opstart in maart 2026 en dat de civiele werken van N4G direct daarna in

april 2026 kunnen beginnen - precies zoals gepland. Deze paraatheid is het directe resultaat van sterke planning, snelle besluitvorming en uitstekende coördinatie tussen engineering, bouw, operaties en leveranciers.”

In oktober 2025 kwam Femke Wiersma, destijds als Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, samen met gedeputeerde Wilfried Nielen, de eerste steen leggen. Waar de blauwe looper uitgerold was voor deze ceremonie, wordt straks de tweede installatie gebouwd. Dat moment zien Fabrizio en Joris als erkenning voor de WESP-projecten. “Dan gaat het niet alleen over de technische betekenis, maar ook de zichtbaarheid en relevantie van het project op nationaal niveau, wat de maatschappelijke waarde van het werk versterkt. De skyline van de locatie gaat veranderen, maar de impact gaat veel verder dan de fysieke transformatie,” sluit Joris af.





# Op weg naar een nieuwe vorm van medezeggenschap

In 2027 breekt er een nieuwe fase aan. OR Yara Sluiskil en OR Yara Vlaardingen worden samen één: De Gemeenschappelijke OndernemingsRaad (GOR) Yara Nederland.

Evelien: “Bij Yara hechten we veel waarde aan een sterke en goede vertegenwoordiging van onze medewerkers. Op dit moment hebben we twee Ondernemingsraden. Doordat het aantal medewerkers op de locatie Vlaardingen onder de wettelijke grens voor een eigen OR kwam, hebben we dit moment aangegrepen om samen vooruit te kijken. Vanuit de behoefte om slim en efficiënt samen te werken, hebben we beide OR'en gevraagd om gezamenlijk te onderzoeken of we voor Nederland tot één krachtig medezeggenschapsorgaan konden komen. Met veel vertrouwen hebben we hen gevraagd een voorstel te ontwikkelen om tot één Ondernemingsraad te komen.”

Harold: “Dit hebben we onderzocht en we hebben een voorstel uitgewerkt. Zo kunnen we alle medewerkers van Yara in Nederland beter vertegenwoordigen. De OR zal de belangen behartigen van Yara Sluiskil en Yara Vlaardingen,

en onze collega's die onder deze vestigingen vallen, maar hun werkplek ergens anders hebben. De nieuwe OR heeft 15 zetels, waarvan 12 voor Sluiskil, 1 voor Vlaardingen en 2 voor de overige medewerkers. Deze zetelverdeling wordt vastgesteld op basis van het aantal medewerkers in een bepaalde groep. In december kan iedereen weer stemmen op de kandidaat OR-leden, maar je kan natuurlijk ook jezelf kandidaat stellen!

Dit plan wordt geïmplementeerd in januari 2027, waarbij de Plant Manager Sluiskil de bestuurder wordt, het aanspreekpunt voor de nieuwe OR.

**Heb je vragen?**

Neem dan contact op via [OR.Sluiskil@yara.com](mailto:OR.Sluiskil@yara.com)





# Klimaat- en milieuprojecten dienen hand in hand te

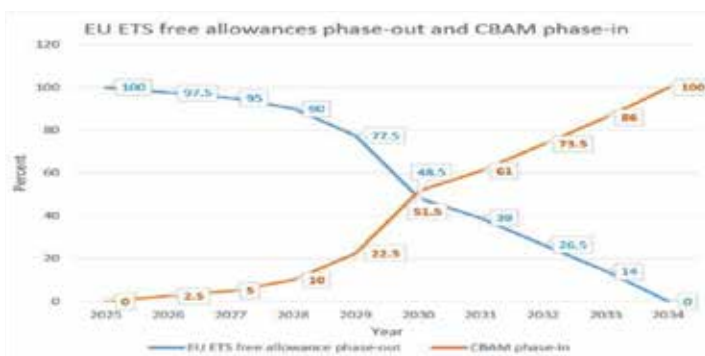
In de vorige editie bespraken we een scala aan ontwikkelingen op het gebied van beleidsmaatregelen die impact hebben op onze bedrijfsvoering. Aan de hand van enkele nieuwe of aankomende beleidsmaatregelen kunnen we de investeringen, of juist het uitblijven daarvan, kaderen. Dit keer gaan we in op Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), wat in januari officieel van start is gegaan in de Europese Unie.

## CBAM, EU-ETS, Nationale heffing

Er is lang over gesproken, maar sinds 1 januari 2026 is het begonnen, CBAM trad in werking. Er wordt dan voor een beperkte groep energie-intensieve producten, namelijk staal, aluminium, kunstmest en cement, een CO<sub>2</sub>-heffing ingevoerd aan de Europese buitengrenzen. Arvid de Weweire, manager Business Development legt uit wat dit betekent: “Dit moet ervoor zorgen dat Europese bedrijven, die al sinds 2005 onder het EU-ETS (het Europees emissie handel systeem) dienen te werken, geen oneerlijke concurrentie krijgen van buiten Europa. Het is dus als het ware een manier om het speelveld na vele jaren, op vlak van emissiebelastingen, opnieuw wat gelijkjer te trekken. Deze maatregel dient om zogenaamde koolstoflekkage, het verplaatsen van energie-intensieve industrie naar landen buiten Europa of import van vuiler product, te beperken.”

## Invoering in fases

De toepassing van CBAM wordt gefaseerd ingevoerd en zal jaar na jaar hogere heffingen toepassen op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de betreffende geïmporteerde producten. “Het verloopt parallel met de uitfasering van de vrije rechten binnen het EU-ETS systeem. Met als einddoel dat de volledige CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2034 door de bedrijven betaald moeten worden, zonder vrije emissierechten.”



*Helaas werkt het niet andersom*

## Europees beleid versus nationaal beleid

CBAM werkt enkel in één richting. “Het beschermt Europese bedrijven op vlak van emissiekosten tegen import van buiten Europa. Helaas werkt het niet andersom. Europese bedrijven die wereldwijd exporteren, zoals Yara Sluiskil, worden niet vrijgesteld van EU-ETS als ze buiten Europa exporteren. Vooral gezien de hoeveelheid emissierechten die bedrijven nu nog krijgen zal verdwijnen, wordt het veel moeilijker tot onmogelijk om op de wereldmarkt te concurreren. Europa heeft daar wel oog voor, maar geen oplossing geboden.”



## e gaan met de toekomststrategie van de site

In Nederland was daar bovenop nog aanvullend klimaatbeleid geïmplementeerd. Arvid legt uit wat voor effect dit heeft op Yara Sluiskil. “Nederland had beslist dat het tempo van de verduurzaming in Europa niet snel genoeg ging en beoogde door middel van een nationale heffing, een additionele kostenpost bovenop de EU-ETS prijs voor CO<sub>2</sub>-uitstoot, de decarbonisatie een boost te geven. Momenteel is de nationale heffing op nul gezet, waardoor ze geen effect meer heeft en er is een politieke meerderheid om de heffing in zijn geheel te schrappen.

Al de voornoemde beleidsontwikkelingen zijn de rechtstreekse aanleiding van meerdere projecten op onze site. Zo is de CCS-investering gebaseerd op de EU-ETS en de nationale heffing om op die manier hoge CO<sub>2</sub>-kosten voor de site te vermijden. Maar ook de investeringen in het Zink-project zijn hieraan gelinkt. Door ons productgamma te differentiëren voor de Zuid-Amerikaanse markt verwachten we toch een antwoord te bieden op de exportuitdagingen met de invoering van CBAM. Een uniek product laat toe jezelf te onderscheiden en mogelijk ook om een hogere prijs te vragen en deze zou de hoge emissiekosten moeten compenseren.

Indien deze verwachtingen niet ingelost worden bereiden we ons voor om ons productgamma aan te passen. De afzet van premium kunstmestproducten moet dan dichterbij huis, binnen Europa gebeuren. Ook daarvoor zijn de nodige studies al gaande.”

**Wat betekent dit voor de markt? We vragen het Omar Challik, Sales Manager van Yara.**

“CBAM beïnvloedt de markt op verschillende manieren. Voor producenten betekent het een kans om hun lage-koolstofproducten competitief te positioneren. Producten met lagere CO<sub>2</sub>-intensiteit kunnen aantrekkelijker worden voor Europese afnemers. Voor handel en groothandel brengt CBAM extra administratieve verplichtingen en financiële kosten mee. Importeurs moeten emissiegegevens verzamelen, rapporteren en certificaten aankopen, wat de prijsbepaling complexer maakt. Voor landbouwers ligt de focus op de kostprijs van meststoffen. Extra kosten kunnen de marges van boeren beïnvloeden en de concurrentiepositie ten opzichte van buiten-Europese producenten veranderen.



Arvid



Ondanks deze uitdagingen is CBAM ontworpen als een structurele markthervorming, niet als een tijdelijke maatregel, waardoor het zowel op korte als lange termijn een rol speelt in de Europese meststoffensector.”

### Hoe kijkt de markt hier zelf tegenaan?

“De reacties zijn gemengd. Producenten, zoals Yara, zien CBAM als een instrument dat zorgt voor eerlijkere concurrentie en stimuleert investeringen in lage-koolstofproductie. Tegelijk is er behoefte aan stabiliteit in het beleid om lange termijn investeringen veilig te stellen. Handel en groothandel ervaren CBAM vooral als een extra complexiteit. Het verzamelen van emissiegegevens en het kopen van certificaten vraagt nieuwe processen en

verhoogt de administratieve druk. Landbouwers volgen de ontwikkelingen kritisch. De mogelijke impact op meststofprijzen weegt zwaar, vooral in een markt die al volatiel is door energieprijzen en logistieke uitdagingen.”

### Hoe gaat Yara hiermee om?

“Yara ziet CBAM niet alleen als een beleidsmatige verplichting, maar vooral als een kans en een stimulans om haar productportfolio verder te decarboniseren en de Europese industrie competitief te houden. Om dat doel te bereiken, volgt Yara een meerdere pijlers omvattende aanpak door zowel te investeren in CO<sub>2</sub>-reductie via CCS en de dialoog aan te gaan met beleidsmakers.”



*Team sales Benelux  
Felix Faistlinger, Robert van Gaalen, Omar Challik,  
Martijn Scheppers, Pieter De Prycker*

# Personalia

 1 januari Stefan Paardekooper, HESQ	 1 januari Levi Meijer, CES	 1 januari Sjoerd Adema, Nitraat	 1 januari Joep de Meurichy, R&D	 1 februari Tobias van Wijck, Nitraat	 1 februari Milan Reijerse, Nitraat	 1 februari Nick Heijmans, Onderhoud: NU	 1 maart Pedro van den Berg, Reforming C	 1 maart Christof Gerres, Reforming C
 1 maart Yannick Thalen, Reforming E	 1 maart Marc van Pamelan, Ureum	 1 maart Lucas Herrebout, Ureum	 1 maart Merijn Taelman, CES	 17 maart Sebastian de Rijcke, Onderhoud: NU	 1 januari Patrick Mullaert, CES	 1 januari Alex Sidiropoulos, Ureum	 3 januari Patric Kouijzer, Onderhoud: NH3	 1 maart Stefan Dingemanse, Reforming E
 1 maart Cees Eekhout, Nitraat	 1 maart Ilya van den Broecke, Business Traveler	 1 april Peter Van Wassenhove, HESQ	 1 april Angele de Vetter - de Schepper Finance, Operations	 1 mei Marcel Riemens, Onderhoud: CES	 6 mei Peter Cnude, HESQ	 1 juni John van Espen, Onderhoud: Centrale Diensten	 10 februari Kees Hamelink, HESQ	 1 april Peter de Voogd, HESQ
 14 april Koen Vandevelde, Reforming E	 1 mei Luc van Hurck, Ureum	 1 mei Edwin de Smit, Ureum	 1 mei Erwin Marin, Reforming D	 1 mei Gerard de Bruyn, Reforming E	 1 mei Peter Schram, CES	 1 juni Marc Bukkens, Logistieke Dienst en Verlading	 1 juni Koen De Buck, Onderhoud: SPTM	
 1 februari Nout Leenhouts, Onderhoud: Centrale Diensten	 1 april Patrick Lockfeer, Onderhoud: SPTM	 1 mei Ab Schoonbeek, Operations Yara Vlaardingen						

 In dienst Sluiskil

 Jubilarissen 25 jaar

 Jubilarissen 40 jaar

 Jubilarissen 35 jaar

 Jubilarissen 45 jaar



## Save the date!

Zet zaterdag 5 september groot in de agenda...  
Zo van eind de middag tot middernacht wordt het een  
gezellig samenzijn, met lekkere hapjes en ruimte voor  
goede dansjes in de buurt van het Yara terrein.  
Meer informatie volgt, dus hou alles goed in de gaten!





## Colofon

Yara Magazine is het personeelsblad van  
Yara Sluiskil B.V.,  
Industrieweg 10  
4541 HJ Sluiskil

Yara Vlaardingen B.V.  
Zevenmanshaven Oost 67  
3133 CA Vlaardingen

Realisatie, opmaak en druk  
Ideeënfabriek van Pieters, Groede

Eindredactie  
Gijsbrecht Gunter en Michèle Koch

Indien u geen prijs stelt op ontvangst van  
Yara Magazine, gelieve dit te melden via  
het tel.nr.: +31 (0)115 474 155 of via  
[info.yara.sluiskil@yara.com](mailto:info.yara.sluiskil@yara.com).