

# HAVENKRANT

Port of Rotterdam

SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ NR. 44 • JAARGANG 11 • DECEMBER 2019



## Sprint over de Maas

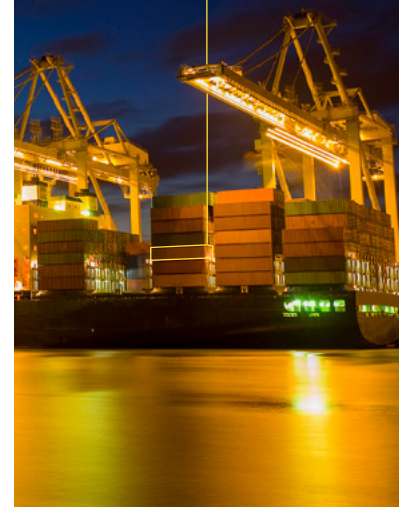
Samen met sportvrouw Nelli Cooman in de watertaxi  
p. 10

Maak je eigen container!  
p. 11



Track & trace voor containers dankzij nieuwe app

p. 3



win een graffiti-workshop!  
Zie pagina 12



Nina maakt containerkunst voor een schone haven  
p. 4







Allard Castelein,  
president-directeur  
Havenbedrijf Rotterdam

**ONDERTUSSEN OP  
de Maasvlakte**

10-11-2019  
17.45 uur



FOTO: MARGARETHE WIJCHERS

**M**argarethe Wijchers rijdt meerdere keren per jaar vanuit Stadskanaal (Groningen) naar de haven van Rotterdam om foto's te maken. 'Een vriendin van mij, ook uit het noorden des lands, heeft mij aangestoken met het havenvirus. Toen we zagen dat FutureLand de Instacruise, een rondvaart voor 'instagrammers', organiseerde, hebben we ons zonder

na te denken aangemeld. Dat mijn foto nu ook nog eens in de Havenkrant wordt geplaatst, maakt het helemaal fantastisch.' Het was met zo'n zeventig instagrammers druk aan boord van de FutureLand Ferry. Dit maakte het voor Margarethe niet makkelijk om de foto te maken. 'Ik ben maar 1 meter 64 groot, het is dus lastig om een goed plekje te bemachtigen op een schip

vol met andere fotografen. Je zou dus kunnen spreken van een toevalstreffer. De prachtige lucht en het immense containerschip van zo'n 400 meter lang en een capaciteit van 20.000 standaardcontainers (TEU) hielpen daar natuurlijk ook bij.'

**Meer foto's van Margarethe Wijchers: @margies84**

## Walstroom voor een schonere havenstad

**Een olifant eet je in stukjes, luidt het gezegde. En dat geldt ook voor onze ambitie voor een schone haven. Die realiseer je stapsgewijs. Neem bijvoorbeeld het uitbreiden van walstroom, een complex vraagstuk.**

Als schepen in onze haven liggen afgemeerd, hebben ze elektriciteit nodig voor hun voorzieningen aan boord. Die elektriciteit wordt aan boord opgewekt met (diesel)generatoren. Dat leidt tot geluidsoverlast en uitstoot van CO<sub>2</sub> en vervuulende stoffen. Beter is daarom levering van elektriciteit vanaf de kade (walstroom). Dat zorgt voor een schonere, stillere havenstad. Voor de binnenvaartschepen hebben we zo'n tien jaar geleden alle ligplaatsen voorzien van walstroom. Schippers kunnen gebruik maken van deze 'stopcontacten'; generatoren zijn niet meer toegestaan. Ook de ferryterminal van Stena Line in Hoek van Holland heeft walstroom.

Nu is het tijd voor het volgende 'hapje'. Het klinkt simpel: we plaatsen meer 'stopcontacten' voor zee- en cruiseschepen en klaar is Kees. Maar de praktijk blijkt weerbarstiger. Niet elk schip heeft bijvoorbeeld een stekker, en als ze die wel hebben, dan zijn er verschillende oplaadsystemen. Ook hebben containerschepen, met soms duizenden koel- en vriescontainers aan boord, een enorme stroombehoefte, vergelijkbaar met het verbruik van een stad als Zwolle.

Gelukkig kijken we in Rotterdam samen naar hoe het wél kan. Dit jaar starten we met een aantal bedrijven en de gemeente een proef waarbij we vijf verschillende systemen testen om kleine zeeschepen aan de Parkkade bij

de Euromast te voorzien van stroom. De proef is bijzonder, omdat we niet met vaste, maar met mobiele 'stopcontacten' werken.

Ook het havenbedrijfsleven investeert in verbetering van luchtkwaliteit. Zo werken we met het bedrijf Heerema aan de aanleg van walstroom voor de grote kraanschepen die regelmatig in het Calandkanaal bij Rozenburg liggen. Eneco heeft daar een windpark en wil de groene stroom ervan leveren aan Heerema. Het uiteindelijke doel is natuurlijk dat alle schepen tijdens hun verblijf in onze haven aan de stekker liggen. Voor het zover is, zijn we vele jaren verder en moet er flink geïnvesteerd worden in infrastructuur, in het opwekken en de opslag van bij voorkeur groene stroom, in aanpassingen van de schepen en het maken van (inter)nationale afspraken over de invoering van walstroom wereldwijd. Zo werken we 'hapje' voor 'hapje' naar een schone en duurzame haven.

FOTO: ERNSTBODE



## 10 JAAR Havenkrant

# Hoe is het nu met... Vrienden van de Zeelui?

De Havenkrant bestaat tien jaar. In deze rubriek blikken we terug op bijzondere verhalen. Zoals over Vrienden van de Zeelui.

**K**erstmis komt eraan. Een moeilijke tijd voor zeelui, waarin het gemis van familie en vrienden extra voelbaar wordt. Felix Henrichs weet er alles van: als fulltime havenevangelist klimt hij wekelijks aan boord van tientallen schepen om intensieve gesprekken te voeren met bemanningsleden. 'En vaak gaat het dan over eenzaamheid en gemis', vertelt de opvolger van Ruud Kuijer, de havenvader met wie

de Havenkrant tien jaar geleden op stap ging om hem aan het werk te zien. Voor Felix is zijn werk niets minder dan een roeping. Toen hij tijdens zijn studie theologie in Duitsland voor het eerst aan boord van een schip stapte, wist hij direct: ik ben thuis. 'Ik kan het niet precies onder woorden brengen, maar ik voelde direct een spirituele band met zeelui.' Dus toen Ruud Kuijer van Vrienden van de Zeelui - de Rotterdamse afdeling van de

**'Dit is het mooiste werk denkbaar'**



internationale zendingsorganisatie Seamen's Christian Friend Society - wel hulp kon gebruiken, aarzde Felix geen moment: hij verhuisde naar Nederland om samen met Ruud de schepen af te lopen.

Van het één kwam het ander: toen Ruud een opvolger zocht, was Felix de aangewezen opvolger. 'Dit is het mooiste werk denkbaar', zegt Felix. 'Zeelui leven vaak erg geïsoleerd. Zelfmoord komt vaak voor onder deze groep. Als er dan plotseling iemand aan boord stapt met een luisterend oor, bij wie ze terecht kunnen met hun zorgen, dan is de dankbaarheid groot. We praten ook over Jezus, maar dat is niet de hoofdmoot. Persoonlijke gesprekken, van mens tot mens, zonder haast, daar gaat het ons om.'

**Lees het verhaal uit Havenkrant 4 op havenkrantonline.nl**



**In de aanloop naar Kerst deelt Vrienden van de Zeelui kerstpakketten uit onder de zeelui. 'Vorig jaar waren dat er, mede dankzij de hulp van onze donateurs, meer dan tweeduizend', vertelt Felix. Meer weten? Kijk op: scfs-rotterdam.nl**







## GESPOT legerheli's

Ze zijn niet onopgemerkt gebleven: de tachtig Amerikaanse legerhelikopters in het Rotterdamse luchtruim. Op social media circuleerden flink wat foto's van Blackhawks, Apaches en Chinooks boven Rotterdam en omgeving. De vlucht maakte onderdeel uit van een grote Amerikaanse troepenverplaatsing: een helikoptereenheid van 1700 militairen keerde vanuit Duitsland, na een tussenstop op luchtbasis Eindhoven, terug naar de thuisbasis in Fort Riley, North Kansas. Eindbestemming in Nederland was de Botlek, vanwaar ze per schip op transport gingen naar de Verenigde Staten.

FOTO: GERTRUD ZACH, U.S. ARMY

# Haven 2380

**Elk havennummer zijn eigen verhaal.**

Of het nu gaat om kisten, kratten, pallets of 'holblokken' voor opslagtanks, pijpen

en andere 'ronde' producten: al dit verpakkingsmateriaal wordt gemaakt bij Van Veelen Industriële Verpakkingen. Het bedrijf, dat onder havennummer 2380 huist, is gespecialiseerd in maatwerk en heeft bijvoorbeeld houtbewerkers in dienst die frames en stutten kunnen maken. Geen lading is te groot of afwijkend voor deze verpakkingspecialist.

[veelen.nl](http://veelen.nl)

# App houdt containers in vizier

- Een pakketje online volgen vinden we de normaalste zaak van de wereld
- Gek genoeg ontbrak die mogelijkheid voor scheepscontainers
- De app Boxinsider brengt daar verandering in



FOTO: ISTOCK

Online shoppen en je aankopen thuis laten bezorgen is doodnormaal. Net zoals het volgen van je pakketje, vanaf het distributiecentrum tot je voordeur. Maar de scheepscontainer waarmee die producten naar Nederland zijn vervoerd, die is niet zo eenvoudig te 'track & traceren'. Daarom heeft het Havenbedrijf Rotterdam een handige applicatie ontwikkeld die daar verandering in brengt: Boxinsider.

### Mango's op transport

Stel dat een fruitimporteur een container mango's via Rotterdam naar Nederland wil halen. Dan weet hij vaak niet wanneer de mango's bij hem voor de deur staan. En dat maakt plannen lastig. Erik van de Kamp, dagelijks met digitalisering bezig voor het Havenbedrijf, is daarom blij met de nieuw app Boxinsider: 'In de oude situatie moest de fruitimporteur zelf alle informatie over zijn container opzoeken. Dat kan, want de informatie is openbaar. Alleen kost het ontzettend veel tijd en

moete. Neem een container mango's die van Spanje naar Rotterdam gaat – daarbij zijn veel partijen betrokken, waardoor de zoektocht naar informatie complex en tijdrovend is. Boxinsider biedt daar nu een snel alternatief voor.'

### Vertraagde container

Hoe werkt de app? Boxinsider clustert alle data van containerterminals uit Rotterdam en het achterland. Zo krijgen bedrijven in

één oogopslag een helder overzicht. Erik: 'Gebruikers kunnen zien hoe laat hun container arriveert en of hij vertraagd is. Handig, want zo kunnen ze op wijzigingen inspelen. Stel, de fruitimporteur heeft een klant die een groot aantal mango's op een bepaalde tijd nodig heeft en hij weet dankzij Boxinsider dat dit niet gaat lukken, dan kan hij alvast proberen om de mango's ergens anders vandaan te halen. Zo kan hij de klant toch goed bedienen.'

### Slimme container

Boxinsider is in gebruik vergelijkbaar met de track & trace van bijvoorbeeld PostNL, al is de locatie van een container nog niet exact te volgen. Een vervolgstap – nu nog toekomstmuziek – is daarom het gebruik van sensoren in containers. 'We zijn hier wel mee aan het experimenteren. Voor het project Container 42 hebben we een 'slimme' container bomvol meetapparatuur gehangen, zodat je hem real-time kunt volgen.' Maar zo ver is Boxinsider dus nog niet. 'We laten zien wanneer het schip aankomt en vertrekt, waar de container

zich bevindt en bijvoorbeeld wanneer deze is aangekomen of vertrokken bij een terminal. Aan de hand van deze informatie kan de gebruiker de aankomsttijd van de container op de plaats van bestemming bepalen. En dat is al heel veel meer dan voorheen mogelijk was!'

### SLIMME HAVEN = AANTREKKELIJKE HAVEN

Als grootste haven van Europa wil Rotterdam voorop blijven lopen in digitalisering. Erik: 'Betrouwbaarheid is een belangrijke reden voor een bedrijf om voor een haven te kiezen. Met Boxinsider bieden we zekerheid en weten klanten wanneer hun container in Rotterdam aankomt.' Op dit moment is Boxinsider alleen beschik-

baar voor de haven van Rotterdam. Als andere havens zich aansluiten, wordt de app nog efficiënter. 'We weten dat andere havens met soortgelijke apps bezig zijn. We nodigen hen graag uit om mee te doen, zodat we de gehele keten inzichtelijk kunnen maken. Zo wordt het containertransport efficiënt, en uiteindelijk duurzamer.'



FOTO: NOURYON



# Nina's dieren kom je overal tegen, ook in de haven

**NINA'S CONTAINER**  
Graffiti en treinen, voorheen twee werelden die botsten. Nu zetten ze zich samen met Noah's Train in voor klimaatvriendelijk goederenvervoer. De trein is een initiatief van Rail Freight Forward, een Europese coalitie van spoorvervoerders. Spoorvervoer is volgens de initiatiefnemers een goed alternatief voor goedertransport

via de weg: minder uitstoot van schadelijke stoffen, lager energieverbruik en minder ongelukken. Nina: 'Street artists hebben een groot bereik, met mensen over de hele wereld die hen volgen. Het is fantastisch dat we op deze manier helpen om mensen zich hiervan bewust te maken. Met een paar spuitbussen hebben we wereldwijd impact.'



**Het werk van de Rotterdamse street artist Nina Valkhoff herken je meteen: kleurrijke bloemen, planten en dieren. Op de gevels van huizen of... op een scheepscontainer in de haven. 'Ik teken graag rare dieren – niet zo knuffelbaar, maar wel onze aandacht waard.'**

**N**ina volgde de illustratieopleiding aan de Willem de Kooning Academie tot ze een opdracht voor een muurschildering kreeg. Dat beviel zo goed dat ze voor zichzelf begon. Al snel volgden er meer opdrachten en nu is haar werk over heel de wereld te zien. Ook in Rotterdam.

## Naaktkat, numbat en vleermuizen

De naaktkat in Charlois weleens gezien? Dat is het werk van Nina: 'Die heb ik gemaakt op een muur van een woonhuis. De huiseigenaren hadden me gevraagd de buitenmuur op te vrolijken omdat die nogal saai was. Terwijl ik bezig was kwamen er veel mensen langs voor een praatje en om foto's te maken. Via Instagram reisde de kat de hele wereld over!'

De naaktkat leidde weer tot een muurschildering van een numbat (buidelmiereneter) in een champignonbos in het Portugese Faro. Op het Rotterdamse POW!WOW! festival in de Afrikaanderwijk voltooide Nina in september haar schildering van twee vleermuizen. En onlangs leverde ze in de Provenierswijk een schildering op van een artsjok ter grootte van een huis.

## Langste mobiele kunstwerk ter wereld

Ook dieren uit de haven inspireren haar. In oktober beschilderde ze de laatste container van het langste mobiele kunstwerk ter wereld: Noah's Train, die in oktober aankwam in de haven van Rotterdam (zie kader). De 180 meter lange trein reed door Europa om aandacht te vragen voor klimaatvriendelijk goederenvervoer per spoor. De andere containers waren al in verschillende Europese steden door lokale street artists onder handen genomen. Met kunstwerken geïnspireerd

op misschien wel het oudste verhaal ter wereld over milieubescherming: Noach die een ark bouwde waarmee hij de dieren van de zondvloed redde.

Nina: 'Mijn werk sluit daar goed bij aan. In mijn schilderijen laat ik altijd een beetje rare of niet zulke bekende, onverwachte dieren zien, kleurrijk en in combinatie met botanische onderwerpen. Dat spreekt mensen aan.'

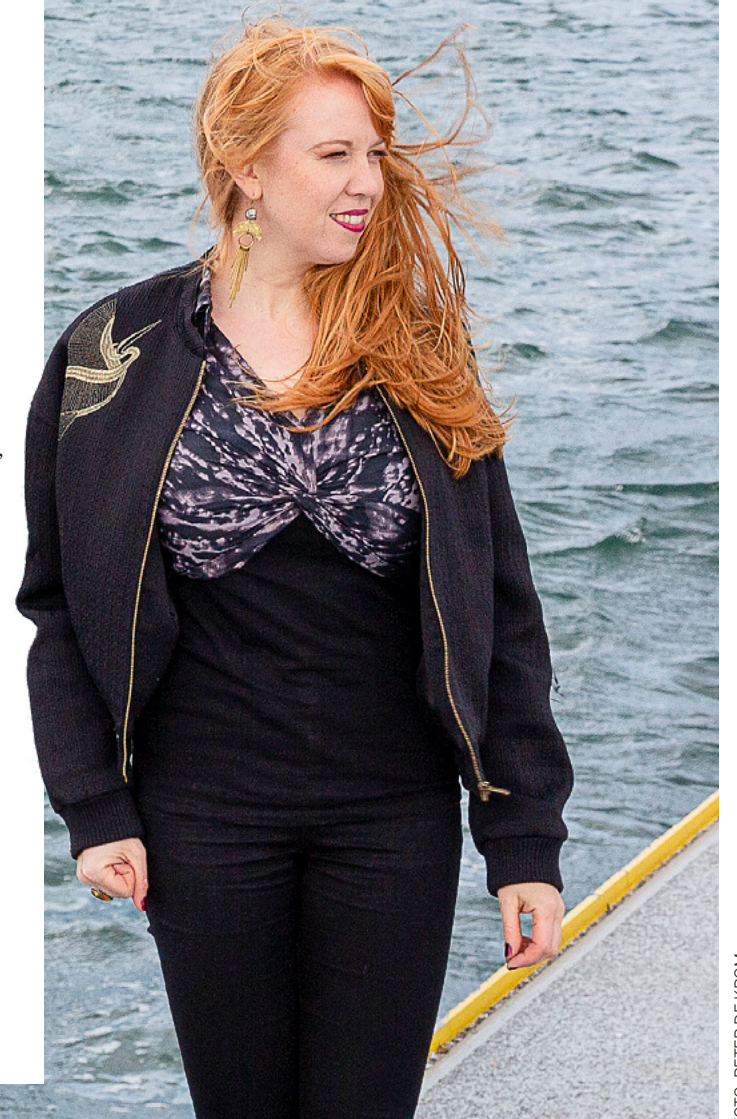
## Dokken en kranen

De haven zit in Nina's bloed. Haar opa was een bekende Rotterdammer: Jaap Valkhoff. 'Hij was componist, muzikant en zanger en schreef onder andere voor Feyenoord de tekstversie van 'Hand in hand kameraden'. Al sinds ik klein ben, staat de haven ook een beetje symbool voor mijn opa. De volgende regels uit zijn lied 'Langs de Maas' blijven altijd hangen, zeker als ik over de Erasmusbrug fiets:

*Langs de Maas, sta ik vaak in gedachten  
Langs de Maas droom ik menige droom  
'k Hou van dokken en kranen  
Van silo's en granen  
En ik hou van een schip op de stroom*

*Langs de Maas kan ik uren staan wachten  
Want m'n hart raakt in vuur en in vlam  
Voor de deinende boeien  
De scheepshoorns die loeien  
Voor de Maas en voor mijn Rotterdam*

Een prachtig stukje tekst vol liefde voor Rotterdam, zo mooi! Fijn dat mijn opa deze blik op de haven voor ons heeft achtergelaten.'





# Alfred Roubos laat kademuren langer leven

**Kademuren gaan langer mee dan tot nu toe wordt aangenomen, vermoedde Alfred Roubos. Het Havenbedrijf Rotterdam gaf de ingenieur de kans om dit te bewijzen. Hij sloeg aan het rekenen en promoveerde onlangs aan de TU Delft tot doctor in de weg- en waterbouwkunde.**

**A**lfred Roubos (36) gaat zelf-verzekerd op zijn doel af. Zijn jeugdvriendin werd de moeder van zijn kinderen. Eén open dag deed hem kiezen voor een studie weg- en waterbouw aan de TU Delft. En één sollicitatie leidde tot een loopbaan bij het ingenieursbureau van Gemeentewerken en later het Havenbedrijf. Al vijftien jaar ontwerpt Alfred kademuren en steigers in de haven van Rotterdam. Goed dat juist zo'n zeker type zich vier jaar lang verdiepte in alle onzekerheden die er zijn tijdens het ontwerpen en bouwen van een kademuur.

## 30 meter grond

En onzekerheden zijn er genoeg: over de sterkte van het zand, de kwaliteit van beton en staal, maar ook over diepgang, afmeersnelheden en grootte van de schepen of over stroming, golven en type overslag. Al die factoren bepalen hoe een kade er uitziet. 'Voor het ontwerpen van een kademuur in Rotterdam moet je kennis hebben van al deze aspecten', zegt Alfred. In Rotterdam moeten kademuren tot wel 30



Vier jaar rekenwerk aan kademuren zag Alfred (uiterst rechts) onlangs beloofd met een 'promotie' aan de Universiteit Delft. Hij mag zich nu doctor in weg- en waterbouwkunde noemen.

meter grond tegenhouden – dat zijn tien etages. De bouw gebeurt 'in het droge'. Alfred: 'Op dat moment bewijst zo'n kademuur al de belasting door gronddruk aan te kunnen. Als hij ook de belasting van kraan en lading kan hebben, daalt de kans op instorten aanzienlijk. Hoe ouder de kades, hoe meer vertrouwen je erin kunt hebben. Zeker als we ze goed beschermen tegen roest.'

Het proefschrift bracht Alfred én de gehele bouwwereld tot nieuwe inzichten. 'Kademuren werden op dezelfde manier getoetst als bruggen en gebouwen, maar dat is ten onrechte. De meeste kademuren hebben een lager

risicoprofiel', vertelt Alfred. 'In de haven heb je geen aardbevingen of tsunami's. Het risico dat een kademuur instort, is daarom het grootst tijdens het eerste jaar van zijn bestaan. Daarna neemt die kans juist af. Bij gebouwen geldt het omgekeerde: de kans op instorten wordt tijdens de levensduur veel groter.'

## Sensoren

Het bleef niet bij dit ene inzicht. In kademuren zitten tegenwoordig sensoren. Die bevestigen dat schepen de kade veel minder belasten dan werd aangenomen. 'Nergens is de afmeersnelheid van schepen zo laag als in Rotterdam door

het gebruik van sleepboten en loodsen', aldus Alfred. Mogelijk kunnen hierdoor dus grotere schepen worden toegelaten aan bestaande kades. Dankzij het onderzoek van Alfred zijn de Europese normen voor het toetsen van bouwconstructies aangepast. De betrouwbaarheid van kademuren uit de jaren vijftig en zestig in het havengebied wordt nu opnieuw berekend. Alfred: 'Niet om goedkopere kades te bouwen. Wel om ze klaar te maken voor de toekomst, de capaciteit beter te benutten en ze langer te gebruiken.' Alfred is niet alleen zeker van zichzelf, hij neemt ook graag het zekere voor het onzekere.



## 89 kilometer

kademuur beheert het Havenbedrijf Rotterdam.

De helft van de kademuren is tegen de **50 jaar** oud (de ontwerplevensduur)

**75 miljard** berekeningen voerde Alfred uit om zijn stellingen hard te maken. **4** jaar werkte hij aan zijn visie op kademuren

Bijna **15 jaar** ontwerpt Alfred al kades en steigers voor de haven van Rotterdam.

FOTO: RIES VAN WENDEL DE JOODE

## Zo bouw je een kademuur

De haven van Rotterdam heeft zo'n tachtig kilometer kademuur. En er komen er nog steeds bij: voor de vestiging van een nieuw bedrijf op Maasvlakte 2 wordt een nieuwe kademuur gebouwd. In tegenstelling tot wat je misschien verwacht, wordt een kademuur gebouwd 'in den droge'. Hier zie je hoe.

De bouw van een kademuur begint dus 'in den droge'. Hoe? Met het heien van 38 meter lange buispalen (holle stalen palen) waartussen damwanden worden geplaatst.

NAP

1

Daarna worden diagonale funderingspalen in de ondergrond aangebracht die de druk- en trekkrachten opnemen, die in de eindsituatie op de kade worden uitgeoefend.

2

Bovenop de funderingspalen wordt een 7 meter hoge L-vormige betonconstructie geplaatst. Hierna wordt de kademuur aangevuld met zand.

3

Als de hele constructie gereed is, wordt de grond voor de kademuur weggebaggerd. Op de Maasvlakte gebeurt dat tot een diepte van -24 m NAP. De kade is klaar!

4

-24 m NAP

INFOGRAPHIC: JAN PETER HEMMINGA



# De Rotterdamse havengeschiedenis in vogelvlucht

Een langzame trek richting de kust – zo laat de Rotterdamse havengeschiedenis zich in één beeld vangen. Met de voltooiing van Maasvlakte 2 heeft de haven zijn uiterste (west)grens bereikt. Wat is de *next frontier*? Een lesje havengeschiedenis met doorkijk naar de toekomst.

2020

## en beyond: van grootste naar slimste en schoonste haven

Zoals de container in de vorige eeuw een transportrevolutie inluidde, vormt de digitalisering de motor achter de huidige transformatie van de havensector. De koppeling van meer en meer informatiebronnen – Big Data – leidt tot een steeds efficiëntere vervoersketen, waarin schepen precies op tijd en met zo min mogelijk brandstofverbruik hun goederen afleveren. Niet de grootste, maar de slimste haven wil Rotterdam zijn. En de schoonste. Want dat is de andere grote uitdaging voor de komende decennia: de omvorming van een petrochemische haven tot eentje die draait op duurzame biograndstoffen en hernieuwbare energiebronnen, zoals wind en zon. De grootste windturbine ter wereld op Maasvlakte 2 is nog maar een voorproefje van deze haven van de toekomst.

'Heb je hem gezien, de grootste windturbine ter wereld op Maasvlakte 2? De Haliade-X, 260 meter hoog. Wauw! Ik moest meteen terugdenken aan de eerste graanelevatoren op stoom en ertschranen op elektriciteit. De toekomst laat zich niet tegenhouden!'

1963

## Maasvlakte 1 en 2, the final frontier?

De introductie van de container halverwege de jaren zestig luidt een spectaculaire revolutie in het goederentransport in – en Rotterdam omarmt deze ontwikkeling voortvarend. In 1966 bundelen vijf stuwadors hun krachten als Europe Combined Terminus (ECT) die zich in de Eemhaven volledig toelegt op de snel groeiende containermarkt. Die containers krijgen ook een prominente plek op de nieuwste havenuitbreidingen, geschikt voor de allergrootste schepen: de Maasvlakte (1973) en Maasvlakte 2 (2013). Zo opent ECT in 1985 zijn Delta Terminal op de Maasvlakte en wordt Maasvlakte 2 gedomineerd door de containerkranen van APM Terminals en RWG. Met de voltooiing van het Maasvlakteproject heeft de Rotterdamse haven – in elk geval voor de komende decennia – zijn definitieve pasvorm bereikt.

'Containers – de uitvinding van de eeuw, wat ik je brom! Kijk maar eens rond in je huis – welke spullen zijn niet afkomstig uit zo'n metalen doos?'

1947

## Botlekplan, of: de trek naar de kust

Door de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) begint het te dagen: Rotterdam is als doorvoerhaven veel te afhankelijk van het Duitse achterland. Om op eigen benen te staan, moet Rotterdam een eigen havenindustrie ontwikkelen. De aanleg van de Eerste (1929-1934) en de Tweede (1938) Petroleumhaven voor olieoverslag bij Pernis vormt de opmaat voor een ontwikkeling die na de Tweede Wereldoorlog met het Botlekplan (1947) in de hoogste versnelling wordt doorgezet. Na de voltooiing van de Derde Petroleumhaven in de Botlek (1954-1957) volgen er nog vier in de Europoort, telkens een stukje verder naar het westen, richting zee gelegen. Een slimme zet, zo blijkt al snel: in de jaren zestig groeit Rotterdam uit tot de grootste haven ter wereld, een positie die de stad tot 2004 vasthoudt.

'Wat trots waren we toen in 1962 dat telegram uit New York arriveerde: we hadden de Amerikanen van de troon gestoten, wij waren nu de grootste haven ter wereld!'



# GO WEST

1250  
-  
1872

Denk je eens in: al die duizenden Rotterdammers die met hun noeste arbeid de haven groot hebben gemaakt. Dan vult je hart zich toch met trots. Ook ik heb – als ‘havenbaron’ – mijn steentje bijgedragen. En ik neem je als lezer van de Havenkrant graag mee door al die eeuwen van havengeschiedenis. Kom je?’

*Pinchoff*  
baron Lodewijk Pincoffs (1811-1891) speelde een beslissende rol bij de totstandkoming van de havenuitbreidingen op de Waalhaven. Later viel hij in ongenade vanwege fraude - hij vluchtte naar New York om nooit meer terug te keren.



**Van dammetje in de Rotte tot stukgoedhaven**  
De geboortegrond van Rotterdam en zijn havens? Als je één plek moet aanwijzen, is dat de Hoogstraat waar het nu zo fijn winkelen is. Ruim zevenhonderd jaar geleden wordt hier een dammetje aangelegd in de monding van de Rotte om zo het instromende, zoute zeewater tegen te houden. Voortaan moeten goederen van rivierboten worden overgeladen op kustscheepjes – de Rotterdamse haven is een feit. Tot diep in de negentiende eeuw verandert er weinig: laden en lossen gebeurt met de hand, op ‘ellebogenstoom’. De havens liggen in het hart van de stad, met achter de smalle kades de pakhuizen waar het stukgoed wordt opgeslagen. Stad en haven zijn één, zou je kunnen zeggen.

‘Ik zie het nog voor me, de pakhuizen die uitpuilen van het stukgoed, verpakt in kisten, kratten, vaten of balen. Goeie handel was dat, voordat het ‘stortgoed’, zoals kolen en erts, in zwang kwam.’



1872

**Sprong over de rivier**  
In 1872 is de Nieuwe Waterweg klaar en Rotterdam zal nooit meer hetzelfde zijn. De haven beschikt nu over een open verbinding met zee. Tegelijkertijd is de industrialisatie in volle gang: in het Ruhrgebied, via de Rijn verbonden met Rotterdam, zitten ze te springen om kolen, erts, graan en – later – olie. Zo groeit Rotterdam uit tot de belangrijkste havenstad voor het Duitse Rijk. Er is één complicatie: de oude stadshavens met hun smalle kades zijn niet berekend op de steeds grotere schepen volgepakt met overslaggoederen. Onder de bezielende leiding van ‘havenbaron’ Lodewijk Pincoffs (die later naar Amerika vlucht vanwege financiële malversaties) waagt Rotterdam eind negentiende eeuw de sprong over de rivier: de oude dorpen en polders ‘op Zuid’ maken plaats voor havenbekkens en bedrijfsterreinen, zoals de Rijnhaven (1887-1893) en de Maashaven (1898-1905).

‘Ik weet het nog als de dag van gisteren: 9 maart 1872, de binnenkomst van de Richard Young, het eerste schip op de Nieuwe Waterweg. Honderdduizenden zouden volgen in zijn kielzog.’



1900

**IJzer, stoom en stroom**  
Zou je een vijftiende-eeuwse havenarbeider per tijdmachine naar het Rotterdam van 1850 verplaatsen, dan zou hij moeiteloos aan de slag kunnen. Een matroos idem dito. Eeuwenlang is het havenleven min of meer onveranderlijk: schepen zijn van hout en varen op de wind, en laden en lossen gebeurt op basis van spierkracht. Maar vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw ondergaat de haven een radicale transformatie: ijzeren schepen varen op stoom en het laden en lossen van de steeds grotere ladingen wordt in toenemende mate geautomatiseerd. Zo wordt de skyline van de Waalhaven (1907-1930) gedomineerd door verrijdbare, elektrische laadbruggen. En de altijd ‘hongerige’ – eerst door stoom, later door stroom aangedreven- graanelevatoren groeien uit tot een symbool van vooruitgang.

‘Toen in 1893 de Rijnhaven gereed kwam, was de hamvraag: wat voor kranen komen er? Nou, na een demonstratie bij de firma Blohm & Voss in Hamburg waren we om hoor: het werden elektrische kranen, zeven stuks!’



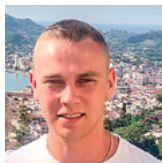


# Werk in de haven



## ✓ Baan gescoord

Davey Hitzert (20) is sinds september loodsmedewerker bij het bedrijf Wortelboer Ankers en Kettingen.



'Ik ben hier nu bijna drie maanden aan de slag. Wij houden ons vooral bezig met het repareren en leveren van ankers en kettingen aan verschillende schepen. Vooral dat laatste is een mooie klus, dan varen we naar een schip voor de aflevering. Dat voelt als een uitstapje. Maar ook op de bouwplaats zelf heb ik het naar m'n zin. Het is een klein bedrijf, de lijntjes zijn kort en er heerst een goede sfeer. En ook niet onbelangrijk: het werk is leuk, je bent lekker met je handen bezig. Daar hou ik van. Een medewerker die ik kende, gaf mij de tip toen er een vacature vrijkwam. Alles wat je moet weten, leer je in de praktijk. Je hebt geen specifieke opleiding nodig. Dat werkt ook goed voor mij. Ik pik dingen beter op als ik ze zelf doe.'

**OOK AAN DE SLAG?**

**Kwaliteiten:** Samenwerken, handig zijn, leergierig.

**Opleiding:** Geen speciale opleiding, je wordt intern opgeleid.

**Meer info:** wortelboer.nl

## De werkweek van... Peter Boom, veiligheidskundige

Gaat het over veiligheid op de werkvloer? Dan moet je bij Peter Boom zijn. Hij is manager health, safety, environment en security (HSE&S) bij chemiebedrijf Indorama Ventures.

### Maandag

'Ik heb zo een TRA op het programma staan: een Taak Risico Analyse. Het gaat deze keer over een filter die we uit een installatie gaan verwijderen. Zo'n filter haalt verontreinigingen uit het product en was aan vervanging toe. Wij produceren PET-korrels voor verschillende plastic verpakkingen, zoals frisdrank- en waterflessen. Het vervangen van het filter is een risicovolle onderneming, omdat we hier werken met chemische stoffen. Ik vind het interessant om met al die partijen, van de monteur die het werk gaat doen tot de productie-manager, de risico's te bespreken en

dan maatregelen te nemen om het werk veilig uit te voeren.'

### Dinsdag

'Ik ben op weg naar de DCMR Milieudienst Rijnmond. Zij houden in de gaten of we ons aan alle regels en vergunningen houden. We voeren soms pittige discussies: de Milieudienst is natuurlijk scherp op de regels. Wij zijn dat ook, maar proberen het ook werkbaar te houden in de praktijk. Die discussies zijn een goed en belangrijk onderdeel van het werk. Het houdt ons bij de les.'

### Woensdag

'Vandaag heb ik een overleg met onze leverancier van persoonlijke beschermingsmiddelen. Dat zijn bijvoorbeeld de helmen, veiligheidsbrillen en schoenen met stalen neuzen. Maar ook ademhalingsmaskers of chemicaliën pakken voor onze mensen die met chemische stoffen werken. Misschien gaan we van leverancier wisselen, dus ik zit de komende tijd met een paar partijen om tafel.'

### Donderdag

'Eind 2020 is er een grote onderhoudsstop van onze fabrieken. In vijf weken tijd wordt dan alles onderhouden, geïnspecteerd en gerepareerd. Een enorme operatie waar we al maanden mee bezig zijn; het gebeurt dan ook maar één keer in de zes jaar. Vandaag is ons tweewekelijks overleg daarover. Ook probeer ik vandaag ons volgende teamuitje voor te bereiden: een cursus plat Rotterdams praten op het ss Rotterdam. Ik word er wel eens van beticht dat ik té Rotterdams praat, maar volgens mij kan het nog best een tandje erger, haha!'

### Vrijdag

'Eén keer in de maand maak ik een rapportage over hoe het de afgelopen maand is gegaan in de fabriek. Wat ging er mis en wat kan nog beter? Ik giet dat altijd in de vorm van een nieuwsbrief die we SHEEQS hebben genoemd. Dat zijn alle eerste letters van de verschillende afdelingen, maar het klinkt als shakes, en dat heeft best een gezellige associatie, toch?'

**OOK AAN DE SLAG?**

**Opleiding:** Voor de functie van Peter is een (technische) wo-opleiding nodig, of een hbo-opleiding met een middelbaar veiligheidskundig diploma. Peter volgde daarna nog een tweejarige opleiding 'hogere veiligheidskunde' aan de Universiteit van Antwerpen.

**Kwaliteiten:** Consequent zijn, veiligheid moet 'door je aderen stromen' en je moet op alle niveaus kunnen communiceren: van management tot de monteur op de werkvloer.

**Meer info:** indoramaventures.com

FOTO: BOUDEVIN BOLLMAN

## #STOEREHAVENBEROEPEN Flora- en faunaspecialist bij de douane

Bekijk ook de video over Iris Moulijn: [havenkrantonline.nl](https://www.havenkrantonline.nl)

'Het geeft een kick als je illegale lading opspoort'



### VGEM-team

Iris werkt bij het VGEM-team van de Douane. Dat staat voor: veiligheid, gezondheid, economie en milieu. Deze douaniers houden zich o.a. bezig met het opsporen van beschermde dieren en planten, namaakgoederen, afvalstoffen, wapens en munitie. De Douane is onderdeel van de Belastingdienst: [werken.belastingdienst.nl](https://www.werken.belastingdienst.nl)

**Iris Moulijn is vraagbaak flora en fauna bij de Douane op de Maasvlakte. Ze is opgeleid om 30.000 beschermde planten- en 5.000 beschermde diersoorten te herkennen. 'Je moet blijven bijleren.'**

**W**e zijn in de Rijksinspectieterminal op de Maasvlakte en Iris snijdt geroutineerd een kartonnen verpakking open. Een houten boeddha komt tevoorschijn. Iris pakt haar loep erbij en bestudeert geconcentreerd de houterven. 'Deze is orde, geen beschermde houtsoort', concludeert ze. Steekproefsgewijs opent ze andere dozen - meer houtsnijwerk, allemaal van niet-beschermde houtsoorten. 'Mooi, deze lading is in orde en kan worden vrijgegeven', zegt Iris. 'Dat betekent: spullen terug in de container, container op transport.'

### Cobraleer

Maar zo gaat het niet altijd. Iris en haar collega's treffen regelmatig beschermde planten- en diersoorten aan in containerladingen. Op een tafel staan enkele bijzondere vondsten uitgestald. Iris somt op: 'Hier de huid van een bruine beer, daar een opgezette alligator en dit is een laars gemaakt van cobraleer.' Maar er staan ook spullen waarvan je niet direct verwacht dat ze illegaal zijn, zoals een gezichtscreme. 'Daar is orchidee in verwerkt. En alle orchideeën zijn beschermd', legt Iris uit.

### Illegale kap

Wat gebeurt er als Iris iets illegaals aantreft? 'Dan nemen we de goederen in beslag. Wat ermee gebeurt, is aan de officier van justitie. Meestal worden ze vernietigd, maar soms ook geschonken aan een museum, zodat ze kunnen dienen als voorlichtingsmateriaal.' Geeft het een kick om een vondst te doen? 'Zeker', zegt Iris. 'Neem de illegale kap van beschermde bomen - dat is een gigantisch probleem. Door zo'n lading in beslag te nemen, geef je een duidelijk signaal af. Daar doe je het als douanier uiteindelijk voor.'



## Ook werken in de haven?

Van techniek tot marketing en van logistiek tot nautisch werk, zoals dat van de loodsen en roeiers. De haven heeft interessante functies in alle richtingen voor mannen en vrouwen. De haven van Rotterdam zorgt voor zo'n 385.000 directe en indirecte banen bij bedrijven in Nederland. Interesse? Kijk dan eens op een van deze websites. Benieuwd wat je zoal kunt verdienen in de haven? Check [loonwijzer.nl](http://loonwijzer.nl).

### KIJK VOOR VACATURES OP:

- [waternet.nl](http://waternet.nl)
- [talent-gezocht.nl](http://talent-gezocht.nl)
- [maritiemevacaturebank.nl](http://maritiemevacaturebank.nl)
- [rotterdamportinfo.com](http://rotterdamportinfo.com)
- [portofrotterdam.com/vacatures](http://portofrotterdam.com/vacatures)
- [werkeninderotterdamshaven.nl](http://werkeninderotterdamshaven.nl)

10 jaar  
RDM

Ooit was het RDM-terrein omgeven door geheimzinnigheid, een plek waar onderzeeërs werden gebouwd. Inmiddels is RDM Rotterdam alweer tien jaar een podium, proeftuin én opleidingsinstituut voor technologische vernieuwers. Havenkrant stelt er drie voor.



'Langs de kades doen we inspiratie op voor onze kraan'

Wilco

Alexander

**W**ilco Stavenuiter en Alexander Ronse, eigenaren Tetrahedron: 'Een half jaar geleden huisde het kantoor van Tetrahedron nog in het centrum van Rotterdam, maar onlangs maakten we de overstap naar het RDM-terrein. Nu zitten we midden in het gebied waarvoor we een nieuw kraantype ontwikkelen. Rond de lunch maken we met z'n allen een rondje langs de kade en doen we inspiratie op. "Kijk, zo'n kraan, maar dan veel hoger, die willen we bouwen.", zeg ik dan. Wij ontwikkelen een nieuw kraantype dat offshore windturbinegeneratoren van tien tot twintig megawatt kan heffen. Een flinke uitdaging: zo'n kraan moet tot 250 meter hoogte reiken én eenvoudig geïnstalleerd worden op een compact jack-up-schip, een drijvend werkplatform. We zijn nu volop aan het ontwikkelen - de snelle groei van de offshore windindustrie is een grote stimulans.'



'3D-printen met de as van de Notre Dame'

**E**ric Geboers, oprichter Concr-3de: 'Op dit moment printen we koraal voor een dierenpark in Wenen en nog niet zo lang geleden waren we in het nieuws met ons voorstel om de Notre Dame te herstellen met behulp van 3D-techniek. De verbrande resten van de Notre Dame kun je namelijk gebruiken als grondstof voor herstel. Oftewel: printen met de as van het gebouw. Mijn business partner Mateo en ik willen duurzame en unieke vormen van architectuur en constructie produceren met behulp van 3D-printtechnologie. We printen voornamelijk 3D-steen met behulp van een duurzame steensoort. We gebruiken geen lijm, hebben geen restmateriaal en weinig CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het Innovation Dock op RDM heeft ons veel gebracht. In deze open ruimte op de RDM-campus hebben Mateo en ik elkaar ontmoet en komen we iedere dag in contact met andere startups die hier hun bedrijfje hebben. Het is een perfecte plek voor ons bedrijf. Er is zowel ruimte voor productie als voor kantoorwerk. En we maken veel gebruik van stagiairs van de Hogeschool van Rotterdam die in hetzelfde pand huist. De lijntjes zijn kort.'



'Mens en machine, het beste uit beide werelden'

**A**ndré Schiele, technisch directeur X Laboratory: 'We ontwikkelen verschillende soorten robots, omdat we de samenwerking tussen mens en machine willen verbeteren. Wat ons betreft staat de mens centraal in het productieproces, maar kunnen robots helpen bij sneller, goedkoper en veiliger werken. Neem zo'n grijper van een baggerschip. Die moet steeds bewegen tussen schip en water. Dat is lastig, omdat het schip op de golven deint. Maar die golfbeweging kun je compenseren, zodat de operator er geen rekening mee hoeft te houden. Het Innovation Dock op RDM is voor ons een perfecte omgeving, niet in de laatste plaats omdat we veel samen werken met onze 'buren': de Hogeschool van Rotterdam. We ontmoeten veel vaardige studenten die we vaak zelf verder opleiden. We zijn ook bezig met het opzetten van een robot learning lab, om het onderwijs op het gebied van robotica te verbeteren. We hopen dat op die manier steeds meer hogeschooldocenten hun leerlingen de nieuwste inzichten op dit gebied kunnen leren.'

FOTO'S: PETER DE KROM

### MEER RUIMTE VOOR INNOVATIE

Ruim tien jaar geleden stelde het Havenbedrijf Rotterdam het RDM-terrein open voor innovatie, omdat niet de sterkste of slimste overleefde, maar degene die zich het best aanpast aan de omgeving. Met zestig startups zit het Innovation Dock op het RDM-terrein nu vol. Maar

startups worden groot en hebben op termijn meer ruimte nodig. Daarom werkt het Havenbedrijf aan de ontwikkeling van M4H (Merwe-Vierhavens) tegenover het RDM-terrein. Daar kunnen de 'groeiers' straks terecht en komt er nog meer ruimte voor innovatie.

### STAGELOPEN IN DE HAVEN?

Ben jij op zoek naar een stageplek bij een bedrijf in de Rotterdamse haven?

Neem dan eens contact op met RDM CoE (Centre of Expertise) op het RDM-terrein. Hier werken studenten, docenten en onderzoekers van Hogeschool Rotterdam samen met ondernemers aan technische innovaties voor haven en stad. Ook bedrijven die op zoek zijn naar stagiaires (derde- of

vierdejaars) van vooral technische opleidingen kunnen hier terecht. Als bedrijf kun je ook zelf een vacature plaatsen op de digitale stagevacaturebank:

[praktijklink.hr.nl](http://praktijklink.hr.nl)  
[rdmcoe.nl](http://rdmcoe.nl)

Hier vind je een overzicht van stages:  
[linkedin.com/company/bureauhavenstages](https://www.linkedin.com/company/bureauhavenstages)



# ‘Dit stukje Maas bracht me naar de top’

**Af en toe neemt Nelli Cooman bij de Sint Jobskade een watertaxi en laat zich rondvaren ter hoogte van de Maastunnel. Dan denkt ze altijd even aan haar tijd als sprintster, want hier werd de basis gelegd voor haar indoor wereldrecord op de 60 meter in 1986.**

**R**uim vijftig jaar geleden was Nelli Cooman de koningin van de sprint, de Dafne Schippers van de jaren tachtig. Ze werd twee keer wereldkampioen op de 60 meter, haalde zes Europese titels en werd vijftien keer nationaal kampioen op drie afstanden. Nog steeds deelt ze met Dafne het nationaal record op de 60 meter. ‘Best een rare afstand hoor. Je traint maanden en dan loop je 7 seconden.’

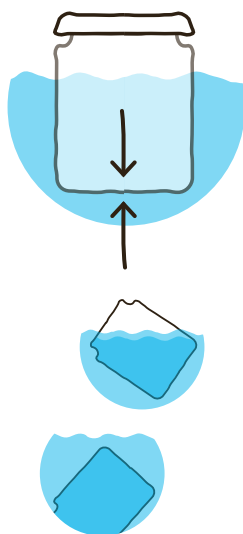
Ze woont niet meer in Rotterdam, maar komt er vaak. Als ze heimwee heeft, zet ze de navigatie aan met bestemming Maasvlakte. ‘Ik rijd door tot ik water zie. Wat een mooie plek is dat toch! Ik vind het fascinerend hoe zee daar land werd. Daar ben ik trots op, dat hebben wij maar mooi geflikt.’ Ook de omgeving van de Sint Jobskade roept nostalgische gevoelens op. ‘In mijn tijd waren er niet veel indoorfaciliteiten en daarom trainde ik weleens in de Maastunnel. Tegenwoordig ga ik soms naar de kade, pak de watertaxi en laat me over de Maas varen. Dit stukje rivier heeft me toch een beetje naar de top gebracht.’

Ze werd geboren in Suriname en kwam als achtjarig meisje naar Rotterdam. ‘De stad zit voor altijd in m’n hart. Waar dat ‘m in zit? Joh, dat valt niet uit te leggen, dat is een gevoel. Alleen al bij het woord Rotterdam krijg ik kippenvel. En Rotterdam gaf me een van de mooiste dingen in m’n leven: m’n dochter werd er geboren.’ Het gebrek aan genoeg geld voor een huis dat aan alle wensen voldeed, jaagde haar uiteindelijk de stad uit. Lachend: ‘Dat blijft een pijnlijk puntje hoor, al heb ik het hier in Zeeland prima naar m’n zin.’ Maar de boodschappen worden nog steeds in Rotterdam gehaald, het vlees bij slager Schell aan de West Kruiskade. Een begrip in de verre omtrek. ‘Ik ben en blijf een Rotterdamse. Niet in m’n paspoort, maar wel in m’n hart.’





# Kinderpagina



## Blijven DRIJVEN

Hoe blijft een schip eigenlijk drijven? Simpel gezegd: door de lucht in het schip. Probeer maar: een lege jampot met een deksel erop blijft drijven. Maar doe het deksel eraf en leg de pot opnieuw in het water – hij zal kantelen en zinken. Zo gaat het ook met een groot, stalen schip. Het water duwt het schip even hard omhoog als de zwaartekracht het schip omlaag trekt. Zolang die twee krachten in evenwicht zijn, blijft het schip drijven – en kan hij blijven varen!

## KINDERVUURWERK aan de kade



Nog niet groot genoeg om tijdens oud en nieuw op te blijven voor het vuurwerk om middernacht? Goed nieuws! Speciaal voor al die kinderen wordt op de Holland Amerikakade in Rotterdam om 19.00 uur al het nieuwe jaar ingeluid – met een spectaculaire vuurwerkshow! Bestel je gratis ticket via de website. Kun je er niet bij zijn? Geen zorgen! Op televisie doet het NOS Jeugdjournaal live verslag vanaf de kade.  
[hetnationalekindervuurwerk.nl](http://hetnationalekindervuurwerk.nl)



'Hoor de wind waait

## DOOR DE BOMEN'

Giort de wind rond je huis? Niet zo gek, op 1 oktober is het 'stormseizoen' begonnen, de periode waarin stevige zeestormen het waterpeil kunnen opstuwen. Maar geen nood: komt het water té hoog, dan wordt de Maeslantkering gesloten om Rotterdam en omgeving te beschermen. De hoge golven slaan stuk tegen twee mechanische armen die de Maasmond afsluiten. Sinds de ingebruikname in 1997 is dat nog maar twee keer gebeurd – geen paniek dus als je de wind hoort gieren! Neem zelf eens een kijkje: [keringhuis.nl](http://keringhuis.nl)

FOTO: SIEBE SWART / HH

# Maak je eigen container!

Deze bouwplaat ligt klaar bij FutureLand

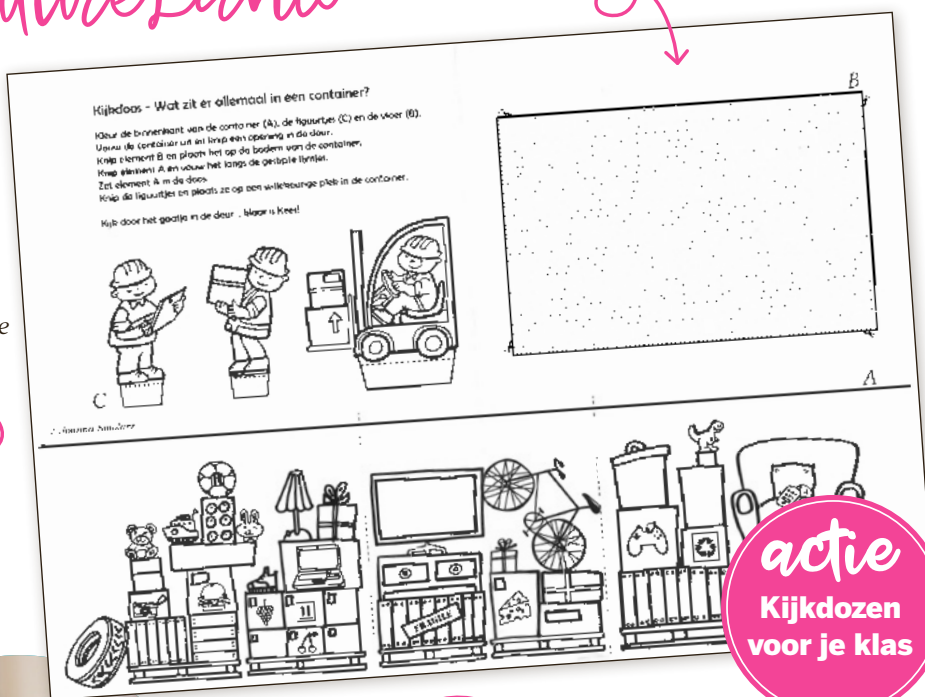
1. Kleur de kleurplaat in

2. Na het kleuren knip je alle vormpjes uit

3. Geef ze een mooie plek en plak ze vast

4. Knip een kijkgat in de container

5. Kijken maar!



actie  
Kijkdozen  
voor je klas

Super leuk!

Met je hele schoolklas kijkdozen knutselen? Stuur een mailtje naar: [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com) o.v.v. 'container'. Wie weet win jij bouwplaten voor je hele klas! Niet gewonnen? Voor € 2,95 koop je 'm zelf bij FutureLand.

draag het



DE HAVENMEESTER

Hoe wordt afval uit het water gehaald?

Per jaar halen we duizenden kilo's afval uit het water. Dat kan van alles zijn, bommen, bankstellen, surfplanken, maar ook huishoudelijk afval en plastic natuurlijk. Hoe halen we dit uit het water? Drijfafval is de meest voorkomende soort die uit het water wordt gehaald. Dat waait vaak vanaf het land in het water en komt door de stroming in de hoeken van de havenbekkens terecht. Om dit op te ruimen hebben we afspraken met HEBO. Dat is een speciaal bedrijf dat dit meerdere keren per jaar met een kraan opruimt. Maar er is ook groter afval, dat gevaarlijk kan zijn voor de scheepvaart. De meeste meldingen daarover komen van binnenvaartschepen. De bemanning op het schip geeft dan de plek door aan de Havenmeester die een patrouillevaartuig stuurt om te kijken. Levert het afval inderdaad gevaar op, zoals een boomstam, dan halen ze die met de kraan uit het water. Als dat niet kan, binden ze het vast aan het schip om het op een veiligere plek uit het water te halen.

Ook een vraag? Mail naar: [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com) o.v.v. 'Havenmeester'.

## Voor op je verlanglijst

December is de pakjesmaand! Dol op schepen en de haven? Hier een paar ideetjes voor je verlanglijst. Of om je vader, moeder, broer of zus mee te verrassen.



## Zeespellen

Koud en guur buiten? Laat de chocolomel aanrücken en zet een bordspel op tafel! Bijvoorbeeld Port Royal, een kaartspel met zeehelden en zeeslagen, vol risico en tactiek. Of: Het Verboden Eiland, een familiespel waarin je wilt door samen te werken. Beide spellen geschikt vanaf 8 jaar. Voor de jongere kinderen (vanaf 5 jaar) is er Stratego Pirates, waarin de kanonskogels je om de oren vliegen.

## Havenboeken

De wereld van schepen en haven is ook geliefd bij schrijvers. Heel creatief is de haven-aflevering uit de serie 'Het Muizenhuis' (vanaf 4 jaar) met prachtige tekeningen die je fantasie prikkelen. Echt Rotterdam is het boek 'Fred in de haven', inclusief cd met liedjes van Joris Lutz, leuk voor kinderen vanaf 4 jaar. Ben je 9 jaar of ouder? Dan is 'Leeuwen op zee' van Wilma Degeling een aanrader. Dit verhaal speelt zich af in de jaren dertig en gaat over Leo die vanuit Brabant naar Rotterdam verhuist. Daar gaat zijn vader in de haven aan de slag.

## Boten bouwen

Wie van schepen houdt, kan een hele vloot bouwen. Zo heeft Lego een oceaanonderzoeker, een cruiseschip (beide Lego Creator), een duikjacht, vissersboot en veerpont (Lego City) – allemaal in de categorie 'tot enkele tientjes'. Veel duurder, maar ook heel bijzonder is de Lego-uitvoering van de Maersk Triple-E, uitgevoerd in 1500 legoblokjes. Of is de Titanic van het merk Sluban misschien wat voor jou? Ook leuk: een van de talloze modelbouwdozen van Revell.





# AGENDA



## Sportief

### Bruggenloop

Luid het jaar sportief uit met de traditionele Bruggenloop. Het parcours voert over de mooiste bruggen van Rotterdam met uitzicht over de Maas en de haven. Stadion Feyenoord is opnieuw het decor voor de start en in ieder geval de Erasmusbrug is onderdeel van de route. De renners kunnen wel een aanmoediging gebruiken!

**8 dec • stadion Feyenoord en omgeving • bruggenloop.nl**

### Schaatsen uit vet

De kans dat we kunnen schaatsen op de Maas is niet groot. Maar dat betekent niet dat je je ijzers in de kast laat verstoffen.

**Op Plein 1940 staat vanaf 14 dec. een schaatsbaan. Maak een rondje met z'n tweeën of ga met een groep het ijs op!**

## Musea



FOTO: MARCO DE SWART

### Offshore ontdekkingsstocht

Het Maritiem Museum staat deze kerstvakantie volledig in het teken van het thema offshore. Ontdek zelf hoe het is om op zo'n platform midden op zee te werken in weer en wind.

**21 dec t/m 5 jan • volwassenen € 14 • 4 t/m 15 jaar € 10 • tot 4 jaar gratis • CJP en studenten € 9 • Leuvehaven 1 • Rotterdam • 010-413 26 80 • maritiemmuseum.nl/activiteiten/kerstvakantie**

### Rotterdam in beeld

Op de tentoonstelling 'Voor altijd Rotterdam' zie je het naoorlogse havenleven, zoals vastgelegd door fotograaf Daniël van de Ven. Lees ook ons interview met de fotograaf: [tinyurl.com/vdven](http://tinyurl.com/vdven).

**Tot 26 jan • volwassenen € 16,50 • CJP en studenten t/m 26 jaar: € 9,50 • t/m 17 jaar: gratis • Kunsthal Rotterdam • Museumpark • Westzeedijk 341 • 010 - 44 00 301 • kunsthal.nl**

## Wandelen en fietsen

### Havenwandelingen

Gilde-Rotterdam gidst je door de meest interessante stukjes Rotterdam. Ook de maritieme kant van de stad komt tijdens enkele wandelingen uitgebreid aan bod. Zo staan er voor december wandelingen gepland door het Lloydkwartier (15 dec), Delfshaven (18 dec) en 'waterstad' Rotterdam (20 dec).

**Vertrektijd is doorgaans 14 uur • prijs € 10 voor volwassenen. Meer info en inschrijven via: [gilderotterdam.nl](http://gilderotterdam.nl)**

### Havenfietsstour

Inside Rotterdam organiseert elke zondag een fietstour door de Rotterdamse haven. In 16 kilometer en drie uur tijd trap je o.a. langs maritieme dienstverleners, het quarantaineterrein op Heijplaat en containerterminals.

**Elke zondag om 10 uur • prijs € 30 • [insiderotterdam.com](http://insiderotterdam.com)**



# Beleef de winterhaven in FutureLand



**FutureLand, Europaweg 902, Rotterdam, 010-252 252 0. Kijk voor het complete en actuele programma op: [futureland.nl](http://futureland.nl)**

**M**et al zijn fonkelende lichtjes is de haven altijd een belevenis tijdens de donkere dagen. Bij FutureLand, midden in het havengebied, zit je wat dat betreft eerste rang. Combineer je bezoek aan het bezoekerscentrum met een van de volgende activiteiten:

### Havenlichtjestichtour

Tijdens de kortste dagen organiseert FutureLand een lichtjestichtour langs de terminals van Maasvlakte 2. In de periode van 1 dec t/m 26 jan vaart de FutureLand Ferry 's avonds langs de hotspots van Maasvlakte 2. Kijk op de website voor de actuele data en tijden. Schrijf je snel in want VOL=VOL!

**Volwassenen € 12,95, kinderen t/m 11: € 8,50, kinderen t/m 2 jaar gratis.**

### Knutselen

Beeldend kunstenaar en kunstdocent Joanna Smolarz van Kunstatelier het Kruithuis geeft tijdens de kerstvakantie verschillende knutselworkshops voor kinderen.

**22, 26 en 28 dec, tussen 11.00 uur en 16.00 uur. Kosten: € 2**

### Fossielentour

Zoek onder leiding van fossielenspeurder Walter Langendoen op het Maasvlaktestrand naar paleontologische schatten. Met het opspuiten van zand van de bodem van de Noordzee zijn hier oeroude resten terechtgekomen. Misschien doe jij wel een ontdekking. Spannend!

**Zo 29 dec van 11.15 uur tot 13.45 uur. Kosten: € 9,95, kinderen t/m 11 jaar € 7,95, kinderen t/m 2 gratis.**

### Workshop avondfotografie

Voor de doorgewinterde (amateur) fotograaf is Maasvlakte 2 bij daglicht al een boeiend landschap om vast te leggen. Tegen de avond ontstaat echter een nieuwe werkelijkheid. Hoe gebruik je het veranderende licht? Leer het allemaal tijdens de workshop avondfotografie.

**Zo 26 jan vanaf 19 uur. Kosten: € 35**

**HALLO 2020!**

## Win een vaartocht mét overnachting

**3, 2, 1: gelukkig nieuwjaar!** Luid met elkaar het nieuwe jaar in rond de Erasmusbrug. Vier het onder het genot van een oliebol en een muzikale countdown: kom vanaf 22.30 uur naar de Boompjeskade. Of nog specialer: geniet dit jaar vanaf het water van dit prachtige spektakel. P&O Ferries geeft in samenwerking met de Havenkrant een arrangement weg voor 2 personen inclusief overnachting op de Pride of Rotterdam t.w.v. 165,- p.p. Het schip vertrekt 19.30 uur op 31 dec. vanaf Europoort. Om middernacht wordt er afgeteld ter hoogte van de Erasmusbrug. Geniet onderweg van de Holland Show Band en diner in het buffetrestaurant. Op 1 januari rond 11.00 uur stap je weer van boord. Zo begin je het nieuwe jaar echt knallend!

## Zo doe je mee!

Kans maken op deze prachtprijs? Stuur het juiste antwoord op de vraag 'Naar welke Britse havenstad vaart P&O Ferries vanaf Rotterdam' uiterlijk 16 dec. met naam en contactgegevens naar [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com) o.v.v. winactie P&O Ferries.

**31 dec, Boompjeskade, [hetnationalevuurwerk.nl](http://hetnationalevuurwerk.nl)**

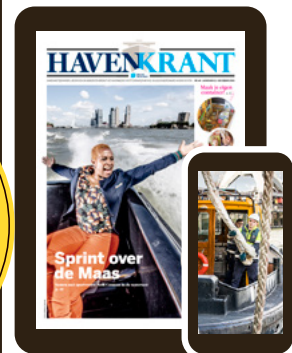


**win een gratis graffiti-workshop!**

Noah's Train, een rijdend kunstwerk van 180 m, bestaat uit vijftien containers, elk beschilderd door een andere kunstenaar, onder wie de Rotterdamse street artist Nina Valkhoff. Eén kant van de container liet zij blanco - hier is ruimte voor jouw duurzame wens - want Noah's Train vraagt aandacht voor minder CO<sub>2</sub>-uitstoot door meer vervoer per spoor. Ben je tussen de 12 en 25, stuur dan jouw wens vóór 7 dec. naar [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com). Je maakt dan kans op een gave graffitiworkshop bij FutureLand op 15 dec. **Meer informatie op [futureland.nl](http://futureland.nl)**

FOTO: ISTOCK

Meer havennieuws: [havenkrantonline.nl](http://havenkrantonline.nl)



### HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Afdeling Corporate Communicatie  
Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam  
010-2521010  
[havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com)

### COLOFON

De Havenkrant is een uitgave van het Havenbedrijf Rotterdam. De krant wordt vier keer per jaar verspreid onder inwoners van de regio Rijnmond in een oplage van 530.000 exemplaren. De krant wordt verspreid als huis-aan-huis-blad, bevat geen advertenties of andere betaalde inhoud en wordt daarom ook bezorgd in brievenbussen zonder JA-sticker. Overname van artikelen en beeld uit de Havenkrant is alleen toegestaan na schriftelijke goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. De inhoud is met zorg gemaakt. Ondanks de zorgvuldigheid kunnen er onjuistheden in staan. Aan de inhoud van de krant kunnen geen rechten worden ontleend. Meningen in deze krant zijn niet noodzakelijkerwijs de mening van de directie van het Havenbedrijf Rotterdam.

### OVER ALL

Sinds de eerste uitgave in 2009 kwamen alle edities van de Havenkrant tot stand onder auspiciën van Corinne van Iersel, manager van de afdeling Corporate Communicatie. Elke proefversie bekeek zij kritisch mee en daarmee behoorde zij de redactie voor vele fouten. Dit leverde haar nooit een plek op in het colofon, maar nu zij een andere functie binnen de communicatieafdeling gaat bekleden, zeggen wij met terugwerkende kracht: bravo Corinne en veel dank!

### REDACTIE

Anouska Hoogendoorn-Lagerwaard (hoofdredacteur), Erik Stenhuis (eindredacteur), Tie Schellekens, Suzanne Stam, Ryan Vos, Gijs Warmenhoven (Havenbedrijf Rotterdam), Fieke Walgreen, Rody van der Pols (Maters & Hermsen Journalistiek)

### TEKSTEN

Havenbedrijf Rotterdam, Maters & Hermsen Journalistiek

### FOTOGRAFIE

Boudewijn Bollmann, Anja Kortebout, Peter de Krom, Andreas Terlaak en Ries van Wendel de Joode

### ILLUSTRATIES

Jelle Hoogendam

### COVERFOTO

Andreas Terlaak

### INFOGRAPHIC

Jan Peter Hemminga

### ART DIRECTION EN VORMGEVING

Jan Peter Hemminga (Maters & Hermsen Vormgeving)

### LITHOGRAFIE

Studio Boon

### DRUK

Janssen/Pers Gennep

**VERSPREIDING** Reclameverspreiding Bouwman, Kulturcoerier

