

HAVENKRANT



SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE, DUURZAME EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ NR. 50 • JAARGANG 13 • JUNI 2021



Win
een Port Pavilion
take-away lunch

Binnenkort geopend: Port Pavilion, de nieuwe voordeur van de haven

p. 6-7



In gesprek met
de havenvrouw
van het jaar
P. 4

FOTO: JIRI BÜLLER

Cruiseschip ahoy!



Alles over
de nieuwe Rotterdam
P. 5



Dierenartsen
op inspectie
P. 9

FOTO: DAVID ROZING

50



Win
een plekje op
de speciale
jubileum-
rondvaart
P. 11

FOTO S: JURGEN HUISKES

ONDERTUSSEN OP de ECT Delta Terminal

5 mei 2021



De sjorder: het mooiste, ruwste en zwaarste beroep in de haven. In ieder geval, dat vindt Ed van den Hoek. Hij kan het weten, want hij deed het werk zelf 25 jaar: in weer en wind de ladingen op de schepen in de haven goed vastzetten. 'Megaverantwoordelijk werk. Je moet er niet aan denken dat ze onderweg een container verliezen.' Tegenwoordig leidt Ed als opleidingscoördinator bij sjorbedrijf Matrants Marine Services andere jongens op voor deze mooie baan en als *lashing inspector* is hij mede verantwoordelijk voor een veilige werkomgeving. 'Ik

ben ouder, het lijf is wat versleten, maar dat ik op deze manier toch nog aan boord van menig schip kom, is fantastisch. En af en toe 'sjor' ik nog met de jongens mee hoor. Fijne bijkomstigheid is dat ik op deze manier ook nog mooie foto's kan maken.' Juist taferelen zoals op bovenstaande foto legt hij graag vast. 'Deze sjorders hebben net de lading op containerschip de CMA CGM Jean Gabriel vastgezet en verlaten via de *gangway* het schip, op naar de volgende klus. Dit werk op de terminal zien mensen normaal gesproken niet. Ik vind het leuk dat ik met mijn foto's op

Instagram een kijkje achter de schermen kan geven van het harde werk van onze sjorders.' De meeste foto's maakt hij gewoon met z'n telefoon, aan boord geen dure apparatuur. Die heeft hij wel, want fotograferen is een grote hobby. Hij won al een aantal prijzen en maakt ook foto's in opdracht. 'Ik combineer nu het beste van twee werelden: werk in de haven en fotograferen. Ik ben een geluksvogel.'

i [instagram.com/
edjevandenhoek](https://www.instagram.com/edjevandenhoek)



Allard Castelein,
president-directeur
Havenbedrijf
Rotterdam

Blakend

Ook zo genoten van Voilà? En van Måneskin? De led-wall en de pauze-acts? En wat te denken van het fantastische optreden van Davina Michelle? Wat een spektakel; net als die prachtige shots en filmpjes over Rotterdam tussendoor. Het Songfestival was top entertainment met onze stad als blakend middelpunt.

Ik neem m'n petje af voor de vele mensen die deze geweldige show hebben weten neer te zetten. Met deelnemers vanuit heel Europa, en zelfs daarbuiten. En dat allemaal in deze pandemische tijden. Heel knap!

Nog nadenkend over het festival, overviel me iets van een parallel met de Rotterdamse haven. Ook daar is de 'show', ondanks Covid-19 volop doorgegaan. Dit dankzij vele mensen die dag in, dag uit in en rond die haven in touw zijn. En met jaarlijks tienduizenden zee- en binnenvaartschepen uit alle windstreken

op bezoek. Gelukkig maar, want ook in onze steeds verder digitaliserende wereld is een efficiënte haven van

vitaal belang. Bestel je iets online? Dan kun je er zeker van zijn, dat het ergens in een container een schip op gaat, of is geweest. Negentig procent van de wereldhandel wordt tenslotte over water vervoerd.

In deze krant brengen we dat havengevoel een beetje naar u toe. U leest over geschiedenis en toekomst. Over bijzondere schepen die we te gast hebben en over de prachtige banen die er voor iedereen binnen het haven-industriële complex te vinden zijn. En dat al voor de 50e keer. Een felicitatie aan de redactie voor deze mijlpaal is daarom zeker op z'n plaats. Hierbij!

Nu het zich laat aanzien dat we corona wat meer onder controle krijgen, lijkt ook die andere manier om de haven te beleven, wat meer binnen bereik te komen: de Wereldhavendagen. Moesten we het vorig jaar met een volledig digitale editie doen, het zou toch mooi zijn als we deze 44e editie ook weer van wat 'live' elementen kunnen genieten. We hopen daar binnenkort meer duidelijkheid over te kunnen geven. Ik denk overigens niet dat Afrojack vanaf de Erasmusbrug zal optreden en ook niet dat we Nikkie, Jan, Edsilia en Chantal als presentatoren kunnen strikken, maar als het doorgaat, zal Rotterdam ook dan het blakend middelpunt zijn.

IN UITVOERING nieuw asfalt voor de Reeweg

De Reeweg vormt dé verbinding tussen snelweg A15 en de Waal- en Eemhaven. Tijdens een grote opknappbeurt deze zomer krijgt deze toegangsweg onder andere nieuw asfalt en duurzame verlichting.

Weleens met de auto een bezoek gebracht aan Heijplaat of de Eem- of Waalhaven? Dikke kans dat je dan over de Reeweg bent gekomen. Deze autoweg langs bedrijfsterrainen met grote stapels containers vormt de meest directe toegangsroute vanaf snelweg A15 tot dit havengebied. Het is ook een weg die dagelijks honderden vrachtwagens te verwerken krijgt en dat intensieve gebruik vraagt om regelmatig onderhoud. Deze zomer is het zover: vanaf eind juni tot uiterlijk half september krijgt de Reeweg een stevige opknappbeurt waarna hij weer minimaal tien jaar mee kan.

Slinger in de weg

Die opknappbeurt bestaat in de eerste plaats uit een nieuwe laag asfalt over de volle lengte. 'En dat is nodig ook: op verschillende plekken is het wegdek beschadigd', zegt projectmanager Ruud Hulscher van Havenbedrijf Rotterdam. Deze operatie wordt ook meteen aangegrepen om een kleine 'slinger' uit de weg te halen. 'Die is heel subtiel, maar wel aanwezig, dus die pakken we meteen aan.' Gelijktijdig met de wegwerkzaamheden krijgt ook de fietsbrug over de



Havenspoorlijn groot onderhoud én wordt de gehele Reeweg voorzien van energiezuinige LED-verlichting.

Elektrische leenfiets

De hamvraag voor gebruikers en omwonenden is uiteraard: hoeveel last krijg ik hiervan? 'We verwachten dat het meevalt', vertelt Ruud. 'Alle werkzaamheden vinden plaats in de zomervakantie gedurende weekenden. Op die momenten blijven de Waal- en Eemhaven, Heijplaat en Distripark Eemhaven nog steeds bereikbaar via omleidingsroutes.' Relatief de grootste pechvogels zijn de fietsers: het fietspad is vanwege de werkzaamheden zes weken afgesloten, waardoor de fietsers moeten omfietsen. Ruud: 'Daarom hebben we een speciale elektrische leenfiets-regeling in het leven geroepen. Ideaal moment dus om die e-bike eens uit te proberen!'

i [portofrotterdam.com/
reeweg](https://portofrotterdam.com/reeweg)

450 VRACHTWAGENS PER UUR...

Aangezien de Reeweg de Waal- en Eemhaven verbindt met snelweg A15, is het hier een voortdurend komen en gaan van vrachtwagens. Gemiddeld gaat het om 450 vrachtwagens per uur in de spits en zo'n 5000 per etmaal. Geen wonder dat het wegdek aan slijtage onderhevig is.

GESPOT R-IGLO

R-IGLO. Is dat een R(elax)-iglo, een met bontvellen beklede ontspanruimte op de Noordpool? Verre van dat. Het is een beschutte, warme en comfortabele 3D-geprinte werkplek. Het eerste met gerecycled plastic gemaakte exemplaar staat in de Grofsmederij op het RDM-terrein in Rotterdam. Deze unieke werkplek is ontworpen door the ArchiTech Company, in opdracht van Royal3D. De duurzame vastgoedoplossing heet R-IGLO vanwege de koepelvorm, met de letter R van *Reusable, Recycled, Rotterdam* én *Royal3D*. Het is een goed voorbeeld van de duurzame ontwikkelingen waar het Havenbedrijf Rotterdam samen met lokale ondernemers naar speurt. Te huur via de afdeling Real Estate van het Havenbedrijf. Kijk voor meer informatie op: tiny.cc/r-iglo



30 meter. Dat wordt de 'kerende hoogte' van een nieuwe kademuur op de Maasvlakte 2, een record! Niet alleen is deze **200 meter** lange kade straks zo hoog als een flat van **10** verdiepingen. Hij is ook sterk genoeg om **2250 ton** te dragen. Dat is nodig, omdat de kade wordt gebouwd voor Sif, een producent van gigantische funderingspalen voor offshore-windmolens.

Van de weg naar het water

VOOR MINDER FILES EN VERVUILING

De Rotterdamse haven wil zoveel mogelijk transport richting 'achterland' van de weg naar het water verplaatsen. Dus méér binnenvaartschepen, minder vrachtwagens. Want: beter voor het milieu en de filedruk. Zeven manieren om dit voor elkaar te krijgen.

Er komen per dag tienduizenden zeecontainers aan in de Rotterdamse haven. De reis is dan nog niet voorbij, want vrachtwagens, binnenvaartschepen en treinen vervoeren de containers tot ver in Europa. Vervoer per binnenvaartschip heeft de voorkeur: het is goedkoper, zorgt voor minder verkeer en verkleint de CO₂-uitstoot. De Rotterdamse haven stimuleert daarom op verschillende manieren het goederenvervoer via de binnenvaart.

1 Vaste dienstregeling binnen Rotterdam Corridor

Vrachtwagens rijden af en aan in de Rotterdamse haven om containers af te leveren en mee te nemen. De binnenvaart is een goed alternatief voor veel containertransport. Een voorbeeld hiervan is de zogenoemde 'Rotterdam Corridor', een samenwerkingsverband tussen containerbedrijven in de haven. Dit collectief heeft een vaste dienstregeling opgetuigd voor binnenvaartschepen die pendelen tussen de diepzeeterminals op de Maasvlakte en de terminals in de Botlek en Waalhaven. Zo bundelen zij ladingen van verschillende verladings en besparen hiermee jaarlijks 60.000 truckbewegingen en 3 ton CO₂-uitstoot. 'Voor verladings zijn die vaste tijdstippen belangrijk. Zo kunnen ze een betrouwbare planning maken en zorgen dat containers op tijd hun bestemming bereiken', zegt Arwen Korteweg, business manager Logistiek van Havenbedrijf Rotterdam. 'Dat lukt alleen door samen te werken en goede afspraken te maken.'

2 Containers verzamelen op transferia

In Alblasterdam is in 2015 een container-transferium aangelegd langs de A15. Vrachtwagens en binnenvaartschepen die vanuit het achterland komen, leveren hier jaarlijks tienduizenden containers af. Deze worden op de terminal BCTN Alblasterdam gebundeld en per binnenvaartschip van en naar de Rotterdamse haven vervoerd. Arwen: 'Het is een overstappunt voor vrachtwagens en binnenvaartschepen die containers laden en lossen in Alblasterdam. De schepen varen op vaste tijden van en naar de diepzeeterminals op de Maasvlakte.'

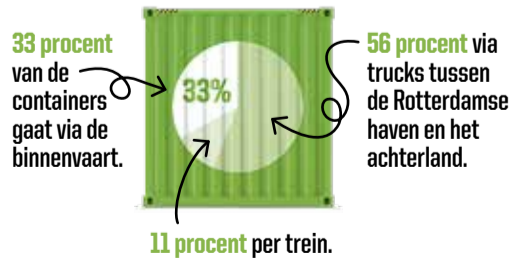


CONTAINERVERVOER: DE CIJFERS

Een vrachtwagen vervoert 2 à 3 containers van 20 voet (TEU).

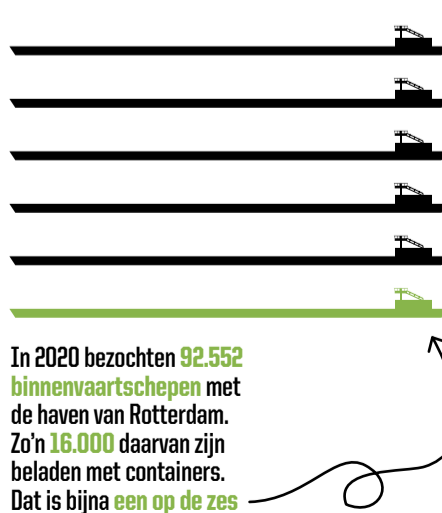
Een trein 80.

Een binnenvaartschip kan tot wel 500 containers van 20 voet (TEU) vervoeren.



In 2020 is van en naar de Rotterdamse haven 150 miljoen ton goederen per binnenvaart vervoerd.

30 miljoen ton daarvan, wordt getransporteerd in containers.



3 Inzetten op grotere binnenvaartschepen

Binnenvaartschepen zijn er in vele soorten en maten. Een Kempenaar van 63 bij 7 meter kan 32 containers vervoeren en op Rijnschepen van 135 bij 17 meter passen wel 500 containers, vergelijkbaar met 250 vrachtwagens. Doordat zeeschepen steeds groter worden, kunnen de binnenvaartschepen meegroeien. Dat komt de efficiëntie van het vervoer over water uiteindelijk ten goede.

4 Steeds betere vaarwegen

Het vaarwegennetwerk in Nederland en Europa wordt steeds beter. Kleine binnenvaartschepen kunnen al ongehinderd naar Parijs varen. Met de verbreding van de noordtak van de Seine kunnen grotere binnenvaartschepen daar straks ook terecht. Het mooie aan de vaarwegen: daar zijn geen files. Het aantal schepen op de vaarwegen kan probleemloos worden verdubbeld. Arwen: 'Met de Rijn hebben we een fantastische, ononderbroken vaarsnelweg van Rotterdam helemaal tot Basel!'

5 Binnenvaart koesteren

Een haven kan niet zonder binnenvaartschepen. En andersom. Daarom investeert de Rotterdamse haven in faciliteiten om de binnenvaart te behouden. Zo zijn de ligplaatsen met walstroombaan voor de binnenvaart in de Maashaven en aan de Maaskade vernieuwd. Arwen: 'De binnenvaart is onderdeel van de stad, het heeft een zekere charme. Ga maar eens varen op de Maas met de watertaxi of waterbus. Als de binnenvaartschepen je passeren, zie je hoe mooi en indrukwekkend dat is vanaf het water.'

6 Nog beter plannen

Containers doen dertig dagen over de reis Azië - Rotterdam. 'En daarna moeten ze vaak zo snel mogelijk op de plaats van bestemming zijn', zegt Arwen. Een goede planning is dan cruciaal. Om zeecontainers efficiënter van Rotterdam naar het achterland te vervoeren per binnenvaartschip, ontwikkelt Nextlogic een planningssysteem voor de Rotterdamse haven. Deze integrale planning levert de terminals en binnenvaartvervoerders een besparing op van twintig procent in verblijftijd en geeft planners meer zekerheid.

7 Subsidies

Steeds meer verladers weten de weg naar het water te vinden. Het containervervoer per binnenvaart in Nederland is flink toegenomen. 'De binnenvaart vervoert jaarlijks 3 miljoen containers van en naar de Maasvlakte. Dat is veel', zegt Arwen. 'Maar toch groeit de containerbinnenvaart minder hard dan we hadden gehoopt.' Daarom probeert de overheid verladers met subsidies te verleiden om meer goederen op binnenvaartschepen te laden in plaats van trucks. Immers: beter voor het milieu en de drukte op de weg.

‘Wij zijn de maritieme kraamkamer’

Annet Koster wil als directeur van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) de zeescheepvaart zichtbaarder maken. Ook als carrièreoptie voor jongeren: ‘Het zijn goedbetaalde jobs waarin je veel van de wereld ziet.’

Toen Annet op 1 maart 2018 begon bij KVNR stelde ze zichzelf een doel: het mag allemaal wel wat zichtbaarder. ‘Mensen moeten gewoon weten dat zeescheepvaart 90 procent vervoert van alles wat we om ons heen zien. De aantrekkingskracht van de maritieme beroepen kan beter. Dat is ook een achterliggende gedachte bij de zichtbaarheids campagne. Als een middelbare scholier in een vervolgopleiding iets innovatiefs en toekomstgerichts wil doen, zou hij of zij de

afslag richting de maritieme opleidingen moeten nemen. Maar dat is te weinig het geval. Het aantal Nederlanders dat vaart, neemt nog steeds af. Jammer, want het is juist voor jonge mensen aantrekkelijk. Je ziet veel van de wereld. Het is een goed betaalde job, zeker niet saai. En met ervaring als zeevarende ben je ook aantrekkelijk voor een enorme groep werkgevers in Nederland. Wij zijn de maritieme kraamkamer.’

De zichtbaarheids campagne kreeg afgelopen jaar steun uit een onverwachte hoek. Heel wat

moeders liepen hun moederdagcadeau mis door de stremming van het Suezkanaal na het vastlopen van containerschip Ever Given. ‘In één keer had men door: dus dat schip in de supermarkt blijft leeg omdat dat schip daar overdwars ligt.’

Onbelemmerd ondernemen

Met de komst van de vlotte, makkelijk benaderbare Annet Koster waait er een nieuwe wind door het van oudsher wat afstandelijke bolwerk van scheepseigenaren. Daarbij komt haar ervaring als belangenbehartiger van midden- en kleinbedrijf (MKB Nederland) en werkgevers (VNO NCW) goed van pas. ‘Bij de KVNR doen we aan dienstverlening en lobby. En die twee zaken zijn nauw met elkaar verbonden’, zegt ze. ‘We behartigen de belangen van 140 Nederlandse reders met een totale werkgelegenheid van 40.000 tot 50.000 zeevarenden. Spliethoff, Wagenborg, Anthony Veder, Vroon, Jumbo, Seatrade en Van Oord zijn enkele van de grote namen. Maar de meeste KVNR-leden hebben maar een paar schepen en varen in de Nederlandse kustwateren. Ons adagium luidt: Nederlandse reders moeten onbelemmerd kunnen ondernemen met schone, veilige schepen met een bekwame bemanning. Dan heb je het eigenlijk over vier pijlers: ondernemerschap, verduurzaming, veiligheid en bemanningszaken. En alles wat daarmee samenhangt. In onze sector heeft alles een internationale component. We moeten constant opletten dat we als Nederland de rederijen geen strengere regels opleggen dan de rest van de wereld.’

‘Als ervaren zeevarende ben je aantrekkelijk voor een enorme groep werkgevers’

Vaccinatie voor zeevarenden

Vorig jaar zocht Annet nadrukkelijk de publiciteit. Vanwege de coronacrisis zaten veel zeevarenden vast op hun schip omdat bemanningswisselingen onmogelijk waren. En eenmaal aan land bleek terugkeer naar huis lastig vanwege reisrestricties en beperkingen van het vliegverkeer. De geboren en getogen Apeldoornse maakte zich sterk om bemanningswissels op zeeschepen beter mogelijk te maken in Rotterdam. Het leverde haar de eretitel ‘Havenvrouw van het Jaar’ op. Uit het juryrapport: ‘Annet Koster heeft zich nationaal en internationaal ingespannen om aflossingen van bemanningen mogelijk te maken, onder meer door een afspraak tussen de KVNR en KLM om een luchtbrug voor zeevarenden op te zetten. Daarbij heeft zij bijgedragen aan het behoud van de positie van Rotterdam als grootste Europese hub voor bemanningswisselingen en helpen voorkomen dat schepen daarvoor naar andere havens uitweken.’

Nog steeds zijn de problemen met het vervoer van zeevarenden zeer actueel. Op de dag van het interview maakte de KVNR bekend dat het vanaf medio juni zeevarenden wil vaccineren. ‘Nederlandse zeevarenden zitten vaak aan boord van een schip als ze een vaccinatie-oproep krijgen, ver van medische hulp. Voor buitenlandse zeevarenden geldt hetzelfde. Daarom moeten ze eenvoudig kunnen reizen. Ik ben als de dood voor het moment dat er een vaccinatieplicht komt voor reizen. En die gaat er komen.’ Ze heeft inmiddels ook al contact met het Havenbedrijf over deze kwestie. Dat heeft een internationaal overleg met andere havens opgestart om de wereldwijde vaccinatie en registratie van zeevarenden snel mogelijk te maken. kvnr.nl

HAVENMAN-/VROUW VAN HET JAAR

Annet Koster is de veertigste havenprominent op rij die deze prestigieuze onderscheiding heeft gekregen. Zij is de opvolger van Jan Valkier, directeur van rederij Anthony Veder. Ze is pas de tweede vrouw die deze titel krijgt. Mai Elmar van Cruise Port Rotterdam ging haar in 2004 voor. havenman.nl

De 7 levens van De Rotterdam

In augustus wordt het gloednieuwe ms Rotterdam ten doop gehouden, de zevende incarnatie van het vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn. Scheepvaartkenner Bram Oosterwijk neemt ons mee langs de zeven levens van dit bijzondere passagiersschip.

1 De eerste Rotterdam werd te water gelaten in 1872. Dit zeil-/stoomschip werd ingezet voor de passagiersvaart tussen Rotterdam en New York. Het schip had gemiddeld 27 kajuitpassagiers en 96 landverhuizers aan boord. Op 26 september 1883 kwam het schip aan zijn einde toen het, op zijn 65-ste terugtocht uit New York, vastliep voor de kust van Schouwen-Duiveland.

2 De tweede Rotterdam voer van 1886 tot 1895. 'Dat was het eerste schip van de Holland-Amerika Lijn (HAL) dat een cruise maakte', weet Bram. 'Dat gebeurde in 1895. Ter gelegenheid van de officiële opening van het Kielerkanaal tussen de Oostzee en de Noordzee werden verschillende rederijen uitgenodigd om met een schip een cruise te verzorgen. Mensen konden daarvoor boeken.'

3 'Een drijvend paleis', zo omschreef het Rotterdamsch Nieuwsblad de derde Rotterdam in augustus 1897. Dit



ARTIST IMPRESSION: HAL

schip werd gebouwd bij Harland & Wolf in Belfast – later bekend van de Titanic – en heeft maar kort gevaren. In 1906 verkocht de HAL het alweer. Op 18 juni 1918 zonk het onder de naam Dwinsk in de buurt van Bermuda door een inslag van een torpedo.

4 'De vierde Rotterdam was een beroemd schip. Het voer tussen 1908 en 1940. Toen is het gesloopt', vertelt Bram.

5 Zelf komt Bram pas om de hoek kijken bij nummer vijf, meteen ook zijn lievelingsschip. 'In 1959 werd de vijfde in de vaart genomen. Het schip is beroemd geworden door zijn vele

wereldcruises. De laatste was in 1997 en ik heb toen een klein stukje meegevaard; van Italië naar Portugal. Kort daarna is het verkocht en onder de naam Rembrandt gaan varen in de Verenigde Staten.' Toen het bericht doorsijpelde dat de Rotterdam eruit zou gaan, heeft Bram, indertijd een bekend journalist, de stad gemobiliseerd. Na diverse omzwervingen arriveerde het in 2008 in onze stad. 'De Rotterdam is nu voor altijd thuis. Het is wel iets geweldigs, zo'n museumschip.'

6 Intussen voer de zesde Rotterdam vanuit thuishaven Rotterdam de wereld rond. 'Dit schip heeft van 1997 tot

2020 gevaren. Vorig jaar is het verkocht aan Fred Olsen Cruise Lines en vaart straks rond als Borcalis. De vijf en zes kun je niet vergelijken. De vijf was een passagiersschip. Die voer met passagiers van a naar b. De zes was veel luxueuzer. Die voer met vakantiegangers, had restaurants en nachtclubs. Maar de vijf had een 'zeeg', een ronding in de lijn. De huidige schepen zijn recht met allemaal balkonnetjes.'

7 Bram kijkt reikhalzend uit naar de doop van de zevende. 'Mooi als ik dat nog mag meemaken en geweldig dat deze mooie traditie wordt voortgezet.'



WIN 'ZES MAAL ROTTERDAM'

'Bij mijn weten is het nog nooit voorgekomen dat een rederij voor de zevende keer een schip dezelfde naam geeft. Dat moet uniek zijn in de hele wereld', vermoedt Bram Oosterwijk, de auteur van het vuistdikke 'Zes maal Rotterdam' over de geschiedenis van

het passagiersschip. De Havenkrant geeft twee exemplaren weg van dit standaardwerk. Kans maken? Mail dan je interessantste anekdote of herinnering aan een van de Rotterdams aan: havenkrant@portofrotterdam.nl o.v.v. 'ms Rotterdam'. We zijn benieuwd!

De Rotterdam in feiten en cijfers

Natuurlijk wil je weten hoeveel hutten, restaurants en andere luxe faciliteiten de nieuwe Rotterdam telt. Maar we staan ook even stil bij de manieren waarop dit schip het milieu probeert te ontzien.



Op zee is boodschappen doen natuurlijk lastig. Dus wordt voor vertrek flink ingeslagen: 8200 kg vlees en vleeswaren, 2800 kg gevogelte, 2300 kg vis, 1800 kg zeevruchten, 1800 kg boter en magarine, 72.600 kg verse groenten, 5500 kg aardappelen, 3600 kg watermeloenen, 3600 kg bloem, 7600 l zuivel, 4400 l ijs en 40.000 eieren.



Om al dat voedsel te bereiden en uit te serveren, is een indrukwekkende crew aanwezig. De uitvoerend chef heeft de leiding over: 3 souschefs, 1 grillchef, 1 chef Italiaans, 1 chef Aziatisch, 19 demi chefs, 6 bakkers, 10 banketbakkers, 3 slaggers, 36 assistent-koks, 5 leerling-koks en nog 60 man ondersteunend keukenpersoneel.



De nieuwe Rotterdam heeft 11 eetgelegenheden en 12 bars en lounges. Om de taken van alle 124 hofmeesters en 59 assistenten in goede banen te leiden, zijn 22 managers in verschillende functies present.



1.340 hutten/ accomodaties



11 restaurants



12 bars en lounges



6 entertainment faciliteiten



12 spa-faciliteiten



10 andere vrijetijdsvoorzieningen



Vier diesel-elektrische generatoren leveren 50.400 kW en voorzien in alle elektriciteit aan boord. Ook die van de elektomotoren voor de voortstuwing.



Bij steeds meer aanmeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van duurzaam opgewekte walstroom.



Door regelmatig de scheepshuid schoon te laten maken, wordt niet alleen brandstof bespaard, maar wordt zoveel mogelijk voorkomen dat er 'invasief' zeeleven meevaart naar andere gebieden.



Behandeling van ballastwater moet voorkomen dat microscopisch zeeleven meelift naar gebieden waar het niet thuishoort.



Gebruikt water (douche-, kombuis-, salon- en wasseretewater) mag op zee worden geloosd volgens lokale regels. Verontreinigd water (o.a. toilet) wordt aan boord eerst gezuiverd voordat dit in de zee verdwijnt.



Al het afval wordt aan boord bewaard en gescheiden om in een haven te worden afgevoerd. Versnipperen verkleint het volume. Deze ruimtebesparing voorkomt dat er aan boord afval moet worden verbrand.



Zoet (drink)water wordt ingenomen via 1. ontzilte zeewater (80%); 2. bunkerwater voor consumptie bij havens (20%); 3. condenswater van airconditioning.

New kid in town

Tussen Coolingsingel en Erasmusbrug opent het Leuepaviljoen aan de Schiedamsdijk op 15 juli zijn deuren. Een informatiepunt over de haven, twee werkplaatsen van het Maritiem Museum en twee horecagelegenheden met terras brengen leven in een voorheen rustig en rommelig stukje stad. Vijf Rotterdammers over 'hun' paviljoen.

ARTIST IMPRESSION: MOEDERSCHEIMMOONEN ARCHITECTS

FOTO'S: JURGEN HUISKES



Erik Moederscheim
architect

'Een transformatie van dit stadsdeel, dat is wat we wilden bereiken met ons ontwerp. Jarenlang is de dijk een rommelig geheel geweest waar je snel voorbij fietste of liep. De oude paviljoens ontnamen het zicht op de historische haven en vloot. Zeker nu de Coolingsingel is aangepakt, is het logisch ook dit stukje stad te verlevendigen. We wilden er een ontmoetingsplek van maken en met een opvallend gebouw waar je dwars doorheen kijkt, mensen verleiden om er wat langer te verblijven. Als straks ook het groenplan af is, herken je deze plek niet meer.'



Sanne van der Schee
bewoner

'Mijn vriend en ik voelen ons lucky bastards dat we terrassetjes, bootjes én meer groen voor onze deur krijgen. Meer reuring is ook welkom. Het is hier vrij rustig, terwijl de dijk toch de rode loper naar de Erasmusbrug is. Een gek maar mooi gebouw, dat kan alleen in Rotterdam. Fijn ook dat het laagbouw is en het zicht op het haventje is gebleven. Meer burens zijn er blij mee. Wie ik meeneem naar Port Pavilion? Mijn vader, hij werkte vroeger in de haven.'

Bert Boer
directeur Maritiem Museum

'Het Leuepaviljoen maakt het Maritiem Museum compleet. We hebben een prachtige collectie in ons gebouw en ook buiten in de museumhaven. In de nieuwe werkplaatsen onderhouden we onze schepen. Bezoekers en scholieren kunnen er ook zelf aan de slag gaan. We willen meer jongeren voor techniek interesseren. Door de samenwerking met het Port Pavilion van het Havenbedrijf Rotterdam kunnen bezoekers ook die 42 kilometer lange haven gaan ontdekken. Met het nieuwe Leuepaviljoen erbij zijn we de etalage van de maritieme wereld in het hart van Rotterdam, de maritieme hoofdstad van Europa.'

FEITEN EN CIJFERS

2 museale maritieme werkplaatsen voor onderhoud aan kranen en schepen. Leer hoe je een scheepsschroef maakt bijvoorbeeld.

1604 Is het jaar waarin de Leuehaven ontstond. Op de voet gevolgd door de Wijnhaven, Glashaven en Bierhaven: in de 17^e eeuw groeide Rotterdam mee met de wereldhandel.

13 maanden duurde de bouw van het Leuepaviljoen. Het fundament en h... van het oude paviljoen zijn hergebru...

Beleef de haven in de stad

Het nieuwe uit staal en glas opgetrokken Leuvepaviljoen van het Rotterdamse bureau MoederscheimMoonen Architects biedt vanaf de Schiedamsedijk een doorkijk naar de Leuvehaven. De plek waar ooit de Rotterdamse haven ontstond. Op de eerste verdieping huist Port Pavilion, het informatiepunt dat je de havenkant van Rotterdam laat zien: jouw startpunt om die enorm uitgestrekte en veelzijdige haven te ontdekken en beleven. Van een rondvaart of een fietstocht door de haven tot een bezoek aan de terminals op Maasvlakte 2. Van duiken in het Oostvoornsemeer tot een bezoekje aan de Maeslantkering.

Gelijkvloers vind je naast twee cafés met terrassen die uitkijken op de oudste en grootste museumhaven van Nederland, ook twee publiek toegankelijke werkplaatsen. Hier demonstreren lassers, smeden en timmerlieden van het Maritiem Museum hun skills. Met maritieme ambachten en moderne scheepsbouwtechnieken hoopt het museum jongeren te interesseren voor techniek. Vanaf volgend jaar zal dit stadsdeel niet alleen een stuk levendiger maar ook een stuk groener zijn. Door de grasvelden met wilde bloemen en schaduwrijke bomen die langs de kades lopen. Ga je hier zitten, dan voel, zie en ruik je de haven midden in de stad.

Win
een Port Pavilion
take-away lunch



Met wie wil jij in de haven picknicken? Deel je leukste, gekste, mooiste havenfoto en maak kans op een van de twee luxe take-away lunches voor vier personen die we weggeven.

Op zaterdag 17 juli staat de lunch bij Port Pavilion klaar voor de winnaars. Die krijgen daar meteen tips bij voor de beste picknickplek in de haven.

Stuur je foto voor 8 juli naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'picknick'. Of deel je foto via het Instagram-account [@havenrotterdam](https://www.instagram.com/havenrotterdam) plus [#portpavilionpicknick](https://www.instagram.com/portpavilionpicknick).

En laat ons weten met wie je wilt picknicken...

Eileen Niks

programmamanager
communicatie Havenbedrijf

'Een stuk haven midden in de stad, dat is Port Pavilion. Een plek om bewoners en bezoekers te informeren en inspireren om de haven in te gaan en die écht te leren kennen. De havenmaquette geeft een overzicht van alle fietsroutes, uitkijpunten, tours, attracties, stranden, natuur- en recreatiegebieden in en rondom de haven. Op beeldschermen laten we zien hoe groots en meeslepend én hoe belangrijk en contrastrijk de haven is. Op zo'n manier in beeld gebracht dat het lijkt alsof je er al bent. Want lopend, fietsend, varend of met de auto: hink-stap-sprong en je bent van de stad zo in de haven.'

Niels Kok

HavenHost

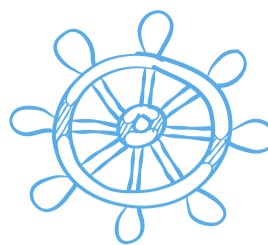
'Als kleine jongen kwam ik bij rederijen waaraan mijn vader materieel leverde. En mijn opa sjuowde in de Waalhaven nog met zware kisten. Ik ben trots op mijn stad en heb erg veel zin om straks als host in het paviljoen mijn kennis over de haven te delen, bezoekers te laten zien dat de haven heel veel kanten heeft. Zoals Maasvlakte 2 met alle industrie. Maar ook het groene Rozenburg of het Maasvlaktestrand, daar kom ik zelf ook geregeld. De haven is gewild onder toeristen en Port Pavilion ligt op de perfecte plek: precies tussen de Cruise Terminal en het centrum in.'

8 HavenHosts zijn vanuit Rotterdam Tourist Information opgeleid om je de haven te laten ontdekken.

6 dagen per week staan de deuren van Port Pavilion open, van dinsdag t/m zaterdag tussen 10 en 17 uur en op zondag tussen 11 en 17 uur. Toegang is gratis en iedereen is welkom!

11 meter lang is de dynamische maquette van de haven in het Port Pavilion. Hier zie je alles dat je kunt doen in het gebied tussen Erasmusbrug en Maasvlakte 2.

Werk in de haven



Vaarmaatjes

Ze kennen elkaar al vanaf hun veertiende en werken straks zeer waarschijnlijk samen op hetzelfde schip. Dat feit op zich is nog niet zo bijzonder; wel dat René Dekker en Siem Schraa 59 en 60 zijn en allebei in mei hun opleiding tot schipper afronden.

René: 'Ik werkte als programmamanager tot ik vorig jaar na een reorganisatie mijn baan verloor. Na een 'snuffelstage' op de duw- en sleepboot van mijn schoonzoon, wist ik wat ik tot mijn pensioen wilde doen: varen! Het was hectisch aan boord, maar zo anders hectisch dan mijn lange dagen als programmamanager.'

Hij startte met een opleiding voor zij-instromers bij het STC om schipper te worden. 'Zat ik daar met allemaal jongens van rond de 20. Ze stelden zich wel allemaal netjes voor trouwens, maar dat kwam achteraf vooral

omdat ze dachten dat ik de docent was.' Zijn eerste stage was op de tanker de Rainbow. 'Wat een fantastische tijd! Het klikte geweldig met de schipper.' Zijn tweede stage was op de boot van zijn schoonzoon Stefan. 'Maar aan boord was ik niet zijn schoonvader hoor, stond ik gewoon het dek te schrobben.' Niet veel later sloot Siem daar ook aan. Siem: 'Want het onwaarschijnlijke gebeurde: ook ik raakte mijn baan kwijt. René was zo enthousiast over zijn opleiding dat mijn keus snel was gemaakt.'

YouTube

Siem werd meteen in het diepe gegooid: hij mocht ook als stagiair bij Stefan aan de slag. 'Dat was keihard

werken joh! Kabels en touwen sjuuwen. En ik snapte niks, had in tegenstelling tot René mijn theorie nog niet gehad.' De stage doorliep hij met hulp van Stefan, René én YouTube. 'Ik ben dan misschien wat ouder, maar ik weet mijn digitale hulpmiddelen echt wel te vinden hoor. Filmpjes over hoe je een goeie knoop legt, zijn er genoeg op internet.' Ook zijn andere stage was zeer leerzaam. 'Dankzij een docent van het STC heb ik contact gelegd met Vapor Shipping uit Dordrecht. De schipper heeft me de kans gegeven om op zijn schip de Eendracht een groot deel van mijn stage-uren te lopen. Varen op de Rijn, Moezel en Saar. Een compleet andere ervaring dan de havens van Rotterdam.'

Vaarbewijs

René en Siem hopen beiden in juni hun groot vaarbewijs te halen. En dan mogen ze meteen aan de slag op de Rainbow. René: 'De schipper heeft ons al een baan aangeboden. Uiteraard vanwege onze kennis, maar hij vindt het natuurlijk ook wel gezellig om mannen van zijn leeftijd aan boord te hebben. En door onze werkervaring kunnen we ook meepraten over zaken zoals innovatie en de toekomst van de binnenvaart. Ik hoop dat ik straks zowel kan varen als meedenken over zaken zoals de energietransitie en wat dat betekent voor ontwikkelingen binnen de binnenvaart. Ik denk nog lang niet aan m'n pensioen.'

OOK AAN DE SLAG?

Opleiding
Schipper-
binnenvaart

Kwaliteiten
Flexibel,
durf en gedreven,
stressbestendig

Meer info
stc-group.nl

FOTO: BOUDEVIN BOLLMANN



René

Siem

'Ik denk nog lang niet aan mijn pensioen'

#STOEREHAVENBEROEPEN Schepen brandveilig houden

Brand aan boord, de nachtmerrie van elke zeeman. Gelukkig zijn schepen voorzien van branddetectie, -blussers en ander levensreddend materiaal. En Leo Mouthaan en zijn collega's van Inglasco houden al die spullen in tiptop-conditie.

'Een dat is vooral hollen, zelden stilstaan', vat Leo samen. 'De schepen liggen maar kort in de haven, meestal één, twee dagen. Dus zodra ze aanmeren, moeten wij klaarstaan. We halen de brandblussers, luchtcilinders en andere apparatuur op en nemen ze mee naar onze werkplaats. Daar brengen we ze weer op druk en keuren ze. De uitdaging zit hem erin dat die schepen zelden volgens planning aankomen. De één is eerder, de ander heeft juist vertraging, dus het is altijd rapido, rapido.'

Gemiddeld gaat het om vier schepen per dag, schat Leo. Van kustschepen tot containergiganten van vierhonderd meter. Het ene schip is een uur werk voor één persoon, bij het volgende ben je zes uur of meer bezig met vijf man. 'Meestal verzamelt de bemanning de brandblussers en liggen ze voor ons klaar bij de gangway. Een enkele keer moeten we het zelf doen. Nou, dan ben je kapot aan het einde van de dag.' Behalve de brandblussers controleert en onderhoudt Inglasco ook andere brandbestrijdingsapparatuur, zoals ademluchtcilinders en draagbare gasdetectoren.

'We zijn een hecht team van ongeveer tien man', zegt Leo. 'Dat moet ook wel, het is toch een veiligheidsding, je moet goed op elkaar passen.' Op Leo's eigen kaartje staat 'directeur'. Maar daarnaar gevraagd, moet hij lachen. 'Tuurlijk, ik stuur aan, doe de contacten met de klanten, maar wij zijn te klein voor een directeur die zich op zijn kantoor terugtrekt. Ik ga vaak mee naar de schepen, overleg dan met de kapitein, of rij spullen heen en weer. Het is schouders eronder en zorgen dat de klus wordt geklaard op een goeie, veilige, snelle manier.'

OOK AAN DE SLAG?

Kwaliteiten
Harde werker,
secur, teamspeler
Opleiding
Diverse interne
opleidingen
Meer info
inglasco.nl

VERHUIZING NAAR GROFSMEDERIJ

Inglasco heeft zijn werkplaats in de Waalhaven, maar verhuist volgend jaar naar de voormalige Grofsmederij van de RDM op Heijplaat. Dat doet Inglasco samen met zusterbedrijf Vivar, al meer dan zeventig jaar een bekende groothandel in scheepsbenodigdheden.



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 in Nederland. Interesse? Kijk dan eens op een van deze websites. Benieuwd wat je zoal kunt verdienen in de haven? Check loonwijzer.nl

KIJK VOOR VACATURES OP:

- watertalent.nl
- talent-gezocht.nl
- maritiemevacaturebank.nl
- portofrotterdam.com/vacatures
- werkeninderotterdamshaven.nl

Machteld



Elena



Dierenarts in de haven

Geen dierlijk product dat Nederland binnenkomt, ontkomt aan de inspectie van een dierenarts. Zoals Machteld Geut en Elena Ponzetti, dierenartsen in dienst van de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit. De Havenkrant ging met ze mee en zag hoe zij voedselveiligheid en dierenwelzijn bewaken.

Een doordeweekse ochtend, de Europoort is nog in mist gehuld. Voor de koel- en vrieshuizen van Eurofrigo op de Maasvlakte staan vrachtwagenchauffeurs te roken. Ze wachten. Een rolluik gaat omhoog en een zeecontainer wordt naar binnen gereden. In de koude hal staan, in witte jassen, dierenarts Machteld Geut en twee assistenten klaar voor de keuring. Machteld inspecteert nauwkeurig de container en alle codes die erop staan. 'Je herkent aan de codes de lading, de herkomst, of het om vers of bevroren voedsel gaat. Maar ik let ook op afwijkingen, lekkages bijvoorbeeld.' In Thailand heeft een dierenarts deze met vlees gevulde container laten verzegelen. Hier, aan het andere eind van de wereld, mag alleen een dierenarts het zegel laten verbreken. Machteld: 'Nooit mag er tussen die twee momenten iets aan de lading zijn veranderd. Het zegel kan alleen met mijn toestemming worden verbroken.' Van een afstandje kijken Eurofrigo-medewerkers Messut en Dipp oplettend toe. Zij assisteren de keuringsmeester bij de controles, vaak zo'n zestig op een dag.

Ontdoode kip

Deze zogenoemde 'op-zegel-controle' die de dierenarts uitvoert, is de meest 'simpele' keuring. Dierenarts Machteld stelt vast dat de code correspondeert met haar papieren. Dipp snelt toe en verbreekt het zegel met een slijptol. De chauffeur krijgt de waardepapieren met stempels mee en mag doorrijden, zijn lading kan Europa in. Dierenarts Elena Ponzetti heeft vandaag ook dienst. 'Die registratie is belangrijk. Als achteraf blijkt dat er toch iets mis is met een lading, kunnen we die traceren. En kan het product uit de schappen van elke supermarkt worden gehaald, waar dan ook in Europa.' Tien minuten later rijdt de volgende vrachtwagen naar binnen. Nu is het tijd voor een 'open keuring', ofwel: container

open en lading eruit. Deze container bevat zo'n 36.000 kilo aan diepgevroren kip. Machteld: 'Tien procent laat ik eruit halen, altijd willekeurig gekozen.' Dipp rijdt met zijn vorkheftruck de dozen van 1,5 bij 1,5 meter behendig de ijskoude keuken in. Messut maakt de dozen open terwijl de dierenarts de plastic pakketjes met 7,5 kilo kipfilet inspecteert. 'Hoe is het verpakt, wat staat erop, klopt dit met mijn papieren?' Machteld kiest uit elke doos een zak. Aan de tafel snijdt de arts de ontdoode kip in stukken ter inspectie. 'De kleur is goed, niet te bleek of te groen. Het ruikt ook goed, de lading mag nu door. Is dat niet het geval, dan breid ik de controle uit en leg zoveel mogelijk vast, soms met foto's erbij.' De zakken gaan opnieuw verpakt terug in de doos. Keuringsstickers erop en Dipp rijdt de pallets weer de container in. Messut desinfecteert de zaagmachine, de snijtafel en de messen. Machteld maakt vanachter haar laptop de waardepapieren klaar.

Parasieten

De EU stelt hoge eisen aan de veiligheid van ons voedsel en hanteert strenge grenscontroles. Elena: 'Alleen dierenartsen kunnen een lading goed- of afkeuren. Onze registraties delen we met elkaar, zodat producten van dezelfde afzender opnieuw een uitgebreide controle krijgen.' Drie keer de fout in? Dan komen je producten de EU niet meer in. Sinds de Brexit zijn meer dierenartsen in de haven om controles uit te voeren. 'Alleen wij hebben kennis over dieren en dierziekten, kunnen parasieten herkennen of andere bedreigingen voor de voedselketen. Een uitbraak van een dierziekte aan de andere kant van de wereld, kan ook hier voor een uitbraak zorgen.' Twintig minuten later heeft chauffeur Walter zijn waardepapieren. Hij kan doorrijden, de kipfilets moeten nog naar Noorwegen. De volgende zeecontainer wordt alweer naar binnen gereden.

NVWA IN DE HAVEN

125 dierenartsen
100 meer dan vóór Brexit
45.000 containers per jaar

800.000 ton dierlijke producten
24 TON gemiddeld per container



'We doen zo'n 60 controles op een dag'



Van het binnenrijden van de vrachtwagen met container tot de nauwkeurige inspectie van de ontdoode kip: zo ziet het dagelijks werk van een dierenarts in dienst van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit eruit.

DIERLIJKE EIWITTEN? EERST LANGS DE DOUANE DAN LANGS DE DIERENARTS

De Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA) bewaakt in opdracht

van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de veiligheid en gezondheid van mensen en dieren. Samen met het bedrijfsleven en een team van (dieren)artsen keurt de NVWA elk product van dierlijke oorsprong dat

Nederland binnenkomt. Zoals in de haven van Rotterdam, waar de meeste containers met dierlijke producten binnenkomen. De dierenartsen en assistent-inspecteurs voeren hun keuring uit in de haven bij de distributie- en opslagbedrijven voor

containers. Van verse melk en eieren tot diepgevroren vlees of vis, van vitaminepillen tot hondenvoer: gaat het om dierlijke eiwitten voor menselijke of dierlijke consumptie, dan volgt een strenge controle op onder andere infectieziekten, parasieten, kleurstoffen en

antibiotica. In vlees kunnen bacteriën voorkomen en heel soms salmonella, in schelpdieren giftige stoffen, in tonijn histamine. Alleen dierenartsen zijn kundig genoeg die te herkennen. Ook niet-eetbare dierlijke producten (vachten, schedels of

hanenkammen voor crèmes bijvoorbeeld) gaan langs het oog en door de handen van dierenartsen. Net als levende dieren, die nu nog vooral in Calais en op Schiphol aankomen. Een eerste havenkeuringspunt voor piepkuijken en fokpaarden uit het Verenigd

Koninkrijk bij Stena Line in Hoek van Holland is in aanbouw. Het eerste keurpunt voor broedeieren en eendagskuijken is al operationeel in de haven, een keurpunt voor (fok) paarden is in oprichting. nvwa.nl



Zo word je een



'HAVEN-PROFESSOR'

Wie werken er in de haven? Wat doen ze daar precies? Welke spullen komen aan in haven? Waarom staan er fabrieken in de haven? Je leert het allemaal in de havenles van Port Rangers. Doe de quiz, bekijk het filmpje en vul de woordzoeker in en voor je het weet ben je een echte havenprofessor. Leuke les om met je klas te doen, toch? Vraag het je juf of meester. Je vindt de les op tinyurl.com/havenles



Snifferen TEGEN VERVUILING

Weleens gehoord van snifferen? Dat is jagen op schepen die te veel vervuulende stoffen uitstoten, zoals zwavel en stikstof. Niet goed voor het milieu en dus moeten schepen steeds schoner worden. Een speciaal vliegtuigje dat dat doet, is uitgerust met een sniffersensor waarmee het door de rookpluim van een schip vliegt. De sensor meet de hoeveelheid stikstof en zwavel. Als dat te veel is, kan de kapitein een boete krijgen!

FOTO: MADURODAM



MINI-havenwerkers

Steek met je vrienden of vriendinnen je handen uit de mouwen in de haven van Rotterdam! Nou ja, in het klein dan hè. Miniworld in Rotterdam ken je waarschijnlijk al, maar wist je dat ook in miniatuurstad Madurodam in Den Haag de haven in het klein is nagebouwd. Daar kun je als een echte havenmedewerker containers vullen en verplaatsen. Ga er, zodra het mag, snel een keertje heen. madurodam.nl

Word net als Niels en Naomi een zeekadet



Hou je van varen en schepen, wil je iedere zaterdag in en om het water zijn, nieuwe vrienden maken en nieuwe dingen leren? Word dan net als **Niels (18)** en **Naomi (16)** een zeekadet.

Leren zeilen in een vlet, roeien, of varen met een motorboot. Maar ook: het varend clubhuis schoonmaken en onderhouden. En: leren hoe een marifoon werkt of hoe je de motoren van een schip onderhoudt. Geen zaterdag ziet er hetzelfde uit bij het zeekadetkorps Rotterdam, maar één ding is zeker: als zeekadet hoef je je niet te vervelen. Daar weet Niels alles van. Hij is al negen jaar lid. Iedere zaterdag is hij op het schip – en varend clubhuis – Betelgeuze te vinden. Hier

krijgen de zeekadetten praktijk- en theorielessen. 'Ik kan niets leukers verzinnen dan in het weekend in en om het water bezig te zijn. Supergelukkig. We zijn nu met z'n vijftien, de jongste is acht en ik ben een van de oudsten. We hebben net samen gegeten, een broodje kroket en frikandel. Lekker joh. Inmiddels kan ik veel dingen al zo goed dat ik nu lesgeef, zoals in zeilen en EHBO. Dat is ook zo leuk: alle leeftijden lopen door elkaar en iedereen kan het goed met elkaar vinden. Naast de zaterdag hebben we ook kampen

en organiseren we regelmatig een dagje weg. Ik vind het de allerleukste hobby.'

Onderzeebootdienst

Ook Naomi is bijna iedere zaterdag op korpsschip Betelgeuze te vinden. 'Tijdens de Wereldhavendagen liep ik met m'n moeder langs het schip van de zeekadetten en ze dacht toen dat dit wel eens iets voor mij kon zijn, ik zat ook lang bij de scouting. Ze had gelijk. Iedere zaterdag ben ik lekker aan het zeilen, roeien, varen met de motorboot en gezellig met vrienden. Wat mij betreft de beste zaterdagbesteding. Ik leer hier ook dingen die ik in de toekomst misschien goed kan gebruiken. Ik wil later bij de onderzeebootdienst van Defensie aan de slag. Daar worden sinds kort ook vrouwen toegelaten. Het belangrijkste dat ik hier leer? Discipline, die kan ik straks bij Defensie ook goed gebruiken!'

↓
SCHUILT ER EEN KETELBINKIE OF ZEEKADEET IN JOU?

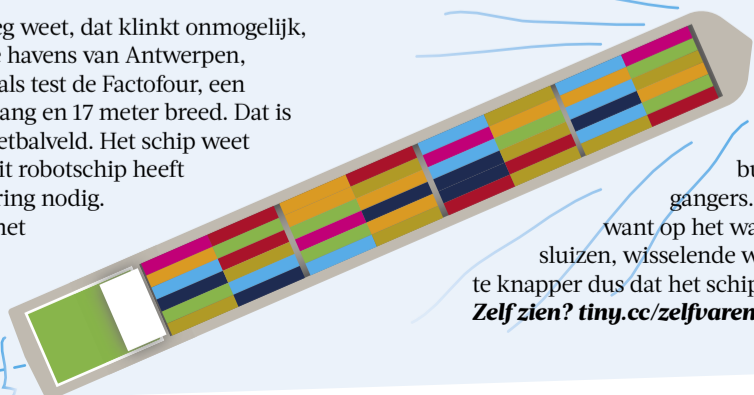
Wil je ook ketelbinkie of zeekadet worden en heb je een zwemdiploma? Maak dan eens een afspraak en kom een dagje meedraaien. Meisjes en jongens vanaf 8 jaar zijn welkom in het ketelbinkie-project, het voorprogramma om zeekadet te worden. zkkrotterdam.nl



FOTO'S: ANJA KORTENBOUT

Het slimste schip van Nederland

Een robotschip dat zelf de weg weet, dat klinkt onmogelijk, maar het bestaat! Tussen de havens van Antwerpen, Rotterdam en Keulen vaart als test de Factofour, een binnenvaartschip van 135 meter lang en 17 meter breed. Dat is net zo lang als bijna anderhalf voetbalveld. Het schip weet zelf waar het heen moet varen. Dit robotschip heeft soms kilometers lang geen besturing nodig. Een slimme computer zit in aan het stuur. Varen zonder besturing lijkt makkelijker dan auto-



rijden zonder bestuurder. Op het water zijn geen fietsers, brommers, scooters, bussen, trams, treinen en voetgangers. Toch is het best ingewikkeld, want op het water heb je te maken met bruggen, sluisen, wisselende waterdieptes en stromingen. Des te knapper dus dat het schip zelf zijn weg vindt!

Zelf zien? tiny.cc/zelfvarendschip

Vraag het DE HAVENMEESTER

Wat doet u als havenmeester als er een file van schepen voor de haven ligt?

Een file van auto's ken je wel, maar een file van schepen gezien bestaat inderdaad ook! Dit gebeurt bijvoorbeeld bij heel slecht weer. De zeeschepen lopen vertraging op en arriveren dan vlak achter elkaar bij de havenmond. Maar, ze kunnen niet allemaal tegelijk de haven in om hun containers te lossen. In dat geval ga ik als havenmeester puzzelen op de beste manier om de file van wachtende schepen zo snel mogelijk te laten oplossen. Ik overleg met de kustwacht of het mogelijk is om meer ankergebieden aan te wijzen; dit zijn parkeerplaatsen voor schepen op zee. Om tijd te besparen, liggen deze zo dicht mogelijk bij de ingang van de haven. Wanneer de schepen de haven in mogen varen, is het de bedoeling dat ze die ook zo snel mogelijk weer verlaten. Daarom werken de terminals bij drukte dag en nacht om de containers van de schepen te lossen. Vervolgens halen de vervoerders de containers op om ze naar hun eindbestemming te brengen. Dit gaat snel en soepel, omdat alle partijen lang van tevoren kunnen zien wanneer de containers aankomen in de haven. Is het schip gelost? Dan kan de volgende met zijn duizenden containers de haven binnenvaren. En is de file in een mum van tijd verdwenen.

Ook een vraag? Mail naar: havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Havenmeester'.

50

Dit is Havenkrant nummer 50, hiep-hiep-hoera! Dat vieren we op deze pagina met een terugblik op enkele Havenkrant-hoogtepunten en een prijsvraag. Vier je mee?



MAASVLAKTE 2
Bij het verschijnen van de eerste editie moest Maasvlakte 2 nog worden aangelegd. De 5-jarige Noah schept alvast mee. Met de voltooiing in 2012 was de haven 2000 hectare gegroeid.

Nr 1 Maart 2009



OP HAVENMISSIE
Maas (echte naam!) en zijn moeder Maureen gaan op missie: in één dag de haven doorkruisen zonder auto, van Hoek van Holland tot Dordrecht. 100 kilometer met (leen)fiets, trein, ferry en Waterbus. Doe jij het ze na deze zomer?



VREEMDE BOUWERKEN
Sanne & opa Hein in Havenland. Klinkt als een spannend kinderboek en dat is het ook een beetje. Het duo speurt naar 'vreemde' havenbouwwerken. Van het Pioniershuisje in Heijplaat tot restanten van de Atlantikwall in Hoek van Holland. Best spannend, die haven!



HAVENHISTORIE
Ons roemrijke havenverleden vervult velen met trots. Terug naar 1961, de tewaterlating van de Katsedijk, bestemd voor de Holland-Amerika Lijn. Gelukkig wordt ook vandaag de dag havengeschiedenis geschreven, kijk maar op pagina 5.



Win!
In 2009 werd de Havenkrant in het leven geroepen om de haven dichterbij de omwonenden te brengen. Eerst alleen op papier, de laatste 22 edities vind je ook nog steeds op portofrotterdam.com/havenkrant/ edities. Vijftig edities later hebben we al heel wat fascinerende plekken én mensen in de haven aan je voorgesteld. Speciaal voor de Havenkrant vaart de FutureLand Ferry op 10 juli uit voor een jubileumrondvaart. Om kans te maken, moet je ons vertellen welke Havenkrant-cover je het mooist vindt en waarom. Stuur naar: havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'hiep-hiep-hoera'.

FOTOPARADIJS
Veel van het heroïsche havenwerk zien we nooit. Omdat het 's nachts gebeurt, op het water. Totdat iemand het vastlegt. Zoals deze roeier in de stromende regen. De haven is een echt fotografenparadijs. Ga jij weer eens op pad met je camera?

AGENDA

Lekker op stap in de haven



FOTO: HILDE HARSHAGEN

Cruise Port Rotterdam

Zoals je op pagina 5 al kon lezen, wordt in augustus de zevende incarnatie van cruiseschip De Rotterdam ten doop gehouden. Maar dit is niet het enige cruiseschip dat deze zomer de haven aandoet. Houd de site van Cruise Port Rotterdam in de gaten voor een actueel overzicht van de *cruise calls*: cruiseportrotterdam.nl

Pop-up Delfshaven

Beleef een pop-up tentoonstelling in Delfshaven in de vorm van een vier kilometer lange wandeling. Je hebt alleen een smartphone en koptelefoon nodig. Op de website koop je de kunstroute (digitaal of print). Die voert je langs acht portretten in Delfshaven. Bij elk portret brengt een QR-code je bij persoonlijke verhalen, filmpjes en speciaal gecomponeerde liedjes. **t/m 30 juni, €0,99 digitaal en €2,99 print incl. verzendkosten, tickets via maastd.nl/lijf010**



FutureLand weer open

Zoals het er nu naar uitziet, heeft Futureland de deuren inmiddels weer geopend voor bezoekers. Bezoek de tentoonstelling over de haven van de toekomst. En geniet vanaf het panoramadek van het fantastisch uitzicht over de slimste terminals van Europa. Uitstekend te combineren met een bezoek aan het Maasvlaktestrand. Kijk voor de actuele agenda en openingstijden op: futureland.nl



Schoon strand

Draag jij ook je steentje bij aan een schonere kust? Van 1 t/m 15 augustus kun je meedoen aan de jaarlijkse Boskalis Clean Up langs de kust van de Noordzee. Op 9 augustus is er een etappe in Hoek van Holland. Op de website vind je alle data en locaties en kun je je inschrijven. **1 t/m 5 aug. noordzee.nl/doe-mee/beach-cleanup-tour**

Harbour Run

Wil je ook rennen op terreinen van de hardwerkende havenarbeiders en langs schepen, kranen en containers? Schrijf je alvast in voor de Harbour Run op zondag 3 oktober. **Inschrijven via harbourrun.nl**



Bunkerslpen

Overnachten in een bunker? Stichting Cocondo geeft oude bunkers langs de kust een nieuwe bestemming. In Hoek van Holland is als pilot een voor-

malige telefoonbunker getransformeerd tot een gezinsverblijf waarin tot half augustus donateurs en sponsoren komen proefslpen. Daarna kan iedereen boeken. cocondo.nl/concept



Online meer Havenkrant

De Havenkrant alweer uit? Jammer hè!? Gelukkig vind je online niet alleen een uitgebreid archief met oude edities, maar ook extra artikelen en video's. Schrijf je dus gratis in voor de Havenkrant-nieuwsbrief via havenkrantonline.nl. Zo blijf je op de hoogte van alles in en rondom de haven: recreatie, innovatie, werk, veiligheid. Te bekijken op je computer, tablet of smartphone. Ook op Instagram pak je je portie haven mee via @havenrotterdam. In de gaten houden dus!



Scan de QR-code en lees de Havenkrant op je tablet of telefoon



ARTIST IMPRESSION: MOEDERSCHEN MOONEN ARCHITECTS

Meer dan ooit herontdekken we ons eigen land en onze eigen omgeving. Goed nieuws: want in havenstad Rotterdam is altijd wel wat te beleven. Je startpunt is – je las het misschien al op pagina 6 en 7 – het nieuwe informatiecentrum over de haven, Port Pavilion, aan de Schiedamsedijk dat 15 juli de deuren opent. Hier beleef je de haven in de stad en krijg je tips voor allerlei (haven)uitstapjes. De havenmaquette geeft een overzicht van alle fietsroutes, uitkijkpunten, tours, attracties, stranden, natuur- en recreatiegebieden in en rondom de haven. Maak een rondvaart of een fietstocht door de haven, breng een bezoek aan de terminals op Maasvlakte 2. Neem een duik in het Oostvoornsemeer of leg je handdoekje uit op het Maasvlaktestrand. Ook een bezoekje waard: de Maeslantkering of het groene Rozenburg. Of breng een bezoekje aan de burens: het Maritiem Museum.

Port Pavilion, Schiedamsedijk Rotterdam



Zelf schepen spotten

Voor een middagje schepen spotten heb je niet veel nodig: een foto-toestel, verrekijker en een mooi plekkie natuurlijk. En als je weer wat schepen van je lijstje wilt strepen: een goede voorbereiding. Op de speciale pagina van het

Havenbedrijf (tinyurl.com/tijdenschepen) check je vooraf welke schepen je in de haven kunt vinden. En via shiptracker.portofrotterdam.com kun je de zeeschepen volgen die de komende 48 uur de haven van

Rotterdam binnenvaren. Abonneer je op notificaties als je van specifieke aankomsten een bericht wilt ontvangen.

tinyurl.com/tijdenschepen
shiptracker.portofrotterdam.com

FOTO: ISTOCK



COLOFON

CONTACT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Afdeling Corporate Communicatie
Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam
010-2521010
havenkrant@portofrotterdam.com

UITGAVE

De Havenkrant is een uitgave van het Havenbedrijf en voldoet aan de norm voor huis-aan-huis-verspreiding. De Havenkrant is geen reclamefolder en bevat dan ook geen advertenties. De Havenkrant heeft een eigen redactionele inhoud, die met zorg is gemaakt. Ondanks de zorgvuldigheid kunnen er onjuistheden in de krant staan. Aan de inhoud van de krant kunnen geen rechten worden ontleend. Het overnemen van artikelen en beelden uit de Havenkrant is alleen toegestaan na schriftelijke goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. Meningingen in deze krant zijn niet noodzakelijkerwijs de mening van de directie van het Havenbedrijf Rotterdam. De Havenkrant wordt vier keer per jaar verspreid onder inwoners van de regio Rijnmond in een oplage van 566.000 exemplaren en verschijnt ook online.

PAPIER

Deze Havenkrant is gedrukt op FSC-gecertificeerd papier. Bij het drukken wordt het gebruik van chemicaliën en energie zo veel als mogelijk beperkt.

REDACTIE

Erik Stenhuis (hoofdredacteur), Tina van Leeuwen (eindredacteur), Gijs Warmenhoven, Marjan van der Marel, Tie Schellekens, Romy Pepermans (stagiaire) (Havenbedrijf Rotterdam); Fieke Walgreen, Rody van der Pols, Maureen Land (Maters en Hermsen communicatie en journalistiek).



Mis je iets in de Havenkrant?

Mail ons en wie weet schrijven we erover!
havenkrant
@portofrotterdam.com