

HAVENKRANT

Port of
Rotterdam

SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ - NR. 29 JAARGANG 8 - APRIL 2016

Win!
STOOMRONDE
DORDT OF EEN VAN
DE ANDERE PRIJZEN
Zie p.3, 8,
11 & 12

Haven- beauty

*Miss Zuid-
Holland wil
werken in
de haven*
P. 10



FOTO: JIRT BOLLER

Groen, groener, groenst

Meer bomen op Voorne Putten
dankzij het Havenbedrijf

P.3

Haven 2050

Stil, schoon en
duurzaam

P.6-7

Krachtpatser

Meevaren op
sleper van
Kotug

P.9



ONDERTUSSEN BIJ de 'paddestoelen'

14-02-2016
14.00 UUR



FOTO: JAN VAN DER VEEN



Fotograaf en timmerman Jan van der Veen uit Spijkenisse houdt van de sfeer in zijn thuishaven.

Ik ben altijd op zoek naar schoonheid, ook in de haven, zegt Jan (43). Hij is sinds twee jaar freelance fotograaf, naast zijn werk als timmerman. Zijn camera gaat altijd mee, ook naar zijn werk. Dus kan het zomaar gebeuren dat Jan, boven op het dak van een gebouw aan het werk, zijn camera erbij pakt voor een shot van de stad of de haven.

Hier op het uiterste puntje van de Nieuwe Waterweg, met uitzicht op de 'paddestoelen' (de karakteristieke havenlichten met heliplatform), was hij in zijn vrije tijd. 'Ik kom er vaker, een mooi stukje haven. De havenindustrie met sfeer combineren, helemaal geweldig vind ik dat.'

JANVANDERVEENPHOTOGRAPHY.NL

DE HAVENSPOT VAN **serveerster Lianne Sleyt**



FOTO: THEO VAN PELT

's Avonds zie je de verlichting van de industrie in de verte

Lianne Sleyt is serveerster bij Restaurant Aan Zee in Oostvoorne. Het ligt op een prachtige plek, vindt Lianne, verborgen tussen de duinen vlak naast Maasvlakte 2. Vanaf het terras zie je de industrie achter het Oostvoornse Meer. 'Dat heeft zijn charme. In de avond is de haven erg mooi, dan zie je de verlichting van de industrie in de verte. Dat maakt deze plek uniek.' Maar ook de ochtenden zijn bijzonder, vindt ze. 'Dan is het hier nog heel fris en heerst er een soort rust. Als ik over het terras loop, zie ik de

konijnen voorbij springen. Prachtig.' De hal bestaat uit een zeecontainer. Maar wie van buiten naar binnen loopt, krijgt toch een woonkamergevoel door de houten stoelen, gekleurde lampen en het haardvuur. De keuken geeft juist een industriële indruk door de stalen kasten. Wat je niet meteen ziet, is dat het restaurant volledig zelfvoorzienend is. Doordat het midden in een natuurgebied ligt, mochten er geen leidingen uit Oostvoorne naar het restaurant worden getrokken. 'Er wordt op hout gekookt, we hebben wind-

molens en zonnepanelen en een eigen waterzuiveringssysteem', vertelt Lianne die al twee jaar bij Restaurant Aan Zee werkt. Niet voor niets kreeg het restaurant onlangs de Zuid-Hollandse duurzaamheidsprijs. De gerechten zijn lokaal en biologisch; de koks maken bijvoorbeeld wildkruidenkaas uit eigen moestuin. Lianne geeft graag informatie over de producten. En gasten mogen altijd een kijkje in de keuken nemen. 'Dat zorgt voor een fijne sfeer en een band met onze gasten.'

AANZEEOOSTVOORNE.NL

3 VRAGEN AAN *Allard Castelein*

In elke Havenkrant praat Allard Castelein, CEO van het Havenbedrijf, ons bij over een onderwerp dat speelt in de haven. Dit keer: kolencentrales.

Waarom zijn er twee nieuwe kolencentrales gebouwd in Rotterdam?

'Tien jaar geleden wilde de regering Nederland minder afhankelijk maken van olie en gas. Er zijn wereldwijd grote voorraden kolen, ook in stabiele regio's. Daardoor is de prijs stabiel en de leveringszekerheid groot. Het kabinet Balkenende II koos daarom destijds bewust voor kolencentrales. Omdat ook de modernste kolencentrales veel CO₂ uitstoten, is het plan om bij een van de centrales een proef te doen met het afvangen en opslaan van CO₂ onder de Noordzee. Door de lage CO₂-prijs is dit project nog niet van de grond gekomen.'

Wat vindt u van het idee om de centrales vervroegd te sluiten?

'Daar gaan wij niet over, maar ik heb wel een aantal vraagtekens bij het idee. De centrales kosten meer dan één miljard euro per stuk. Ze op korte termijn sluiten kost dus veel geld, want de bedrijven die hierin geïnvesteerd hebben, moeten schadeloos worden gesteld. Het is ook belangrijk om als overheid consistent te zijn. Ondernemingen moeten erop kunnen vertrouwen dat regels niet ineens veranderen. De vraag is ook of sluiting leidt tot minder CO₂-uitstoot. De kans is groot dat Nederland dan meer elektriciteit van oude buitenlandse centrales gaat

'DE ENERGIE-VOORZIENING MOET DUURZAAM, BETROUWBAAR EN BETAALBAAR BLIJVEN'

importeren. Die zijn vervuilender. Het Havenbedrijf speelt wel een actieve rol in het minder milieubelastend maken van deze centrales. Het eerste

project daartoe is de opslag van CO₂ onder de Noordzee. Het tweede is warm water, het zogenoemde koelwater, dat nu wordt weggegooid, gebruiken voor verwarming van kassen in het Westland en woningen en kantoren in Rotterdam, Den Haag en andere steden. Het derde is het bijstoken van biomassa, waardoor dertig procent minder kolen nodig zijn.'

Krijgen we een toekomst zonder kolencentrales?

'Dat verwacht ik wel, maar de vraag is wanneer. We willen duurzame groei in de haven. De energievoorziening moet duurzamer, maar ook betrouwbaar en betaalbaar blijven. De discussie moet gaan over hoe we de CO₂-uitstoot zo efficiënt mogelijk kunnen verminderen, niet over wel of geen kolen. In 2013 is het Energieakkoord gesloten om de Nederlandse energievoorziening duurzamer te maken. Het tempo daarvan kan best omhoog, maar het is belangrijk om dat op een rationele manier te doen. Hier tegen hoge kosten centrales sluiten en dan stroom importeren die met meer CO₂-uitstoot is opgewekt, heeft een averechts effect.'

Lees meer hierover op pagina 6-7.

GESPOT *Met de kano onder de A15 door*

Met de nieuwe, verbrede A15 – van de Maasvlakte naar het Vaanplein – zijn veel fileproblemen opgelost. Maar er is meer gedaan dan alleen de weg verbreden. Zo heeft de overheid een bijdrage geleverd aan de nieuwe waterverbinding onder de A15 door. Zodoende peddel je nu met je kano vanuit hartje Rotterdam naar de natuurgebieden ten zuiden van de stad. Bij de Zuiderparkweg is een onderdoorgang aangelegd met ingebouwde waterkering. Hoogvliet heeft een 'groene gordel' overgehouden aan het project: een park dat tegen de A15 aanligt met een fietsroute en bomentuin. Sinds de weg over 37 kilometer is verbreed, zijn er twee dagelijkse files tijdens de avondspits opgelost: die bij Rhooen en bij Rozenburg. Goed voor de bereikbaarheid van de haven.



FOTO: PAUL GROOTENBERG / ARK NATUURONTWIKKELING

Elk havennummer zijn eigen verhaal.

Bij 2640 in de Werkhaven, vlakbij de Eemhaven, huist Wortelboer.

Hier worden ankers en kettingen gemaakt, onmisbaar in de scheepvaart. In de jaren vijftig opgericht door Gerardus Johannes Wortelboer. Ook te koop: specialistische kettingonderdelen met voor landrotten exotische namen als de 'wartelvoorloper' en de 'kenter-verbindingsschalm'. Ofwel een draaibare schakel en een schakel waarmee je twee ankerkettingen aan elkaar koppelt.

WORTELBOER.NL

**Haven
2640**

HET HAVENBEDRIJF SPONSORT GROENE, SOCIALE EN CULTURELE PROJECTEN IN EN OM ROTTERDAM

Groener eiland

Het Havenbedrijf sponsort instellingen en projecten in de regio waardoor het fijner wonen en leven is. Denk aan Rotterdamse iconen als de Kuip en Blijdorp. Maar ook lokale initiatieven, bijvoorbeeld dit project om het eiland Voorne Putten te vergroenen.

'Kom over een jaar of twee weer eens langs, dan herken je het hier niet terug', zegt Gerda Reijtenbagh met een lach. Ze doelt op de kersverse boompjes op haar erf. Meer dan driehonderd bomen en struiken plantten zij en haar man Frits bij hun nieuwe woning op Voorne Putten. Voor de aanplant kregen ze subsidie van de provincie Zuid-Holland en het DeltaPORT Donatiefonds, een 'potje' van het havenbedrijfsleven en het Havenbedrijf Rotterdam (zie kader). De bomen en struiken staan er natuurlijk niet alleen voor het plezier van de familie Reijtenbagh. Ze zijn vooral bedoeld om Voorne Putten groener te maken. En daarvan profiteren alle bewoners. Precies

waar het de subsidiegevers om te doen is: de leefbaarheid van de regio voor iedereen verbeteren.

Corstiaan Kleijwegt, voorzitter van het bestuur van Vereniging Natuurlijk Voorne Putten, is samen met groenskundige Marcel Schildwacht op het erf van de familie Reijtenbagh. Zij controleren of de subsidie goed is besteed en de bomen juist zijn aangeplant. Kleijwegt, oud-burgemeester van diverse gemeenten in Zuid-Holland, is blij met deze subsidie van vijftigduizend euro van de provincie en het DeltaPORT Donatiefonds. Hij nam zelf het initiatief om de subsidie aan te vragen bij de provincie. De Vereniging van Kleijwegt, Natuurlijk Voorne Putten, wil het eiland een 'groene injectie' geven: 'Dankzij dit project kunnen we het groen op Voorne Putten herstellen. Door verstedelijking, infrastructuur en modernisering van de landbouw is het landschap aangetast. Extra groen maakt het landschap aantrekkelijker.' Schildwacht vult aan: 'En met meer groen creëer je ook een goede leefomgeving voor vogels en insecten.'

SNOEIEN

Bij de familie Reijtenbagh staan de fruitbomen klaar om te bloeien. Na een grondige controle van de boompjes geeft Schildwacht nog wat tips: 'Mochten de fruitbomen in het eerste jaar fruit krijgen, dan moet je ze snoeien. Het is belangrijk dat alle energie gaat naar het vormen van de wortels.' Ook vindt Schildwacht dat de familie voor de stevigheid niet één, maar twee palen per fruitboom moet plaatsen. 'We zijn een beetje *zuinig* geweest', lacht Frits Reijtenbagh. Na de controle weet zijn vrouw Gerda wat ze moet doen: 'Wij gaan meteen tien palen bestellen!'

'Dankzij dit project kunnen we aangetast landschap op Voorne Putten herstellen'

Dankzij het Havenbedrijf

DELTA PORT DONATIEFONDS

Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs (ondernemersvereniging havenbedrijfsleven) vormen de kern van het DeltaPORT Donatiefonds. Talloze bedrijven doneren aan het fonds dat in 2015 ruim 300.000 euro uitkeerde aan initiatieven in de regio rondom de Rotterdamse haven. Initiatieven op het gebied van natuur, welzijn, cultuur, sport en recreatie waar bewoners van profiteren.

DELTA PORT DONATIEFONDS.NL

ROTTERDAM PORT WELFARE COMMITTEE

Met het Rotterdam Port Welfare Committee ondersteunen Deltalinqs, VRC (Vereniging van Rotterdamse Cargadoors) en het Havenbedrijf projecten die ten goede komen aan het welzijn van zeevarenden in Rotterdam. 'Iedereen die iets voor zeelui wil betekenen, kan er een beroep op doen', vertelt Ingrid Römers, secretaris van het fonds. 'We hebben bijvoorbeeld onlangs drie fietsen gefinancierd voor het zeemanshuis in Brielle. Het mag van alles zijn. Die mensen zitten weken op een schip, waarom zouden we niet iets samen met hen doen? Als iemand een voetbalwedstrijd organiseert, dan kunnen we ondersteunen.'

ROTTERDAMPORWELFARE.COM

DE DOELEN

De grote zaal van de Doelen heet de 'Port of Rotterdam Foyer'. Dat is natuurlijk niet voor niets, zegt relatie-manager Irma van Lierop van de Doelen. 'In 2009 hebben we de grote zaal verbouwd. Zonder de financiële bijdrage van het Havenbedrijf was dit nooit gelukt. Dit jaar vieren we ons 50-jarig bestaan. Het Havenbedrijf sponsort dit als jubileumpartner. We vieren het jubileum op verschillende manieren: we maken een tv-serie, een boek en een website met herinneringen. Dat lukt niet zonder sponsors.'

DEDOELEN.NL

EN OOK NOG...

Het Port of Rotterdam North Sea Jazz Festival, het Maritiem Museum, het Nieuwe Luxor, het ABN AMRO World Tennis Tournament, Diergaard Blijdorp, Theater Walhalla en, nieuw: het Kroon Festival 2016 (zie ook de agenda op pagina 12).

WIN

concertkaarten

Het Havenbedrijf geeft 10 kaarten weg voor een concert in de Doelen. Stuur een mailtje naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'De Doelen'.

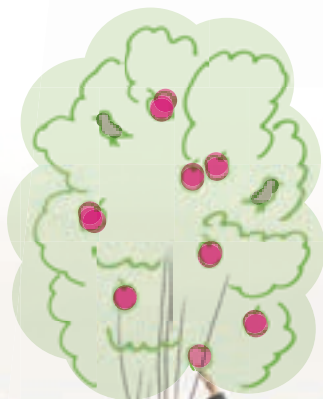


FOTO: MARC BLONMAERT

FOTO: ISTOCK



De cruiseschepen komen weer

CRUISEPORT CAPTAIN CEES IS ER KLAAR VOOR

Cees Scherpenisse legt in mei wel zestien cruiseschepen aan de kade van 'zijn' vernieuwde Cruiseport. Scherpe Cees over zijn 'uit de hand gelopen hobby'.



Deze schepen legt Cees dit voorjaar aan de kade:

OVATION OF THE SEAS

VRIJDAG 15 APRIL

Warmdraaien met maiden trip (eerste reis) van de Ovation of the Seas. Eerste bezoek van dit type schip aan de cruiseport. Het schip komt rechtstreeks van de Meyer Werft uit Papenburg, Duitsland.

ZUIDERDAM

DINSDAG 3 MEI

De pas gerenoveerde Zuiderdam arriveert voor het eerst in de Europese thuishaven van de Holland Amerika Lijn. Haar zusjes van de vistaklasse (Westerdam, Noordam en Oosterdam) gingen haar voor.

AIDA PRIMA

DONDERDAG 5 MEI

De Aida Prima, geschikt voor 3300 gasten, maakt haar eerste reis. Dit gloednieuwe schip is speciaal ontworpen om tussen thuishaven Rotterdam, Brussel, Parijs, Southampton en Hamburg te varen.

MS KONINGS DAM

VRIJDAG 20 MEI

De doop van MS Koningsdam. Dit bijna 300 meter lange schip van de Holland America Line telt 13 dekken voor passagiers, tal van eetgelegenheden, showzalen en zwembaden. Nieuw: familiehutten en kamers voor singles.

HARMONY OF THE SEAS

DINSDAG 24 MEI

Het grootste cruiseschip ter wereld legt aan: de Harmony of the Seas van rederij Royal Caribbean. Net iets groter dan haar zusjes Oasis of the Seas en Allure of the Seas. Nieuwe attractie: glijbanen die drie dekken lager uitkomen.

Check altijd de datum:
cruiseportrotterdam.com



Als Cees Scherpenisse zich begin jaren negentig hard maakt voor een cruiseterminal aan de Wilhelminakade, wordt hij keihard uitgelachen door collega's en vrienden. Welke dikke Amerikaan wil er nu met een cruiseschip Rotterdam aan-doen? Nu weten we beter. Rotterdam scoort hoog op internationale lijstjes en is hard op weg een toeristische trekpleister te worden. Cruisereizen zijn inmiddels gemeengoed. Alleen al ruim honderdduizend Nederlanders maken jaarlijks een cruise. Komende meimaand doen maar liefst zestien cruiseschepen de door gemeente en Havenbedrijf geheel gemoderniseerde Cruiseterminal Rotterdam aan. Sinds 1958 werkt Cees in de haven. Begin jaren negentig krijgt hij een verzoek van de Brits-Amerikaanse rederij Cunard. Ze zijn op zoek naar een ligplaats voor het cruiseschip Queen Elisabeth 2. Tegen de klippen op regelt Cees een ligplaats aan de Wilhelminakade, de voormalige passagiersterminal van de Holland Amerika Lijn. Hier legden in de vorige eeuw honderden lijnschepen naar Amerika aan. Maar in 1991 is de terminal een opslagplaats voor aluminium. Op 7 juni 1992, met Pinksteren, arriveert het monumentale passagiersschip Queen Elisabeth in het hart van Rotterdam.

'Het zag zwart van de mensen op de kade', herinnert Cees zich. 'Alleen heeft niemand het schip gezien, zo dicht was de mist die bewuste dag.' Scherpe Cees – zijn bijnaam dankt hij aan zijn zorgvuldigheid – zorgt als cruiseport captain dat de schepen precies op de juiste plek aan de kant komen te liggen. Liefhebbers zien schepen graag met de boeg naar zee. Zo lagen schepen vroeger altijd aan de kant, zodat ze bij onraad snel konden vluchten.

CHAMPAGNEFLES

Cees houdt met heel andere logistieke zaken rekening. 'Ik kijk vooral naar de plaats van de boarding bridge, naar de vele reddingsloepen die buitenboord hangen, de plek van de bevoorradingsluiken. Daarom komt de Aida Prima, het cruiseschip dat Rotterdam als thuishaven krijgt, ook over stuurboord voor de kant te liggen, met de boeg naar de Erasmusbrug.' Bij zijn werk komt veel meer kijken dan alleen cruiseschepen aan de kant leggen. Op 20 mei vindt bijvoorbeeld de doop van de Koningsdam van de Holland Amerika Lijn hier plaats met een feestelijke ceremonie. Natuurlijk moet de naam van het schip op de boeg vanaf de kade door toeschouwers te zien zijn. 'Daar gaat de champagnefles tegenaan', legt Cees uit. Aanleggen op

de centimeter, het is precisiewerk. Cees heeft er het volste vertrouwen in dat het gaat lukken. Eerder verrichtte hij dit huzaarenstukje al bij de doop van de Oosterdam en de Eurodam.

Mei wordt een belangrijke maand voor Cees. Na de komst van de Aida Prima en de doop van de Koningsdam is het de beurt aan de Harmony of the Seas. Daar kijkt de cruiseport captain erg naar uit. 'Het is toch het grootste cruiseschip ter wereld. Het lijkt misschien een herhalingsoefening, maar dat is het niet. Dit schip is een paar meter langer dan het zusje Oasis of the Seas dat hier anderhalf jaar geleden lag.'

Cees heeft geen last van zijn leeftijd, werken houdt hem jong. Door het succes van de cruiseterminal en de bijbehorende drukte, is hij in het seizoen bijna iedere dag op de terminal te vinden. 'Mijn vrouw gunde me deze uit de hand gelopen hobby toen ik bij het Havenbedrijf met pensioen ging. Maar het wordt haar nu wel iets te gortig.' Ooit moet hij toch stoppen, dus werkt Cees momenteel zijn opvolger in. Ondertussen kijkt hij met voldoening terug op wat hij bereikt heeft. 'Twintig jaar geleden werd ik compleet voor gek verklaard met mijn cruiseterminal. Maar in 2016 leggen hier zestig en in 2017 zelfs tachtig cruiseschepen aan. Mooier kan toch niet?'

WAAROM HET HAVENBEDRIJF IN HET BUITENLAND ACTIEF IS

Rotterdam-Jakarta-connectie

- » Het Havenbedrijf opent eind dit jaar een kantoor in Jakarta, Indonesië
- » En Azië is niet het enige continent waar het Havenbedrijf actief is
- » Roger Clasquin, directeur Port of Rotterdam International, legt uit waarom

Samen met het Indonesische staats-havenbedrijf Pelindo 1 onderzoekt het Havenbedrijf de haalbaarheid van een nieuwe haven op Noord-Sumatra. De locatie heeft de potentie om jaarlijks 200 miljoen ton over te slaan. Ter vergelijking: de jaarlijkse overslag van de Rotterdamse haven is zo'n 465 miljoen ton. Met de samenwerking wil het Havenbedrijf Indonesië toevoegen aan een netwerk van internationale havens: het World Port Network. 'Dat lukt alleen als je ook ter plekke aanwezig bent', zegt Clasquin.

IJZERSTERKE REPUTATIE

Waarom zijn internationale activiteiten zo belangrijk? Clasquin: 'Rotterdam heeft een ijzersterke reputatie. Die benutten we door aan een internationaal netwerk te werken.' Dat doet het Havenbedrijf onder andere door op meerdere plekken actief te zijn in de ontwikkeling van havens. Dat versterkt de relatie tussen Rotterdam en het wereldwijd opererende bedrijfsleven. En heeft een relatie van de Rotterdamse haven de ambitie om iets in het buitenland te doen? Dan kunnen wij ze daarbij helpen.' Het Havenbedrijf is in Oman actief als mede-eigenaar van een van de snelst



Traditionele Indonesische zeilschepen in Sunda Kelapa, de oude haven van Jakarta.

'De nieuwe haven zou jaarlijks 200 miljoen ton kunnen overslaan'

groeiende havens ter wereld: SOHAR Port and Freezone. En in Brazilië werkt het aan een nieuwe haven.

ROTTERDAMSE DIRECTHEID

Het Havenbedrijf kiest alleen locaties waar de Rotterdamse haven en de hier gevestigde bedrijven beter van worden. Ook is van groot belang dat buitenlandse activiteiten nooit ten koste gaan van Rotterdam zelf, benadrukt Clasquin: 'We nemen maatregelen om de risico's zo veel mogelijk te beper-

Roger Clasquin (links op de foto) in Jakarta voor onderhandelingen over een nieuwe haven.



ken. En investeringen daar gaan nooit ten koste van investeringen in Rotterdam.' In het buitenland wil men graag de hulp van het Havenbedrijf om verder te komen. De afdeling van Clasquin analyseerde de afgelopen acht jaar zo'n 140 locaties. Slechts met zes ging het Havenbedrijf verder. 'De Rotterdamse haven heeft wereldwijd een voorbeeldfunctie, vooral als het gaat om duurzaamheid en de relatie tussen stad en haven. Andere partijen maken graag gebruik van onze kennis en ervaring, maar wij stappen er alleen in als we de positie van Rotterdam ermee kunnen versterken.' Als het Havenbedrijf kiest voor een buitenlandse locatie, gaan Nederlandse bedrijven vaak mee. 'Door daar aanwezig te zijn, creëren we tevens kansen voor Nederlandse bedrijven. Baggeraars bijvoorbeeld', zegt Clasquin. 'De Nederlandse mentaliteit is populair. Nederlanders stropen de mouwen op. Aan de Rotterdamse directheid moeten ze in het buitenland soms wat wennen, maar uiteindelijk kunnen ze die wel waarderen.'

Keep it cool

Exotische groenten, noten, vlees en vis in de schappen van de supermarkt: dikke kans dat ze via de haven van Rotterdam ons land zijn binnengekomen. Duizenden kilometers over de oceaan en toch kraakvers. Zo werkt gekoeld vervoer per koelcontainer ('reefer').

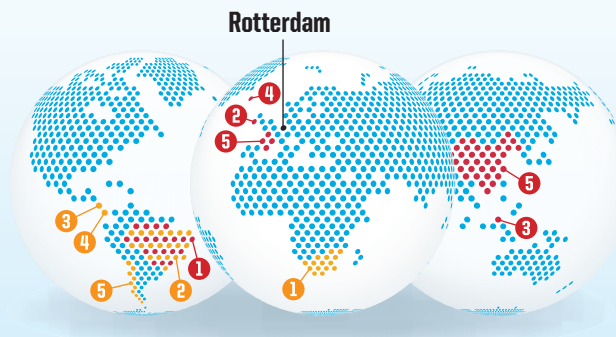
HIER KOMEN DE MEESTE GEKOELDE PRODUCTEN VANDAAN

Top 5 vers fruit

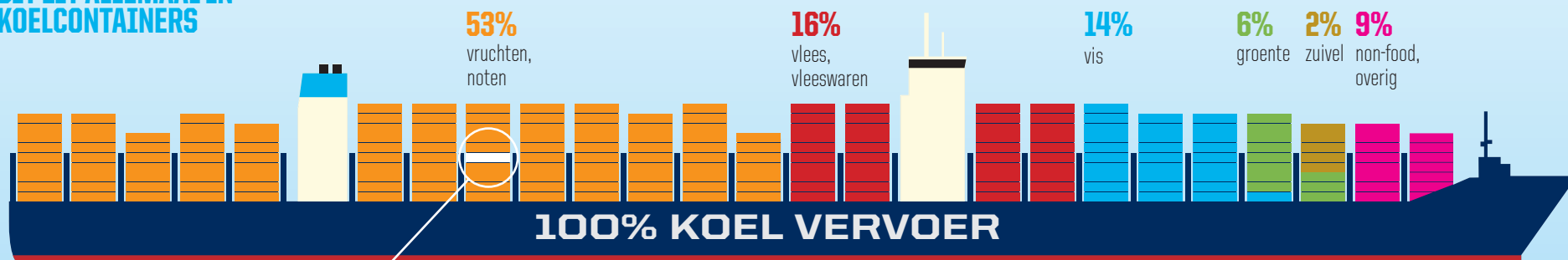
- 1 Zuid-Afrika
- 2 Brazilië
- 3 Costa Rica
- 4 Panama
- 5 Chili

Top 5 vlees en vis

- 1 Brazilië
- 2 Ierland
- 3 Singapore
- 4 IJsland
- 5 China & Frankrijk



DIT ZIT ALLEMAAL IN KOELCONTAINERS



ZO BLIJFT EEN REEFER KOEL



- 1 Net als een koelkast koelt een reefer op stroom. Is er geen stopcontact? Dan gaat het diesellaggregaat aan.
- 2 Fruit, groenten en bloemen 'ademen'. Een gasventiel zorgt voor een optimaal binnenklimaat.
- 3 Overtollige warmte wordt met een ventilator weggeblazen.

GEKOELD VERVOER IN CIJFERS



ELK PRODUCT DE JUISTE VERVOERSTEMPERATUUR



HAVEN VAN DE TOEKOMST: 5 VOORBEELDEN UITDAGINGEN

In 2050 is het wereldwijd vrijwel afgelopen met de uitstoot van CO₂; dat is de ambitie van het in Parijs gesloten klimaatakkoord. Rotterdam is al veel langer bezig met de omslag naar duurzaam en schoon. Vijf voorbeelden van de haven van de toekomst die je vandaag al in werking kunt zien.

1 HAVENINDUSTRIE ALS STADSVARMIING

De Rotterdamse haven heeft een overschot aan warmte. De omwonenden van de haven kunnen er wel wat van gebruiken. Dat is het simpele idee achter Warmtenet Rotterdam. Via een 26 kilometer lange buis wordt de restwarmte van industriële processen – die voorheen via de schoorsteen of het oppervlaktewater verdween – van de haven naar de stad getransporteerd. Momenteel levert de havenindustrie zo genoeg warmte voor ongeveer 50.000 huishoudens. Zo verstoken deze afnemers, waaronder bijvoorbeeld het Maasland Ziekenhuis, veel minder fossiele brandstoffen. Dat is ook goed voor de lokale luchtkwaliteit. Er liggen plannen klaar om Warmtenet Rotterdam uit te breiden tot een 'warmterotonde' die een groot deel van Zuid-Holland, inclusief glastuinbouw, verwarmt.

2 VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) ALS 'OVERGANGSBRANDSTOF'

De haven van Rotterdam speelt een pioniersrol bij de invoering van LNG (vloeibaar en daarmee kleiner en makkelijker te vervoeren aardgas) als alternatieve transportbrandstof. Van alle fossiele brandstoffen komen bij verbranding van aardgas de minste schadelijke stoffen vrij (zoals fijnstof, zwavel- en stikstofoxiden en CO₂). Dat maakt aardgas de beste 'overgangsbrandstof' richting het *zero emission*-tijdperk. Daarom heeft het Havenbedrijf fors geïnvesteerd in allerlei LNG-faciliteiten. Niet alleen zee- en binnenvaartschepen kunnen in Rotterdam vloeibaar aardgas 'bunkeren' (tanken), maar ook vrachtwagens kunnen in de Waalhaven terecht bij het eerste Europese LNG-tankstation. Maar het Havenbedrijf stimuleert meer alternatieve brandstoffen, zoals waterstof. Dit is misschien wel dé schone brandstof van de toekomst. Bij de verbranding ontstaat, naast energie, alleen water. In de haven rijden al waterstofauto's – waaronder één van het Havenbedrijf – die kunnen tanken bij een speciaal waterstoftankstation.

5

*uitdagingen
op weg naar de
100% duurzame
haven van 2050*

Nico van Dooren (hoofd energie en procesindustrie) en Eric van der Schans (hoofd milieumanagement) houden zich bij het Havenbedrijf

bezig met de opdracht waarvoor de haven, net als andere delen van de samenleving, zich de komende decennia geplaatst ziet: de transformatie naar een duurzaam havencluster dat niet vervuult, niet verspilt en onderdeel uitmaakt van een 'circulaire economie'. Vijf uitdagingen waarvoor Rotterdam zich gesteld ziet.

1 *Rotterdam is van oudsher een oliehaven, maar de rol van olie wordt in de toekomst kleiner. Wat betekent dat voor Rotterdam?*

Eric: 'Wat duidelijk is: we zitten niet in een tijdperk van verandering, maar in een verandering van tijdperk. De lineaire economie maakt plaats voor een circulaire economie, waarin we grondstoffen hergebruiken en energie afkomstig is

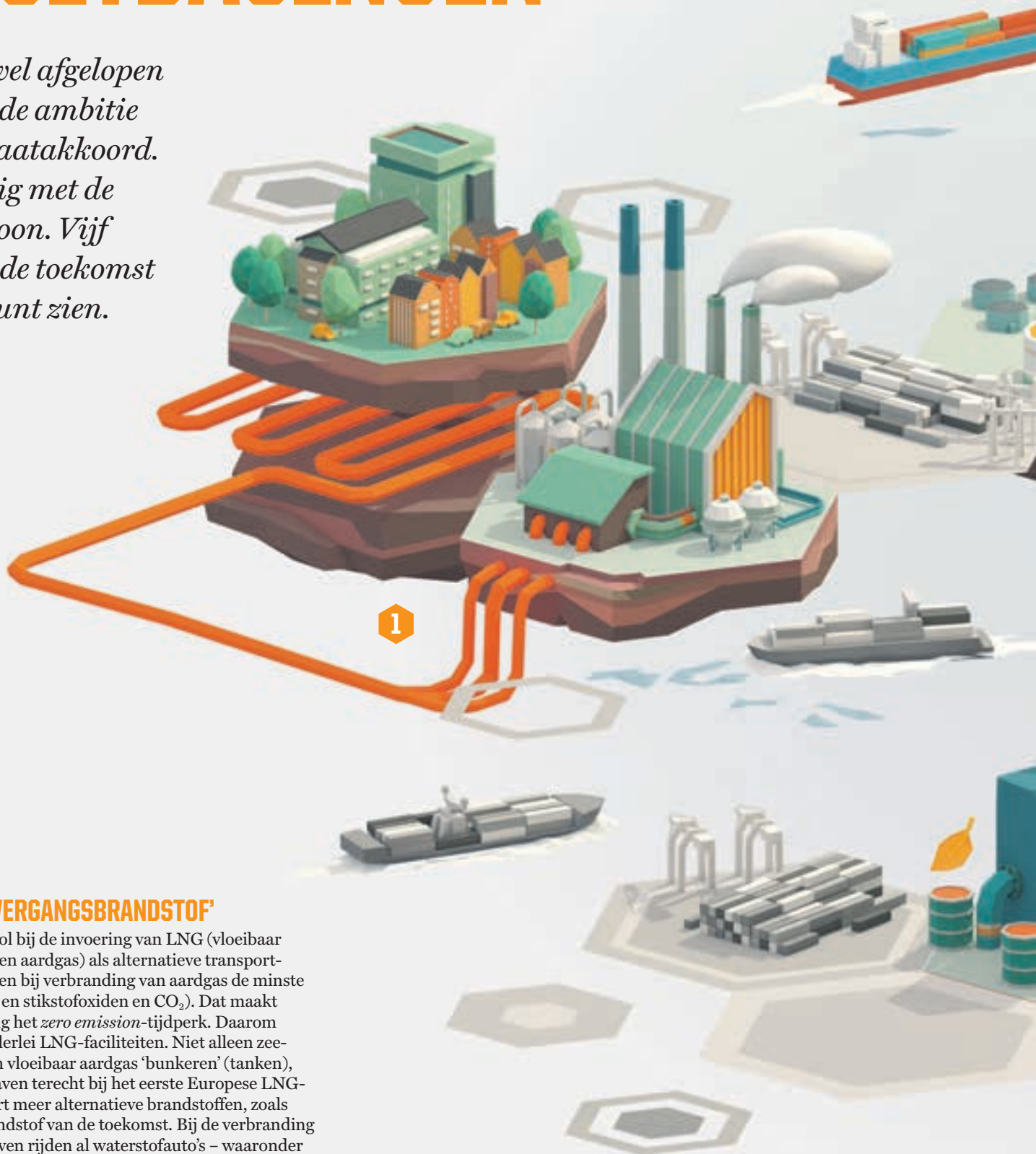
uit hernieuwbare bronnen, zoals zon en wind. Het klopt dat olie en andere fossiele brandstoffen die belangrijk zijn voor de havenindustrie minder belangrijk worden en dat de chemische sector steeds meer gaat draaien op plantaardige gewassen. Dan spreken we over biochemie. En dat kan volledig duurzaam als we de kringlopen van productie en gebruik door recycling en hergebruik sluiten. Kortom, de petrochemische industrie verdwijnt in de verre toekomst uit de haven. Maar de biochemische industrie, die er eigenlijk hetzelfde uitziet, komt daarvoor in de plaats.'

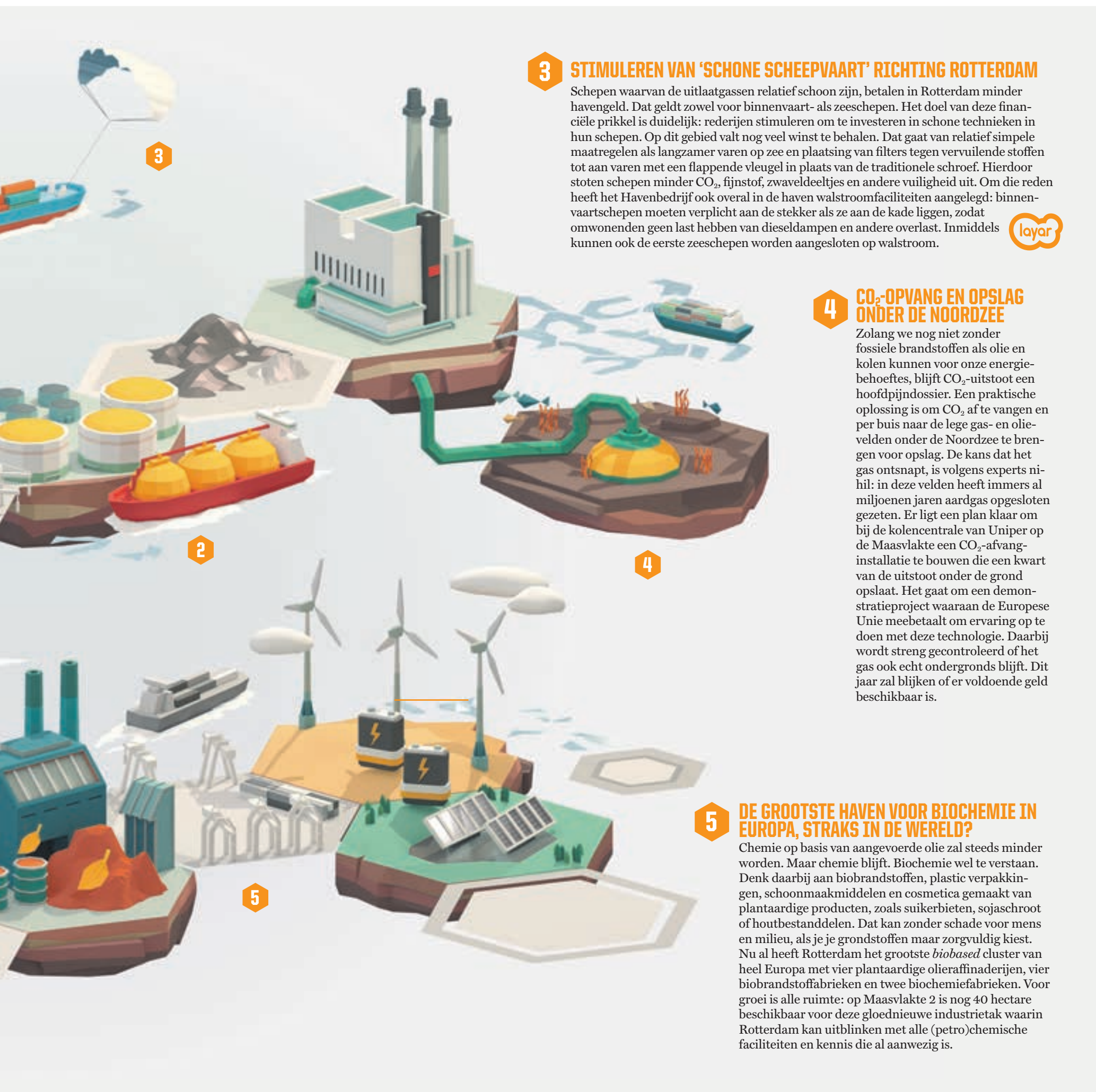
2 *Hoe komen we af van de CO₂ die de havenindustrie produceert?*

Nico: 'Een belangrijke oplossing is CO₂ afvangen en via pijpleidingen naar de kassen

in het Westland brengen. CO₂ is voedsel voor de gewassen, waardoor ze sneller groeien. We doen dit al op kleine schaal, maar we willen het groter aanpakken. Het wordt pas echt efficiënt als we dit combineren met de aanleg van een 'warmterotonde', zoals het plan is, waarmee we industriële restwarmte naar kassen en woningen brengen. Momenteel gooien we jaarlijks restwarmte ter waarde van 6 miljard euro weg, daar valt nog veel winst te behalen.'

Eric: 'Maar hiermee alleen redden we het niet. De CO₂ die overblijft, moeten we opslaan onder de grond. We willen dit graag testen bij Uniper op de Maasvlakte (zie hierboven voorbeeld 4, red.). Zolang we ons in de overgangsfase bevinden van het fossiele naar het volledig duurzame tijdperk, hebben we deze afvangtechnologie hard nodig.'





3 STIMULEREN VAN 'SCHONE SCHEEPVAART' RICHTING ROTTERDAM

Schepen waarvan de uitlaatgassen relatief schoon zijn, betalen in Rotterdam minder havengeld. Dat geldt zowel voor binnenvaart- als zeeschepen. Het doel van deze financiële prikkel is duidelijk: rederijen stimuleren om te investeren in schone technieken in hun schepen. Op dit gebied valt nog veel winst te behalen. Dat gaat van relatief simpele maatregelen als langzamer varen op zee en plaatsing van filters tegen vervuilende stoffen tot aan varen met een flappende vleugel in plaats van de traditionele schroef. Hierdoor stoten schepen minder CO₂, fijnstof, zwaveldeeltjes en andere vuiligheid uit. Om die reden heeft het Havenbedrijf ook overal in de haven walstroomfaciliteiten aangelegd: binnenvaartschepen moeten verplicht aan de stekker als ze aan de kade liggen, zodat omwonenden geen last hebben van dieseldampen en andere overlast. Inmiddels kunnen ook de eerste zeeschepen worden aangesloten op walstroom.



4 CO₂-OPVANG EN OPSLAG ONDER DE NOORDZEE

Zolang we nog niet zonder fossiele brandstoffen als olie en kolen kunnen voor onze energiebehoefte, blijft CO₂-uitstoot een hoofdpijndossier. Een praktische oplossing is om CO₂ af te vangen en per buis naar de lege gas- en olievelden onder de Noordzee te brengen voor opslag. De kans dat het gas ontsnapt, is volgens experts nihil: in deze velden heeft immers al miljoenen jaren aardgas opgesloten gezeten. Er ligt een plan klaar om bij de kolencentrale van Uniper op de Maasvlakte een CO₂-afvanginstallatie te bouwen die een kwart van de uitstoot onder de grond opslaat. Het gaat om een demonstratieproject waaraan de Europese Unie meebetaalt om ervaring op te doen met deze technologie. Daarbij wordt streng gecontroleerd of het gas ook echt ondergronds blijft. Dit jaar zal blijken of er voldoende geld beschikbaar is.

5 DE GROOTSTE HAVEN VOOR BIOCHEMIE IN EUROPA, STRAKS IN DE WERELD?

Chemie op basis van aangevoerde olie zal steeds minder worden. Maar chemie blijft. Biochemie wel te verstaan. Denk daarbij aan biobrandstoffen, plastic verpakkingen, schoonmaakmiddelen en cosmetica gemaakt van plantaardige producten, zoals suikerbieten, sojaschroot of houtbestanddelen. Dat kan zonder schade voor mens en milieu, als je grondstoffen maar zorgvuldig kiest. Nu al heeft Rotterdam het grootste *biobased* cluster van heel Europa met vier plantaardige olieraffinaderijen, vier biobrandstoffabrieken en twee biochemiefabrieken. Voor groei is alle ruimte: op Maasvlakte 2 is nog 40 hectare beschikbaar voor deze gloednieuwe industrietak waarin Rotterdam kan uitblinken met alle (petro)chemische faciliteiten en kennis die al aanwezig is.

3 (Zee)schepen zijn notoire CO₂-producenten. Hoe krijgen we die schoon?

Eric: 'Als Havenbedrijf stimuleren we schone schepen door ze korting te geven op het havengeld. Zo wordt het voor rederijen interessant om te investeren in schepen die varen op schonere brandstoffen, bijvoorbeeld vloeibaar aardgas (LNG). Daarom hebben we ook geïnvesteerd in faciliteiten waardoor schepen hier LNG kunnen bunkeren (zie kader, red.). Rotterdam loopt daarin echt voorop. Ook zijn we als Havenbedrijf voorstander van strengere afspraken over *emission control areas*. Dat zijn de kustgebieden waarin schepen moeten overschakelen op schonere brandstoffen. Graag zouden we zien dat die zone wordt

uitgebreid van de Noordzee en de Baltische Zee naar heel Europa en bovendien voor meer stoffen geldt, zoals stikstof.'

4 De circulaire economie vraagt om een compleet andere manier van denken en ondernemen. Hoe krijg je dat tussen de oren van de 'oude haven'?

Nico: 'Door nieuwe verdienmodellen te introduceren die een duurzame manier van werken belonen. Neem een waterbedrijf dat proceswater levert aan de industrie. Als dit bedrijf nu niet wordt betaald per liter geleverd water, maar bijvoorbeeld voor de dienst 'koeling', dan zit daar een prikkel in om dat met zo min mogelijk water te doen. Dat soort *incentives* moet je overal zien in te bouwen. Daarin proberen we als Havenbedrijf ook

te bemiddelen. Zo zijn we nu bezig om een producent van bioplastic te koppelen aan een bedrijf dat plastic kan recyclen zonder kwaliteitsverlies. Normaal holt de kwaliteit van het plastic achteruit na elke recyclingronde, zodat je er uiteindelijk alleen nog bermpaaltjes van kunt maken. Maar in dit geval krijg je plastic waarmee je bijvoorbeeld opnieuw voedselverpakkingen kunt maken. Dan is de kringloop gesloten.'

5 Even een uitdaging aan ons voorstellingsvermogen: we stappen in een tijdsmachine en reizen naar de haven van 2050, wat zien we?

Eric: 'De haven zal stiller zijn, want veel meer gebeurt op elektriciteit of waterstof. Je herkent de kustlijn van Maasvlakte 2

aan die prachtige rij windturbines. Ook zie je overal zonnepanelen, op daken en water, zoals er nu al in de Slufter liggen.'

Nico: 'Tegelijkertijd denk ik dat we in de haven van 2050 nog heel veel uit de haven van 2016 herkennen. Er liggen nog steeds grote containerschepen en we zien nog altijd allerlei chemische fabrieken met hun karakteristieke pijpen en leidingen. Alleen draaien ze op biochemie en ontbreken de rookpluimen, want we laten geen warmte meer verloren gaan.'

Meer weten? Lees de uitgebreide versie van dit artikel op:

WWW.PORTOFROTTERDAM.COM/HAVENKRANT



HAVEN IN BEELD *De havenspoorlijn*

In het buitenland zijn ze wel eens jaloers op onze havenspoorlijn. En dan vooral omdat we in Nederland – en dat is vrij uniek – hebben gekozen voor aparte sporen voor goederen- en persontreinen. Handig, want zo kunnen goederentreinen zoveel mogelijk woonkernen vermijden. En dat scheelt geluidshinder. Want ga maar na: per maand rijden tussen de 2500 en 3000 treinen de Rotterdamse haven in en uit. Die goederentreinen rijden in de haven over de ruim veertig kilometer lange Havenspoorlijn tussen IJsselmonde/Kijfhoek



FOTO: ERIC BAKKER

en de Maasvlakte. Richting Duitsland, over de Betuweroute, rijden alleen al vijfhonderd goederentreinen per week. De verwachting is dat dit aantal over tien jaar is verdubbeld.

Vraag: hoe wordt de aanpassing aan het spoor bij Emmerich en Oberhausen, waardoor de Betuweroute beter op Duitsland aansluit, ook wel genoemd?

Stuur het antwoord op deze vraag naar havenkrant@portofrotterdam.com en maak kans op het boek 'Holland Amerika Lijn, geschiedenis van een rederij' van Nico Guns, dat in april verschijnt.



Oplossing prijsvraag Havenkrant 28

Welke plek zien we op deze foto? Beereiland, een geliefde rustplaats voor zeehonden. De tien prijswinnaars hebben het boek 'De haven van Rotterdam' inmiddels ontvangen.



Scheepsschroef uit de printer

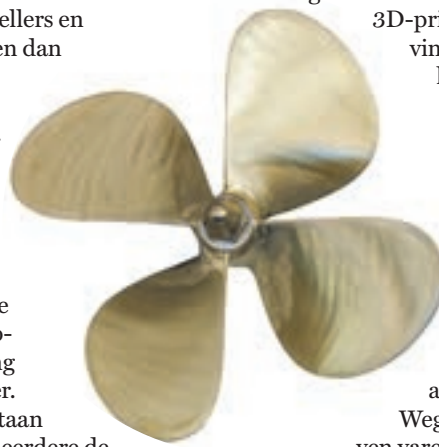
- » Met 3D-printers kun je scheepsonderdelen, zoals schroeven en propellers, printen
- » Zo hoeven schepen minder lang te wachten op nieuwe onderdelen
- » De eerste experimenten zijn veelbelovend

Waar menig bedrijf de werknemers vraagt om minder te printen, is het verzoek in de Rotterdamse haven juist om méér te printen. 3D-printen welteverstaan. De reden? Een *pilot* met deze nieuwe techniek, georganiseerd door InnovationQuarter, RDM Makerspace en Havenbedrijf Rotterdam. Zij ontwikkelen een Fieldlab Additive Manufacturing, een proeftuin met 3D-metaalprinters op RDM Rotterdam.

GEEN WACHTTIJD

De 3D-printtechniek ontwikkelt zich razendsnel. Relatief dure objecten zoals protheses en gehoorapparaten worden al in drie dimensies uitgeprint. Ook voor de scheepvaart is dit een interessante innovatie. Schepen moeten in de

haven vaak weken wachten op nieuwe onderdelen. En dat kost geld. Maar als een fabrikant de ontwerptekening opstuurt, kan het onderdeel 'gewoon' in Rotterdam worden geprint. Schroeven, propellers en andere onderdelen hoeven dan niet meer te worden verscheept. Dat scheelt tijd, geld én het is duurzamer. Het Havenbedrijf wil samen met partners voorop lopen in de toepassing van dit soort innovaties. Medeoprichter van RDM Makerspace Vincent Wegener ziet grote voordelen: '3D-printing maakt de keten efficiënter. Een voorbeeld: soms bestaan scheepsonderdelen uit meerdere delen. Waar de delen aan elkaar vast zitten, zie je slijtage. Dankzij 3D-printing kunnen onderdelen uit één stuk worden gemaakt.



Onderdelen gaan dan veel langer mee.'

Op RDM staan al 3D-printers die ondernemers, professionals en studenten kunnen gebruiken. Wegener: 'Ontwikkelingen als

3D-printing zorgen voor verschuivingen in de functie van de haven en dus ook in de werkgelegenheid. In de toekomst hebben we hoogopgeleiden nodig die kunnen omgaan met 3D-printers.' Als steeds meer spullen uit de printer rollen, is de haven dan straks overbodig?

'De haven zal blijven bestaan, maar op een andere manier,' zegt

Wegener. 'Schepen zullen blijven varen, bijvoorbeeld voor het ver-

voer van groente en fruit. En voor 3D-printing heb je altijd plastics en poeders nodig die moeten worden aangevoerd.'



Carrière in de haven

Ruim 1200 bedrijven zijn actief in de haven, met ruim 180.000 arbeidsplaatsen. Veel havenwerkers gaan de komende jaren met pensioen. Zo ontstaan jaarlijks ruim 2000 vacatures. Er zijn in de periode 2016 - 2030 zo'n 6000 extra werknemers nodig, vooral met een technische of logistieke opleiding. Werken in de haven betekent allang geen vieze handen meer, maar een baan met toekomstperspectief en doorgroeimogelijkheden.

Kijk voor vacatures op:
talent-gezocht.nl
watertalent.nl
maritiemevacaturebank.nl
portofrotterdam.com/vacatures
rotterdamportinfo.com

HANDEN UIT DE MOUWEN *voor veilige tankopslag*



Martin:
'Ik ben echt trots op het bedrijf waar ik werk'

Operators Martin Prins en Ricky Mailuhu werken bij Vopak dat dit jaar zijn 400-ste verjaardag viert. De bedrijfstrots is groot. 'Als je aan mijn bedrijf komt, dan kom je aan mij.'

'Het voelt al sinds het begin alsof we vader en zoon zijn', vertelt Ricky Mailuhu (29) over de innige samenwerking met zijn bijna dertig jaar oudere collega Martin Prins (56). De operators werken op de Vopak Tank Terminal Rotterdam (TTR) in de Botlek met gevaarlijke stoffen. Een goede samenwerking is dus essentieel. Veiligheid staat voorop. Bij het verplaatsen van producten zijn beschermende kleding en gasmaskers verplicht. Mailuhu: 'De eerste keer dat je met deze producten aan de slag gaat, is best spannend. Als iets niet goed gaat, kan dat grote gevolgen hebben. Je mag geen fouten maken.' Vopak is gespecialiseerd in de op- en overslag van gassen, olieproducten en vloeibare chemicaliën, bijvoorbeeld om schoon-

maakmiddel of plastic van te maken. De ladingen arriveren per schip, trein en truck en de operators zorgen dat ze veilig in de tanks belanden en vice versa. Prins: 'Vierhonderd jaar geleden was het wel anders. In die tijd werden thee, porselein en andere droge producten opgeslagen.' Prins begon 36 jaar geleden bij een van de voorgangers van het huidige tankopslagbedrijf. Vopak ontstond in 1999 door een fusie. De havenwerker maakte de overgang van dichtbij mee. 'We mopperen altijd over wat er beter kan, maar ik ben echt trots op het bedrijf waar ik werk.' Mailuhu, die inmiddels in de leer is om het werk vanuit de controlekamer op de terminal te coördineren: 'Vopak is heel goed voor zijn mensen.' Prins lacht: 'Als je aan mijn bedrijf komt, dan kom je aan mij!'

WAT DOET EEN OPERATOR?

De operators van Vopak laden en lossen producten vanuit schepen, treinen en trucks in tanks en andersom. Operators hebben daarbij een belangrijke

taak: zij zorgen ervoor dat producten juist en veilig worden verplaatst. Vopak is in 1999 ontstaan door een fusie tussen Pakhoed en Van Ommeren,

waarbij de ontstaansgeschiedenis te traceren tot 1616. Vopak viert dit jaar dus zijn 400-ste verjaardag.
WWW.VOPAK.NL

7.150 pk



FOTO: KOTUG

Van containerschip tot tankerreus, zonder sleepboot komen ze de haven niet in. Welkom aan boord van rotortug RT Evolution van Kotug. Kapitein Daniël Pot leert ons de fijne kneepjes van het slepersvak.

Het is twee uur 's middags en voor de drie bemanningsleden van de dertig meter lange sleper de RT Evolution, is de werkdag net begonnen. Kapitein Daniël Pot schenkt koffie in voor machinist André Visser die de slaap uit zijn ogen wrijft. 'Onze laatste dienst eindigde om zes uur vanochtend, vandaar.' Plaats van handeling is de *messroom*, zeg maar de huiskamer van de sleepboot. Er liggen tijdschriftjes, er staat een televisie en een computer met internet. Hier zitten de drie bemanningsleden meestal als ze niet aan het werk zijn. Of als het rustig is, zoals nu. Pas vanavond staat het eerste assistentieverzoek in de planning. De reden: storm. 'Veel schepen wachten tot de wind gaat liggen,' zegt Daniël. 'Maar je weet het nooit, het kan ineens druk worden. Dat is het mooie aan dit vak, geen werkdag is hetzelfde.'

JOYSTICKS

Op de RT Evolution heeft de storm nauwelijks vat, zo blijkt als we het ruime sop kiezen. Dat moet ook wel, want de omstandigheden op het water – zeker op zee – zijn soms verraderlijk. Als de Evolution een containerreus op sleeptouw heeft, moet zij snel kunnen reageren. 'Zo'n groot schip vangt ontzettend veel wind en is bij lage snelheid vrijwel stuurloos,' legt Daniël uit vanuit zijn kapiteinsstoel. Achter het glas ontvouwt zich het Yangtzekanaal in een 360-graden-panorama. Het lijkt wel de cockpit van een ruimteschip, zo hightech oogt alles: een strak, grijs dashboard met knoppen en schakelaars en drie prominente joysticks. 'Hiermee kan ik de drie roerpropellers besturen,' legt Daniël uit. 'Twee aan de voorkant, één aan de achterkant. Dankzij dit unieke concept is dit type sleepboot, de rotortug, extreem wendbaar. Het schip kan binnen acht seconden volledig rond de as draaien.'

CODETAAL

Om sleepbootkapitein te worden, moet je uit het juiste hout zijn gesneden. Het vak vraagt om goede reflexen, stressbestendigheid en veel anticipatievermogen. Maar óók om goede communicatieve vaardig-

heden, want slepen doe je niet alleen. Er zijn minimaal twee sleepboten, één voor, één achter. Bij harde wind kunnen het er zelfs vier zijn. 'Die beslissing neemt de loods,' zegt Daniël. 'De loods komt aan boord van het schip dat de haven aandoet en overziet vanaf de brug het totaalplaatje en heeft de leiding.' De commando's van de loods aan de sleepers zijn kort en ter zake. Een kwartje erbij, een halve eraf, codetaal voor hoe hard er gesleept moet worden. Veel komt aan op gevoel en ervaring. Alle sleepbootkapiteins hebben dan ook een langdurige *on-the-job* training achter de rug.

KRACHTPATSER

Wie bij een sleepboot nog aan smeerolie en dieselwalmen denkt, moet zijn beeld drastisch bijstellen. Niet alleen de brug oogt *hightech*, zelfs de machinekamer is

RT EVOLUTION IN CIJFERS

2014 bouwjaar

32 meter lang

12,6 meter breed

3 motoren, type Caterpillar 3512 C

3 x 1.765 kiloWatt vermogen (7.150 pk)

80 ton trekkracht

13,5 knopen maximale snelheid (25 km/u)

om door een ringetje te halen zo schoon. Dit is het luid bonzend hart van deze krachtpatser die in totaal meer dan 80 ton aan trekkracht levert, oftewel ruim 7.150 ouderwetse pk's. Het schip vaart op diesel, maar ook op elektriciteit want deze sleepboot is hybride, net als bijvoorbeeld een Toyota Prius (zie kader). En net als een moderne auto is ook deze één jaar oude sleepboot een halve computer. Via een monitor volgt André Visser in *realtime* wat er in de machinekamer precies gebeurt. 'Het is mijn taak om problemen vóór te zijn door in te grijpen als iets niet goed loopt.' Zo nodig zet André een Skypeverbinding op met de ontwerper van het hybride systeem in Canada. 'Dan logt er daar iemand in die het systeem op afstand overneemt.'

KIP-KERRIE

Vanuit de buik van de sleepboot klimmen we weer omhoog, langs de opgeruimde slaapkamers voor de matroos, machinist en kapitein – allemaal voorzien van een eigen douche en toilet. 'De tijd dat alleen de kapitein een badkamer had, is allang voorbij hoor,' zegt Daniël lachend. We ar-

riveren bij de keuken waar matroos Marino Dos Santos Cardoso in een pan roert. De geur van kip-kerrie verspreidt zich door het schip. Marino verheugt zich op zijn verlof dat morgen begint. 'Na twee weken aan boord heb je wel weer zin om naar huis te gaan,' zegt de Kaapverdiaan. Daniël heeft gekozen voor een korter werkrooster: week op, week af. 'Met een gezin met twee kleine kinderen is dat soms best lastig. Maar het is *part of the job*,' zegt hij.

GEEN DAG HETZELFDE

De werkweken zijn intensief. Als driekoppige bemanning moet je wel goed met elkaar door één deur kunnen. Daniël: 'In dit vak breng je vaak meer tijd met je collega's door dan met je vrouw en kinderen. Ik heb het getroffen, wij hebben aan een half woord genoeg.' Ondertussen giert buiten nog steeds de storm. Verzoeken om assistentie blijven uit. Pas in de avond zal de wind gaan liggen. 'Zoals ik al zei, geen dag is hetzelfde,' zegt Daniël. 'Dat geeft ons mooi de tijd voor klusjes. Onderhoud, schoonmaken, veiligheidsdocumentatie bijwerken.' Maar eerst: aan tafel. De kip-kerrie is klaar.



Met joysticks bestuurt kapitein Daniël de roerpropellers, matroos Marino maakt kip-kerrie en machinist André werkt in zijn schone machinekamer.

FOTO'S: JIM GOLLER

DE PRIUS ONDER DE SLEEPBOTEN

De RT Evolution (waarop wij meevoeren) en de RT Emotion wonnen onlangs de KNVR Shipping Award, dankzij de hybride techniek die in deze sleepboten is toegepast. Beide Kotug-slepers kunnen op

elektriciteit én diesel varen. Hierdoor verbruiken ze 25 procent minder brandstof dan de vorige generatie sleepboten. En dus stoten ze ook 25 procent minder CO₂ en fijnstof uit.

FAMILIEBEDRIJF KOTUG

Maritiem dienstverlener Kotug heeft wereldwijd vijftig sleepboten varen, waaronder zo'n tien in de haven van Rotterdam. De geschiedenis van het familiebedrijf gaat terug tot 1911 toen

Antonie Kooren, de betoovergrootvader van de huidige topman Ard-Jan Kooren, zijn eerste sleepboot bouwde. En nog altijd ontwikkelt het bedrijf zijn eigen schepen. Dit jaar start een nieuw

hoofdstuk: Kotug en Smit hebben aangekondigd om hun Europese havensleepdiensten gezamenlijk voort te zetten onder de vlag 'Kotug Smit Towage'.

WWW.KOTUG.COM

100%

HAVENSTAD

*Miss Beauty of Zuid-Holland
Elize de Jong geeft tips voor
uitgaan in haar haven.*

Tip UITWAAIEN

Aan het strand

'Ik ben geboren in Rockanje en gek op het strand. Het voelt als thuiskomen. Vroeger was ik er 's zomers echt elke dag te vinden. Het is iedere dag anders. Je weet nooit wat je tegenkomt. Pas lag het strand bijvoorbeeld vol met zeesterren. Het Maasvlaktestrand is natuurlijk nog heel nieuw, toch vind ik het prachtig. Ik ga er weleens heen met vrienden met honden. Lekker uitwaaien. Ik zou nooit naar bijvoorbeeld Brabant kunnen verhuizen, dat vind ik echt te ver van zee. Ik woon nu in Spijkenisse, dat vind ik eigenlijk al te ver!'

WWW.MAASVLAKTE2.COM

Tip HOTEL NEW YORK

Toetjes eten in HNY

'Hotel New York ademt geschiedenis. Het is zo mooi om er rond te kijken. Ik ga er graag heen voor een *high-tea* met vriendinnen. Je kunt er lekker eten. Een mooie afsluiter na een dagje stad. En wist je dat er in de zomer ligstoelen staan op het grasveld naast het hotel? Daar kun je heerlijk een middag zitten en de schepen voorbij zien varen. Ik heb geen lievelingsgerecht bij Hotel New York, maar ik kan rustig alleen maar toetjes eten!'

WWW.HOTELNEWYORK.NL

Tip SPOTTEN

Schepen spotten

'De Papegaaienkolk bij de Maasvlakte vind ik een gave plek. Hier kan ik samen met mijn stiefvader uren kijken naar de schepen die de haven in en uit varen. Zeker nu ik niet meer in de haven werk. Die schepen zijn zo groot, echt bizar. Ik heb trouwens gehoord dat je aan Slag Maasmond ook heerlijke patat kunt eten. Dat ga ik deze zomer zeker een keer doen.'

'Het strand
voelt als
thuiskomen'



'Mijn vriend en mijn stiefvader werken in de haven, net als mijn beide opa's deden. Een van hen was zelfs schipper', vertelt Elize de Jong (20) uit Spijkenisse. Elize komt uit een echte havenfamilie. Zelf heeft ze ook in de haven gewerkt, twee jaar op de ECT Delta Terminal op de Maasvlakte. Dat deed ze naast haar rechtenstudie. Ze voelt zich thuis tussen de 'havenbonken'. Dat ze de titel *Miss Beauty of Zuid-Holland* won, beschouwt ze vooral als een uit de hand gelopen grap. Sinds haar missverkiezing reist Elize regelmatig naar het buitenland voor modellenwerk. 'Toch ben ik liever in de haven'. Graag zou ze er weer een baan vinden.

'Toen ik bij ECT begon, dacht ik: Dat is niks voor mij, werken in een mannenwereld.' Maar de bijbaan beviel. 'Je doet echt belangrijk werk. Mensen zitten soms net op dat ene product in een container te wachten. En als je een fout maakt door bijvoorbeeld een container naar het verkeerde land te sturen, kost dat veel geld.' Vanuit een kraan op ongeveer vijftien meter hoogte gaf Elize aanwijzingen aan de kraanmachinisten waar de containers moesten worden geladen of gelost. Baan of geen baan in de haven: nog steeds is Elize er regelmatig te vinden om schepen te spotten. Of om te genieten van de grootsheid van de terminals. Ze voelt zich thuis in de haven en hoopt dat er in juni weer vakantiebanen vrijkomen bij ECT: 'Dan ga ik zeker solliciteren!'



Kinderspagna

HELDEN op zee



Win

GRATIS VRIJKAARTEN

De Havenkrant geeft **2 x 2 vrijkaarten** voor de dansvoorstelling Zeehelden weg op dinsdag 3 mei, 15.00 uur, Maaspodium, St. Jobsweg 3, Rotterdam. Stuur een mailtje naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Zeehelden'. MAASTD.NL

layar

Voel jij je in bad wel eens een kapitein of een piraat midden op de oceaan? En ga je kopje onder, zie je dan zomaar ineens een zeemeermin zwemmen of duizenden felgekleurde vissen? Dan is de dansvoorstelling Zeehelden (6+) iets voor jou. Die gaat over de magische krachten van de zee die altijd vol spannende verhalen zit.

1 APRIL grap?

Ieder jaar op 1 april vieren de Briellenaren feest. Iedereen draagt kleding uit de tijd van de Tachtigjarige Oorlog en in het openluchttheater speelt het stuk 'De sleutel van de stad'. Waarom is het eigenlijk feest op 1 april in Den Briel? Bezoek het Historisch Museum Den Briel en na afloop weet je precies hoe het zit met de bril van Alva, de Spanjaarden én de Watergeuzen. HISTORISCHMUSEUM-DENBRIEL.NL

Behouden VAART

Op 21 mei wordt cruiseschip MS Koningsdam gedoopt in de Rotterdamse haven. Hoe doop je een schip? Met een fles champagne hangend aan een touw dat je stukslaat tegen de boeg, de voorste punt van het schip. Onder tusschen spreekt iemand de woorden 'Ik doop u en wens u en uw bemanning een behouden vaart.' Schepen beschermen door ze te dopen, dat deden de oude Grieken al, met water. Later werd dat wijn en weer later champagne. Zou hierna energiedrank volgen?

Lesje modelbouwen

Je begint met Duplo, dan stap je over op Lego en wie het nog échter wil, gaat modelbouwen. Opa Leo Montfrooij bouwde de Rotterdamse haven na in het klein. Hij geeft drie tips.



FOTO: GERLINDA SCHARLIER

1 VROEG BEGINNEN

Gek op bouwen met Lego? Dan is modelbouwen misschien wel iets voor jou. Er bestaan modelbouwdozen waarmee je een schip of vliegtuig onderdeelje voor onderdeelje in elkaar zet. Zelf beschilderen natuurlijk, om het nog echter te laten lijken. Leo begon ooit met treinbanen. Leo: 'Met een beginnersdoos van Märklin, Fleischmann of Roco kun je als je 6 of 7 jaar bent al aan de slag.'

twee getallen met een dubbele punt ertussen. De schaal geeft aan hoeveel kleiner het model is dan het echte voorbeeld. Een bekende schaal is 1:87, ook wel bekend als H0. Dat betekent dat een containerreus van 400 meter ruim 4,5 meter wordt. Leo: 'Als je een landschap bouwt, kies dan voor één schaalgrootte voor alle modellen.'

2 ÉÉN SCHAALGROOTTE

Bouwen doe je in een bepaalde schaalgrootte die altijd te vinden is op de doos:

3 BOUW SAMEN

Leo bouwt vaak samen met zijn twee broers. Dat is gezellig. En leerzaam. Heb je geen modelbouwende opa, oom of

broer? Word dan lid van een modelbouwvereniging. 'Het leukst is om aan anderen te laten zien wat je hebt gemaakt', zegt Leo. Hij kan het weten. Met zijn havenmodelspoorbaan reist hij zelfs naar het buitenland om hem te showen.

GAAT DAT ZIEN! LEO'S HAVEN IN DELTA HOTEL

Leo's miniaturhaven is 17 meter lang en van 15-17 april te bewonderen in het Delta Hotel in Vlaardingen, Maasboulevard 15. Je kunt er ook je rangeerbewijs halen op een miniaturbaan van Miniworld. En nog veel meer. Toegang is gratis.

Gratis

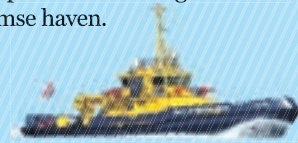
Vraag het



DE HAVENMEESTER

Wat doen die gele schepen in de haven?

Je hebt ze misschien wel eens zien rondvaren, die geel met blauwe schepen. Het zijn de patrouillevaartuigen of RPA's van het Havenbedrijf Rotterdam. Patrouilleren betekent letterlijk bewaken of wachtlopen. Dat is precies wat deze schepen doen: ze varen dag en nacht door de haven, om de boel in de gaten te houden. Als er iets gebeurt, dan zijn ze snel ter plaatse. Wat doen de mannen en vrouwen aan boord? Ze begeleiden schepen, zodat ze niet op elkaar botsen. En ze letten erop dat schepen zich houden aan de veiligheids- en verkeersregels op het water. De patrouillevaartuigen staan 24/7 paraat, zodat ze direct kunnen bijspringen als er een ongeluk plaatsvindt op het water of aan de kade. Breekt er bijvoorbeeld brand uit op een schip? De bluskanonnen aan boord van een RPA kunnen wel 30.000 liter water per minuut spuiten! Er varen in totaal acht patrouillevaartuigen door de Rotterdamse haven.



Heb jij een vraag voor de Havenmeester? Mail naar: havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. Havenmeester



AGENDA

DOORLOPEND

WATERBEWONERS

Zo'n twintigduizend Nederlanders wonen op het water. Acht van hen vertellen in deze tentoonstelling waarom. **Maritiem Museum Rotterdam, Leuvehaven 1, Rotterdam.** Di-za 10:00-17:00 uur Zo 11:00-17:00 uur. 010-413 26 80 Volwassenen € 10,00, 4 t/m 15 jaar € 6,00

MEGASCHEPEN

Op 15 april bezoekt het schip Ovation of the Seas de haven van Rotterdam. Meer cruiseschepen spotten? Dat kan! Check de cruisekalender: **cruiseportrotterdam.nl** 010-486 07 24

Gratis



APRIL

Gratis FEEST IN BRIELLE

Op 1 april 1572 bevrijdden de watergeuzen Den Briel van de Spaanse bezetters. Tijdens het jaarlijkse historische festival in de binnenstad spelen Briellenaren de strijd van toen na. Vrijdag 1 april dus (geen grap!). **laprilvereniging.nl**



FOTO: HOLLAND IN PIXELS

DE REES

Studenten uit het hele land varen in de Race of the Classics tussen 4 en 10 april van Rotterdam naar Engeland en terug. Vóór

Gratis

hun vertrek op 4 april kun je de klassieke zeilschepen die 'De Rees' varen in de Veerhaven bewonderen. **rotc.nl**

Gratis PLAYING THE ERASMUS BRIDGE

In 2016 bestaat de Erasmusbrug 20 jaar. Op vrijdag 15 april is het daarom feest. Dat betekent: allerlei optredens op en rond de brug. **pteb.nl**

KONINGSconcert DORDRECHT

Musicalfans opgelet! Op dinsdagavond 26 april kun je luisteren naar het Groot Musicalorkest River Drivers in de Wijnhaven. Vanaf de kade zingen vijftig zangers je toe.

Gratis

SNEL RESERVEREN

KROON FESTIVAL

Back in town! Op 27 april voor de derde keer alweer: dansen op een geweldige line-up tijdens het koningsdagfestival op het Willemsplein, aan de voet van de Erasmusbrug. Sam Feldt, Alle Farben, Oliver Schories en meer dj's. Dans je mee? **Kroon Festival 13:00-23:00 uur.** Kaarten 10 euro. Tickets via: **facebook.com/Kroon Festival**

DANSEN IN DE HAVEN

In de maanden juni en juli zet Conny Janssen Danst een poëtische en

vervreemdende voorstelling neer in de Ferro Dome een rauwe, industriële havenlocatie in het Merwe-Vierhavensgebied. Info en kaartverkoop: **connyjanssendanst.nl** 010 -411 81 10



FOTO: ERIC VAN NIEUWLAND

PORT OF ROTTERDAM NORTH SEA JAZZ FESTIVAL

Earth, Wind & Fire, Simply Red en meer grote namen op 8, 9 & 10 juli in Ahoy Rotterdam. Bestel je kaarten snel. Op is op! **northseajazz.com**

FOTO: HOLLANDSE HOOGTE

Dordt in Stoom



Het grootste stoomevenement van Europa vindt op 27, 28 en 29 mei in Dordrecht plaats. Het begint op vrijdagavond met de grote vlootshow. Vergaap je aan alle stoomschepen, stoomtreinen, stoomcarroussels, stoomwalsen, stoomtractoren. Met de dagkaart 'Stoomrondje

Dordt' kun je tochtjes maken met alle vervoermiddelen, van de stoomtrein tot de (historische) bussen. Ook kun je hiermee de modelbouwshow en diverse schepen bezoeken. Kosten: €16 en €14 (4 t/m 11 jaar, 65+ en groepen van 20-50 personen) **0900-463 68 88 DORDTINSTOOM.NL**

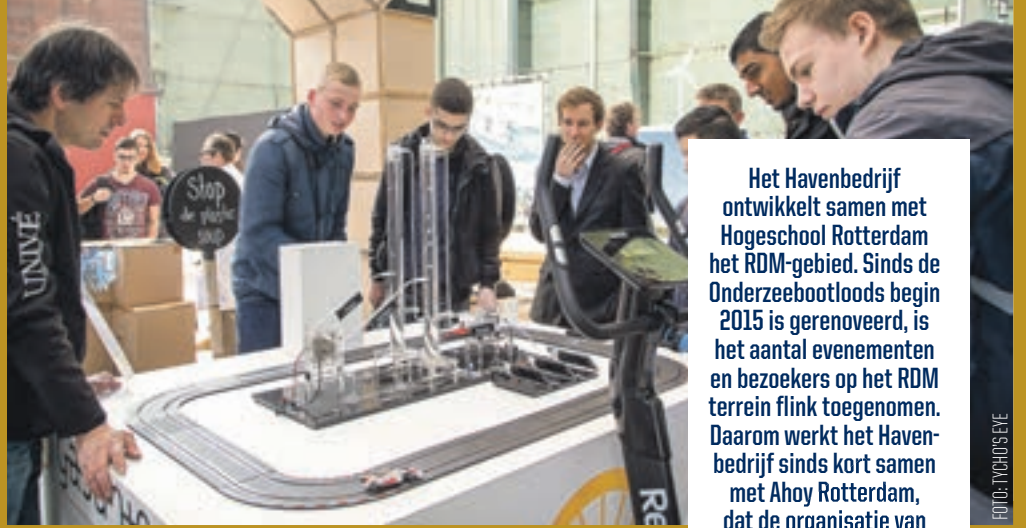
Win!
De Havenkrant verloot 5 x 2 dagkaarten 'Stoomrondje Dordt'. Stuur een e-mail naar: **havenkrant@portofrotterdam.com** o.v.v. 'Dordt in Stoom'.



Deze krant is verrijkt met Layar. Dit is aangeduid met bovenstaand icoon. Het betekent dat een artikel extra media bevat die zijn te bekijken met de Layar-app op je smartphone.

- Stap 1** Download de gratis Layar-app voor Android of iPhone.
- Stap 2** Open Layar bij artikelen met het Layar-logo, houd de smartphone boven de pagina en druk op 'tap to view'.
- Stap 3** Kijk, luister en lees meer dan in de Havenkrant alleen.

TECHNIEKFESTIVAL IN ONDERZEEBOOTLOODS



Het Havenbedrijf ontwikkelt samen met Hogeschool Rotterdam het RDM-gebied. Sinds de Onderzeebootloods begin 2015 is gerenoveerd, is het aantal evenementen en bezoekers op het RDM terrein flink toegenomen. Daarom werkt het Havenbedrijf sinds kort samen met Ahoy Rotterdam, dat de organisatie van de evenementen in de Onderzeebootloods en het Congrescentrum RDM op zich heeft genomen.

Ben je scholier, student of *young professional* en wil je weten wat jouw carrièrekansen zijn in de techniek? Kom dan naar 'Nederland innoveert' in de RDM-Onderzeebootloods. Op dit nationale techniefestival kun je luisteren naar interessante sprekers, je technisch talent ontdekken in verschillende workshops en in contact komen met bedrijven.

'Nederland innoveert', 21 & 22 april in de RDM-Onderzeebootloods, RDM-straat 1, 3089 JB Rotterdam. Openingstijden: donderdag van 15:00 tot 21:00 uur en vrijdag van 10:00 tot 16:00 uur. Meer weten? 010-293 35 55 **NEDERLANDINNOVEERT.COM**

Houd de agenda goed in de gaten, er staan veel mooie evenementen gepland
RDMROTTERDAM.NL

NIEUWE ENERGIE IN FUTURELAND

Tanken aan de pomp, boodschappen inslaan, je huis verwarmen en gewoon elke dag stroom gebruiken uit het stopcontact. Weet jij welk aandeel de haven van Rotterdam heeft in jouw dagelijkse energie-

gebruik? Het antwoord op deze en vele andere vragen krijg je bij de tentoonstelling 'De haven geeft nieuwe energie!' in FutureLand. Kom alles te weten over onze dagelijkse afhankelijkheid van de energieproductie in Rotterdam. En ontdek hoe de haven de

komende tijd naar hernieuwbare energiebronnen overstapt. Geschikt voor alle leeftijden.

Vanaf 30 april tot eind 2016, FutureLand, Europaweg 902, Maasvlakte. 010-252 25 20 FUTURELAND.NL



FOTO: FUTURELAND



BEZOEKADRES
Havenbedrijf Rotterdam
World Port Center (WPC)
Wilhelminakade 909, 3072 AP Rotterdam
Havennummer 1247

POSTADRES
Afdeling Corporate Communicatie
Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam
010-2521010
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. 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. Mening in deze krant zijn niet noodzakelijkerwijs de mening van de directie van het Havenbedrijf Rotterdam.

SUGGESTIES?
Mail: **havenkrant@portofrotterdam.com**
Post: Havenbedrijf Rotterdam, redactie Havenkrant, Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam.

REDACTIE Anouska Hoogendoorn-Lagerwaard (hoofdredacteur), Erik Stenhuis (eindredacteur), Simone den Braber, Regina Koelga, Sarah Paans (stagiair), Tie Schellekens, Matthijs Schoon (stagiair), Gijs Warmenhoven (Havenbedrijf Rotterdam); Maureen Land, Rody van der Pols (Maters & Hermens Journalistiek)
TEKSTEN Havenbedrijf Rotterdam, Maters & Hermens Journalistiek
FOTOGRAFIE Marc Blommaert, Jiri Buller, Peter de Krom, Theo van Pelt, Getty Images, Kotug, Thinkstock
COVER Jiri Buller
ILLUSTRATIE Erwin Kho (Shop Around)
INFOGRAPHIC Jan Peter Hemminga
CONCEPT Heino van Benthum en Jeroen Maters (Maters & Hermens Journalistiek)
BASISONTWERP Jelle Hoogendam (Maters & Hermens Vormgeving) en Luis Mendo (GOOD Inc.)
ART DIRECTION EN VORMGEVING Jan Peter Hemminga (Maters & Hermens Vormgeving)
LITHOGRAFIE Mark Boon
DRUK Janssen/Pers Gennep
VERSPREIDING Reclameverspreiding Bouwman, Cultuurkoerier

