

HAVENKRANT

Port of
Rotterdam

SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ - NR. 33 JAARGANG 9 - APRIL 2017



Win
TICKETS VOOR
CONNY JANSSEN
DANST OP RDM
P. 10

*Hier maak
je de mooiste
havenfoto's*
P. 6-7

Windstroom van zee

Daar weten ze in de
haven wel raad mee

P.3

Havenroots

Hoe de Kaapverdianen
naar de haven kwamen
– en weer verdwenen

P.4

Pioneering Spirit

Win & bouw 'm zelf
(met 2000
blokjes)

P.11



ONDERTUSSEN Aan boord bij AVR

28-02-2017
09:09 UUR



FOTO: MAURICE VAN LOON



Voor matroos en hobbyfotograaf Maurice van Loon is de haven zijn speeltuin.

Als matroos bij de Vaartuigendienst van Afvalverwerking Rotterdam (AVR) heeft Maurice een ongekend uitzicht op de haven. Al tien jaar lang, vijf dagen per week. Hij maakt geregeld een foto vanaf het duwbootje waarop hij vaart, want tussen Den Haag en Rozenburg is heel wat moois te zien. 'De Thialf Heerema heeft laatst een stoelendans gedaan met de Hermod - van de Botlek naar het Calandkanaal. En de Saipem 7000 kom ik

sinds februari elke dag tegen voor Keppel Verolme. Mijn vader was sleepbootkapitein, dus ik ben met grote schepen opgegroeid, maar dit kraanschip blijft een groot en imposant ding!' Dit plaatje maakte hij met zijn telefoon, maar soms gaat hij ook met zijn spiegelreflexcamera op pad. In september hoopt hij in te stromen bij de opleiding tot schipper. 'Enig minpuntje: dan moet ik vaker binnen zitten.' [INSTAGRAM.COM/MAURICE_SPERWER](https://www.instagram.com/maurice_sperwer)

DE HAVENSPOT VAN hoornist David Fernández Alonso

Spanjaard David Fernández Alonso, eerste hoornist bij het Rotterdams Philharmonisch Orkest, voelde zich meteen thuis in Rotterdam. 'Ik ben opgegroeid in het Spaanse Vigo, ook een havenstad. De sfeer is hetzelfde.'



FOTO: THEO VAN PELT

David Fernández Alonso komt uit een familie van vissers, maar zelf koos hij een ander pad: dat van de muziek. Het voerde hem via verschillende tussenstops naar Rotterdam, waar hij sinds een jaar eerste hoornist is bij het Rotterdams Philharmonisch Orkest. In de Maasstad voelde hij zich meteen thuis. Er zijn dan ook veel overeenkomsten met zijn geboortestad Vigo, ook een

havenstad. 'Het is weliswaar een vissershaven - de grootste van Europa zelfs - maar de sfeer is toch vergelijkbaar. Ook heeft Vigo een grote industrie. Net als Rotterdam is het een echte werkstad.' Op vrije dagen fietst Alonso graag door Rotterdam. Favoriet is het gebiedje dat wordt begrensd door de Wijn- en de Scheepmakershaven. 'Het heeft iets tijdloos. Oud en nieuw komen er op

een prachtige manier samen. Klassieke schepen naast moderne wolkenkrabbers. Je proeft er ook nog iets van het vooroorlogse Rotterdam, toen de schepen hier werden gelost en geladen. Er zitten ook leuke restaurantjes en bars, maar die heb ik nog nauwelijks bezocht. Sinds kort heb ik een vriendin, dus het wordt nu wel eens tijd!' [ROTTERDAMSPHILHARMONISCH.NL](https://www.rotterdamphilharmonisch.nl)



FOTO: ERNST BODE

Allard Castelein, CEO van Havenbedrijf Rotterdam, over de overslagcijfers 2016: 'We staan er prima voor.'

Ben je tevreden met de resultaten?

'We zijn voorzichtig tevreden. Na de uitzonderlijke groei van 4,9 procent in recordjaar 2015 is het goed om te zien dat vorig jaar even veel of zelfs iets meer goederen zijn overgeslagen in de meeste sectoren. Zo noteert de containeroverslag het beste jaar ooit. Daar staat tegenover dat bijvoorbeeld de kolenoverslag flink is gedaald met ruim 7 procent. Belangrijkste oorzaken hiervoor zijn de sluiting van kolencentrales in Nederland en de toegenomen opwekking van wind- en zonne-energie. Alles bij elkaar is er een lichte daling van 1,1 procent in de totale goederenoverslag tot 461,2 miljoen ton.'

Vindt er steeds meer vervoer per container plaats?

'Niet echt. Alles wat in containers kan, wordt al op die manier getransporteerd. Onze goede cijfers in de containeroverslag zijn in de eerste plaats het resultaat van de prima prestaties van de terminals in de haven. Daarnaast komen de nieuwe terminals op de Maasvlakte 2 op stoom. Behandelde die in 2015 nog 300.000 containers, in het eerste halfjaar van 2016 was dat al het dubbele en in de laatste zes maanden bedroeg het aantal zelfs 1,1 miljoen.'

2016 WAS
ONS BESTE
JAAR OOK
VOOR
CONTAINER-
OVERSLAG

Maken we daarmee goede sier binnen Europa?

'Zeker. De hele markt voor containervervoer nam in Noordwest-Europa met 0,6 procent toe. Wij noteren een groei van 1,2 procent. Omgerekend naar de eenheidsmaat voor containers (20 voets, red.) zijn er afgelopen jaar 12.385.168 containers door de Rotterdamse haven gegaan. De samenwerkingsverbanden van de grote containerrederijen hebben dit jaar nieuwe vaarschema's ingevoerd. Deze zien er voor Rotterdam gunstig uit. We verwachten dan ook dat de positieve ontwikkeling van de containeroverslag zich in 2017 zal voortzetten. We staan er dus prima voor in de concurrentiestrijd met de andere havens.'

BOUWEN AAN EEN duurzame toekomst



Het jaarverslag van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat uit een terugblik op alle ontwikkelingen in en rond de haven, plus een financieel overzicht van het afgelopen jaar. De titel van het jaarverslag 2016 is 'Bouwen aan een duurzame toekomst'. Lees het jaarverslag op: [PORTOFROTTERDAM.COM/JAARVERSLAG](https://www.portofrotterdam.com/jaarverslag)

GESPOT *De Hef is weer heel*

Twee jaar lang miste de Koningshavenbrug – beter bekend als De Hef – zijn middestuk: het 'val'. Deze constructie is maar liefst 55 meter lang en 9 meter breed. Na maanden van groot onderhoud in de Merwehaven is de oude spoorbrug nu weer compleet. Op twee drijvende bokken – platformen met een hijskraan –

kwam het val begin februari aan. Misschien heb je hem gespot? Tot die tijd waren de twee torens ingepakt in wit plastic. Daaronder werd druk geschuurd en geverfd. Uiteindelijk krijgt De Hef een donkergroene kleur ('NS 116'). Deze maand wordt het werk afgerond. Dan wordt de brug feestelijk heropend en de nieuwe verlichting aangezet.



FOTO: ODS/STREE/SCHIPPERS / HH

Elk havennummer zijn eigen verhaal. Achter dit havennummer gaat Tronox schuil, een fabriek die 95.000 ton titaandioxide per jaar produceert. Dit is wit pigment dat je terugvindt in allerlei alledaagse producten: plastic draagtasjes, glossy papier, het snoetje van je iPhone, witte verf, noem maar op. Van 'buurman' AVR (het afvalverwerkingsbedrijf) neemt Tronox de stoom af die nodig is voor het productieproces. Slim hergebruik van restwarmte waarbij Tronox ook nog eens CO₂ uitspaart. **WWW.TRONOX.NL**

**Haven
4502**

Maasvlakte krijgt 'stopcontact' voor offshore windstroom

- » De Maasvlakte krijgt in 2021 een kabelaansluiting voor een windmolenpark op zee
- » Hier komt straks genoeg schone stroom aan land voor 1,6 miljoen huishoudens
- » Dankzij nieuwe technologieën kan ook overtollige elektriciteit straks duurzaam worden benut

Het Nederlandse kustgebied ondergaat de komende jaren een transformatie. Tot 2023 staat fasegewijs de bouw gepland van diverse nieuwe windmolenparken ter hoogte van Borssele, de Zuid-Hollandse en Noord-Hollandse Kust. Alle molens op zee leveren straks genoeg stroom voor vijf miljoen Nederlandse huishoudens. Kabels over de zeebodem verbinden de parken met het landelijke stroomnet. 'En vier van dergelijke kabels komen straks aan land bij de Maasvlakte', zegt Nathalie Kaarls van netbeheerder TeneT.

LANGE VERBINDING

Deze vier kabels zijn bedoeld voor het windenergiegebied van 'Hollandse Kust (zuid)', een nog te bouwen windmolenpark op zee dat op meer dan 18,5 kilometer uit de kust loopt van grofvezel Zandvoort tot Den Haag. Als het helemaal klaar is – waarschijnlijk in 2022 – heeft het een capaciteit van 1400 megawatt, genoeg om 1,6 miljoen huishoudens van elektriciteit te voorzien. Voor de kabels die de stroom naar land brengen, zijn verschillende tracés onderzocht. Zo is er gekeken naar kosten, technische aspecten en de impact op milieu en omgeving. Uiteindelijk heeft de minister van Economische Zaken gekozen voor de aansluiting bij de Maasvlakte, terwijl



FOTO: FLIP FRANSENSEN / HH

dit niet de kortste verbinding was. 'Een van de grote voordelen van dit tracé ten opzichte van kortere varianten was dat het nagenoeg geen beschermde natuurgebieden doorkruist', legt Nathalie uit.

SCHONE STROOM

Maar er was nog een belangrijke overweging: de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam wilden graag meehelpen om de aansluiting werkelijkheid te maken. Voor beide geldt dat ze willen bijdragen aan de omslag van fossiele naar duurzame energiebronnen. 'In de haven

wordt ontzettend veel energie verbruikt, dus onze gedachte was: als je met die kabels ergens moet aanlanden, doe het dan hier in de haven, waar we de schone stroom direct kunnen gebruiken', zegt Michel Bresser van het Havenbedrijf, verantwoordelijk voor de inpassing van de kabels in het havengebied.

IDEALE PROEFTUIN

Een probleem van windenergie is dat vraag en aanbod nogal uit de pas kunnen lopen. Het kan hard waaien op momenten dat je weinig stroom nodig hebt en

omgekeerd – dit beïnvloedt ook de prijs. Daarom wordt er hard gewerkt aan technieken om overtollige – en dus goedkope – stroom op te slaan voor later. Bijvoorbeeld in de vorm van warmte, waterstof of chemicaliën. Michel: 'De haven is de ideale proeftuin voor dat soort technieken. We hebben een groot energie- en chemiecluster en de ruimte om uit te breiden. Daarnaast is er simpelweg een noodzaak: we moeten de beweging maken van fossiele naar duurzame energie. Deze stroomkabels zijn wat dat betreft nog maar het begin.'

Win!

MEER OVER OFFSHORE?

Win kaarten voor het Maritiem Museum waar ook de Offshore Experience is (8+), zie pagina 12



SCHEEPSWRAKKEN EN VLIEGTUIGBOMMEN

Om de stroomkabels te beschermen tegen visnetten en scheepsankers worden ze ingegraven. Maar voordat je daarmee kunt beginnen, moet je precies weten wat je onderweg kunt tegenkomen. Denk aan obstakels als scheepswrakken of vliegtuigbommen. Of flora en fauna die je liever niet aantast. Voordat TeneT de precieze route tekent, laat de netbeheerder daarom eerst de zeebodem minutieus in kaart brengen. Daartoe hebben vier schepen

begin dit jaar het complete zeetracé – een strook van 43 kilometer lang en 1600 meter breed – onderzocht met speciale apparatuur. 'We maken bijvoorbeeld met behulp van een sonar een hoogtepfiel van de zeebodem', legt Alexander van de Kleij van TeneT uit. 'Zo weten we precies waar zich zandduinen bevinden, die soms wel vier, vijf meter steil de lucht ingaan. Daar gaan we liever omheen.' Een ander onderzoeksschip is uitgerust met een elektro-

magnetische scanner – een soort metaaldetector. 'Daarmee sporen we obstakels op, zoals scheepswrakken of bommen en granaten uit de Tweede Wereldoorlog, maar ook oude telecomkabels waarvan niemand het bestaan meer wist.' Ook bekijken de onderzoekers de 'thermische geleidbaarheid' van de bodem. Alexander: 'Daarmee bedoelen we: hoe makkelijk kan de stroomkabel straks zijn warmte kwijt? Dat is belangrijk voor het ontwerp van de kabel: kiezen we voor een kern van koper of aluminium, welke wapening gebruiken we, enzovoort? Dit is geen snoetje dat je bij de bouwmarkt haalt: elke stroomkabel van dit kaliber is maatwerk.'

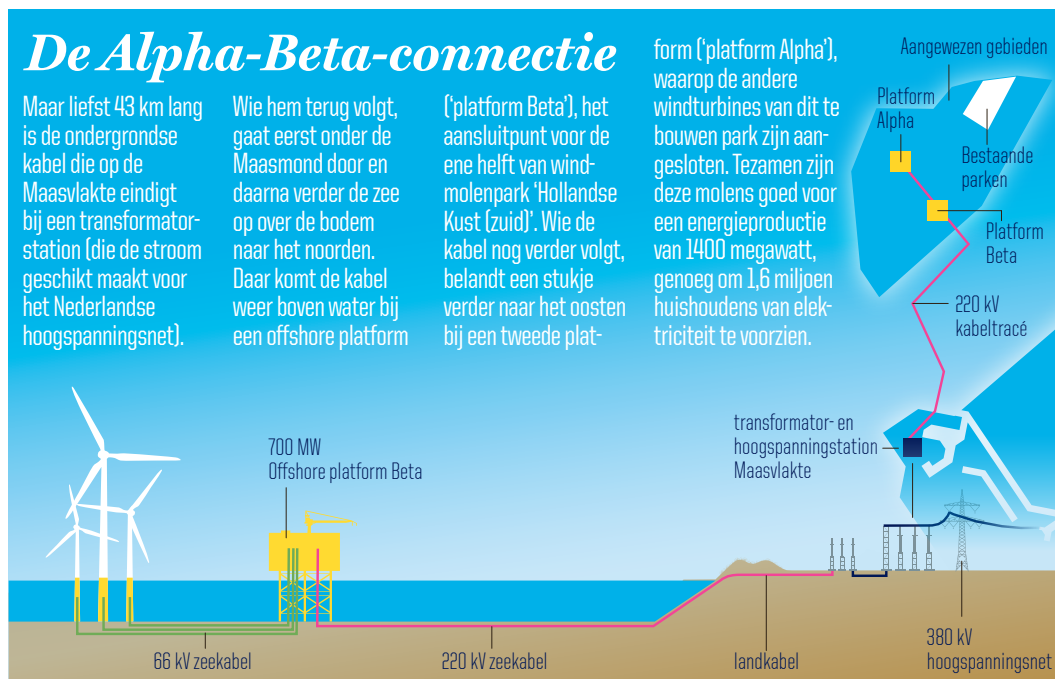
De Alpha-Beta-connectie

Maar liefst 43 km lang is de ondergrondse kabel die op de Maasvlakte eindigt bij een transformatorstation (die de stroom geschikt maakt voor het Nederlandse hoogspanningsnet).

Wie hem terug volgt, gaat eerst onder de Maasmond door en daarna verder de zee op over de bodem naar het noorden. Daar komt de kabel weer boven water bij een offshore platform

('platform Beta'), het aansluitpunt voor de ene helft van windmolenpark 'Hollandse Kust (zuid)'. Wie de kabel nog verder volgt, belandt een stukje verder naar het oosten bij een tweede plat-

form ('platform Alpha'), waarop de andere windturbines van dit te bouwen park zijn aangesloten. Tegenwoordig zijn deze molens goed voor een energieproductie van 1400 megawatt, genoeg om 1,6 miljoen huishoudens van elektriciteit te voorzien.





Hoe de Kaapverdianen uit de haven verdwenen

FOTO: ANDREAS TERLAAN

Rotterdam wordt wel eens het tiende eiland van Kaapverdië genoemd. In de Maasstad wonen maar liefst 20.000 Kaapverdiërs (of Kaapverdianen). Ooit kwamen ze hierheen voor de haven. Nu lijkt de liefde over.

Na de Tweede Wereldoorlog vertrokken veel Kaapverdiërs naar Rotterdam om te varen. De haven leek wel een magneet. Velen werden zeeman zonder te kunnen zwemmen. Een van de grote mannen achter deze migratiegolf was Constantino Delgado (zie kader). Hij kwam eind jaren veertig naar Rotterdam, begon het pension Delta, onderhield nauwe contacten met de rederijen en zorgde ervoor dat de Kaapverdianen werk vonden in de scheepvaart. Met enkel Delgados adres in de tas gingen de eilandbewoners naar onze

havenstad. In de jaren zeventig kwam aan die dienstverlening een eind. De scheepvaart verdween uit de stad en goedkope krachten uit de Filippijnen namen het werk van de Kaapverdianen over.

TROTS

Veel Kaapverdiërs werden ontslagen en zochten werk aan wal. Zo ook de vader van Carlos Goncalves (50), gemeenteraadslid in Rotterdam. 'Mijn vader ging als bankwerker aan de slag bij scheepswerf Niehuis Van den Berg, wat nu Damen Shipyards is, en liet zijn gezin

overkomen uit Kaapverdië. Zo kwam ik in 1969 naar Rotterdam. Veel Kaapverdianen werkten net als mijn vader in de haven. Ze vonden een baan bij Shell of ergens anders in de petrochemie. Wilton Fijenoord en andere scheepswerven waren ook populaire werkgevers. Kaapverdianen waren goedkope, ongeschoolde krachten, maar zeer ervaren en deskundige vaklieden. Ze wisten van aanpakken en gaven nooit op. Op dat imago zijn ze nog steeds trots.' De teloorgang van de Rotterdamse scheepswerven in de jaren tachtig betekende voor veel Kaapverdianen opnieuw ontslag. Na de scheepvaartbanen was het nu ook afgelopen met de banen aan de wal.

ZWAAR WERK

Tegenwoordig werkt nog een handjevol Kaapverdianen in de petrochemie en in de binnenvaart, maar dan heb je het wel zo'n beetje gehad. Tien jaar geleden werd

Carlos als deelraadslid van Delfshaven – waar de meeste Rotterdamse Kaapverdiërs wonen – benaderd door het Scheepvaart en Transport College. Die begrepen niet waarom er zo weinig Kaapverdianen – toch een zeevarend volk – in de haven werkten. 'We hebben toen geprobeerd daar verandering in te brengen, maar er was gewoon geen animo voor.'

Carlos weet wel waarom je derde of vierde generatie Rotterdamse Kaapverdianen niet veel in de haven ziet. 'Het zijn inmiddels goed opgeleide Rotterdammers. Die zie je niet vaak in de haven. Havenarbeiders komen vaker uit Spijkenisse, Rozenburg, Brabant en Zeeland', weet het gemeenteraadslid, tevens plaatsvervangend voorzitter van de raadscommissie Haven en economie. Hij denkt dat het hardnekkige imago van zwaar, slecht betaald werk de haven nog steeds parten speelt. Bovendien stimuleren Kaapverdianische ouders hun kinderen niet om in de haven te gaan werken, weet hij. 'Psychisch was het vroeger zwaar werk. Discriminatie kwam in de haven veelvuldig voor. Het werd als grap gepresenteerd,

Carlos Goncalves: 'Discriminatie kwam in de haven regelmatig voor'

maar sommige grappen gingen echt te ver. In de haven werkt nu wat hoger opgeleid personeel. Ik kan me voorstellen dat het gedrag onderling is veranderd. Maar ouders willen dat hun kinderen het beter hebben dan zichzelf. Ik werd absoluut niet gestimuleerd om in de haven te werken.'

HEIMWEE

Tegenwoordig is Rotterdam eerder de muziekstad van Kaapverdië. Groot inspirator daarvan is de bijna 90-jarige João Silva, oom van Carlos. Als Djunga de Biluca is hij voor de Kaapverdianische gemeenschap net zo'n fenomeen als Constantino Delgado. In zijn liederen en verhalen vol sentiment en heimwee komen schepen en havens veelvuldig voor. Echt Rotterdams, kortom.

DE MOZES VAN ROTTERDAM

Dit artikel stoelt deels op informatie uit het boek 'De Mozes van Rotterdam' van Guilherme Mendes da Silva. Het is een ode aan Constantino Delgado en gaat over Kaapverdiërs in Rotterdam. Het

is een mooi stukje hedendaagse geschiedenis van stad en haven. Alleen online beschikbaar. Ook in het Kaapverdisch te lezen als 'Constantino Delgado o novo Moisés de Roterdão'.

KAAPVERDIË

Kaapverdië is een eilandengroep voor de Noordwest-Afrikaanse kust. De ongeveer 500.000 inwoners leven op negen verschillende eilanden. Door gebrek aan werk emigreerden vanaf 1900 veel eilandbewoners.

Eerst naar Angola en Latijns-Amerika. Na de Tweede Wereldoorlog streken ze ook neer in Europa. De eilanders leven nu voornamelijk van de landbouw. Nog maar weinig Kaapverdianen verdienen hun geld in de zeevaart.

RETOURTJE CHINA

- » Sinds september rijdt de Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express drie keer per week
- » Het is de eerste rechtstreekse treinshuttle tussen Nederland en China
- » Vervoer per trein is drie keer zo snel als via het water en goedkoper dan per vliegtuig

Iedere maandag, woensdag en vrijdag arriveert de expres uit Chengdu, vertelt Roland Verbraak van logistiek dienstverlener GVT. 'Er kunnen 41 containers op de trein. Uit China komen elektronica en vliegtuigonderdelen, maar ook goedkopere spullen als ze snel in Europa moeten zijn. Veel ervan gaat via Rotterdam naar Scandinavië of Portugal. Eén klant is goed voor 700 containers naar Engeland dit jaar! Terug naar China zit de trein gemiddeld voor 50 tot 75 procent vol. Met Europese producten, want de Chinese middenklasse heeft steeds meer te besteden: wijnen, melkpoeder, auto's, zelfs bomen. De wagons worden voller en voller.'

DRIE-LANDEN-LOC

De Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express rijdt vanuit Chengdu, in het hart van China, naar een terminal op de grens met Kazachstan. Daar worden op een enorm rangeerterrein



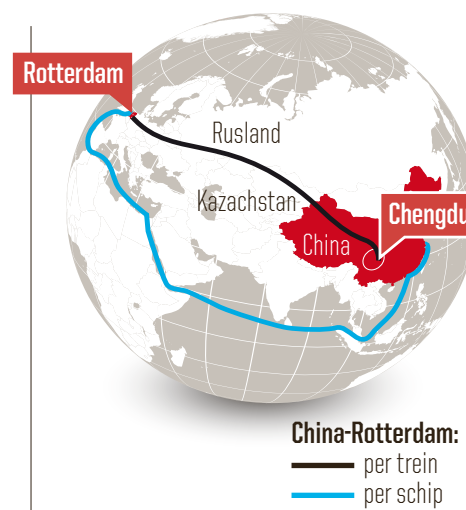
FOTO: WANG JIANMIN / HH

drie verschillende treinen aan elkaar gekoppeld. Deze treincombinatie van 2100 meter reist door Kazachstan en Rusland. Dat gebeurt met goed geïsoleerde containers, want in Kazachstan kan het zowel extreem koud als warm zijn. In Polen zet spoorvervoerder LTE een 'drielanden-loc' voor de trein. Roland: 'Polen, Duitsland en Nederland hebben elk een eigen beveiligingssysteem. Met deze locomotief kan de trein non-stop naar Tilburg rijden.' Vijftien dagen doet de trein over de 12.000 kilometer. 'Hij arriveert bijna altijd zonder vertraging. Dat vinden de Chinezen heel belangrijk. Daarmee willen ze vertrouwen winnen. Vol of niet, hij vertrekt altijd op tijd', legt Roland uit.

De treinverbinding tussen China en Europa wordt ook wel de 'nieuwe zijderoute' genoemd, een verwijzing naar de historische handelsroute door Centraal Azië.

120 CONTAINERS PER WEEK

De Chinese trein is een derde sneller dan een schip tegen een kwart van de kosten van luchtvervoer. Toch is GVT de eerste om het belang van de Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express te relativiseren. 'Wij doen 120 containers per week. Op één schip kunnen 18.000 containers. De trein zal nooit het schip vervangen. Maar de express verbindt wel economieën. Er wonen in de regio van Chengdu 90 miljoen mensen en ze zijn dol op Europese producten. Er liggen veel kansen voor Europese ondernemers, dus de handel zal alleen maar groeien. Vandaar dat de Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express vanaf eind 2017 zelfs dagelijks op Tilburg gaat rijden.'



CONCURRENTIE VOOR ZEEVERVOER?

Is deze treinverbinding met China geen concurrentie voor het vervoer over zee? Nee hoor, zegt business manager Peter ten Broek van Havenbedrijf Rotterdam. 'Wij zijn blij met deze ontwikkeling. Rotterdam is over zee al de belangrijkste Europese bestemming voor Chinese lading. Met deze shuttle voegen we er nog een snelle landverbinding aan toe. Bovendien is GVT een uitstekende logistieke dienstverlener met een uitgebreid netwerk over weg, spoor en water. En LTE is een zeer betrouwbare spoorvervoerder.'

Daar komt bij dat deze trein een alternatief biedt aan verladers, zegt Peter: 'Laatst maakte een verlader gebruik van de trein, omdat zijn spullen per schip te laat zouden arriveren vanwege een vertraging in de productie.' Bovendien maakt deze verbinding de haven aantrekkelijk voor nieuwe afzetgebieden als Kazachstan. 'Ook West-China komt dichterbij. Het kan aantrekkelijk zijn om van daaruit goederen per trein naar Rotterdam te vervoeren en dan per schip naar de Amerikaanse oostkust te brengen.'

Groene patrouille

In de loop van 2017 kun je hem zelf spotten in de haven: RPA 8, de eerste van een nieuwe generatie patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf Rotterdam. Met als belangrijkste vernieuwing: een hybride aandrijving (geschikt voor diesel én elektriciteit), dus beter voor het milieu.

ONDERWATERSPOILER

Een speciale onderwaterspoiler zorgt voor minder golven – gunstig voor het brandstofverbruik. Ook is het beter voor kades en andere schepen, die schade oplopen door golfslag.

LICHTGEWICHT

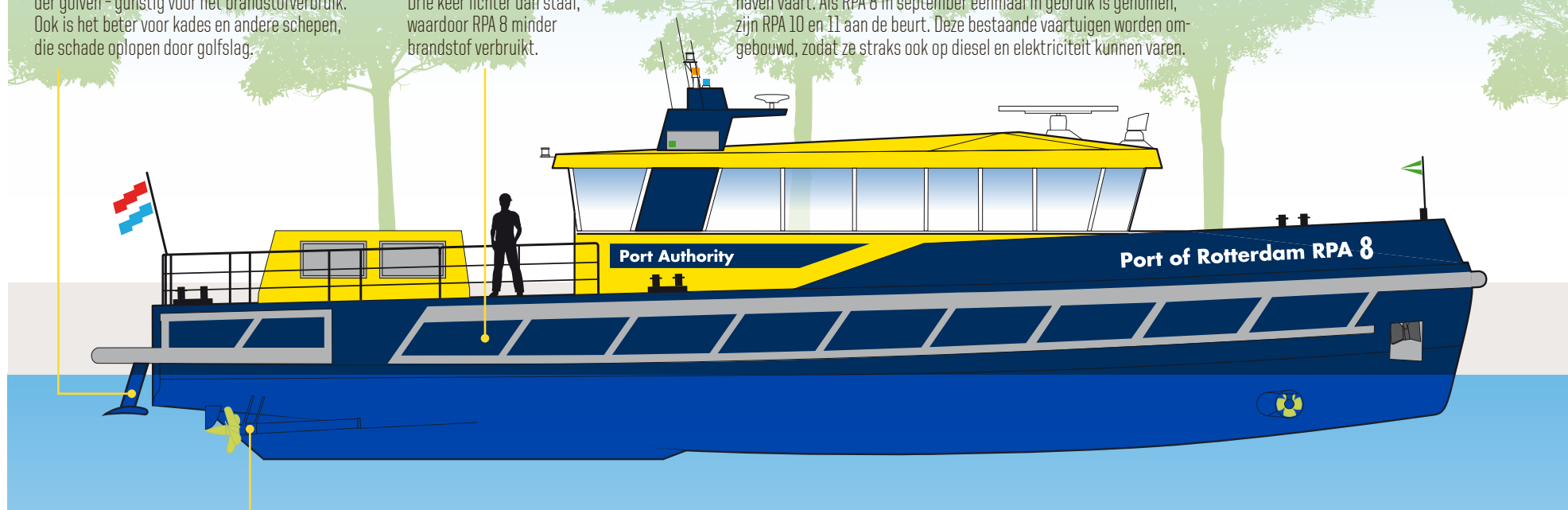
De romp is van aluminium. Drie keer lichter dan staal, waardoor RPA 8 minder brandstof verbruikt.

HYBRIDE VLOOT

RPA 8 is niet het enige hybride patrouillevaartuig dat straks door de haven vaart. Als RPA 8 in september eenmaal in gebruik is genomen, zijn RPA 10 en 11 aan de beurt. Deze bestaande vaartuigen worden omgebouwd, zodat ze straks ook op diesel en elektriciteit kunnen varen.

8.088 BOMEN

Met al zijn snuffjes bespaart RPA 8 net zoveel energie als 65 huishoudens in één jaar verbruiken. Hierdoor stoot hij ook veel minder CO₂ uit – een hoeveelheid waarvoor je elk jaar 8.088 bomen zou moeten aanplanten om het te compenseren.



VOLLE OF HALVE KRACHT VOORUIT?

Een noodgeval? Volle kracht vooruit! Gunstig voor de dieselmotoren. Want die zijn gemaakt om hard te werken: bij maximaal vermogen renderen ze optimaal. Dat heeft ook consequenties voor de uitstoot van vervuilende stoffen, zoals CO₂ en fijnstof. Die is relatief het kleinst

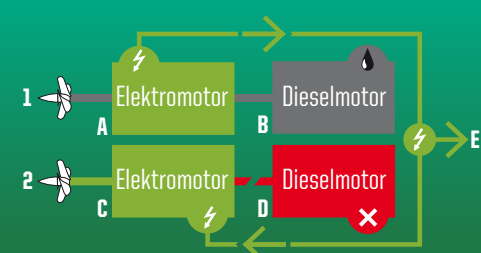
bij vol vermogen. Het 'probleem' is dat het patrouillevaartuig meestal rustig door de haven vaart. De dieselmotor draait op halve kracht en is dus relatief vervuilend. De oplossing? Een hybride aandrijving, waardoor je ook bij een laag vaartempo een hoog rendement haalt.

TECHNIEKLIEFHEBBERS: ZO WERKT HYBRIDE

In de hybride-modus wordt **dieselmotor D** uitgeschakeld en afgekoppeld. **Dieselmotor B** levert nu 85% vermogen voor **schroef 1**. Ook zorgt hij dat **elektro-**

motor A, gekoppeld via de schroefas, fungeert als generator voor **elektromotor C**. Deze drijft schroef 2 aan. De max. snelheid in hybride modus is 23 km/u.

De overige geleverde elektriciteit van **A** is voor de **apparatuur aan boord (E)**. Totale brandstofbesparing: 15-20%. Dus minder CO₂ en fijnstofuitstoot.



HIER MAAK JE de mooiste havenfoto's

Uitzichten om in te lijsten, de haven stikt ervan. De Havenkrant selecteerde zeven fotogenieke havenspots. Voorjaarszonnetje erbij en je schiet hier de mooiste plaatjes. Leuk voor Instagram. Maar gewoon genieten van het uitzicht mag natuurlijk ook.



1 Selfie!

#UITWAAIEN #ANDERPERSPECTIEF #KIDSUITJES

Vanaf het water ziet de wereld er anders uit. Pak de zwart-gele watertaxi en laat je kriskras door de havenstad varen. Aanlegplaatsen genoeg, dus je komt overal. Rotterdammers Mark en Sohraya van Schouwen stapten op bij Hotel New York met dochter Arwyn en zoon Dylan. 'We wonen hier in de buurt, maar vanaf het water zie je toch altijd wat nieuws', zegt Sohraya. Mark vult aan: 'Mijn favoriete uitzicht is alles met De Hef. Een tijd terug mocht ik op uitnodiging De Hef op, 65 meter hoog. Spectaculair. Maar praktischer: wandelen langs de kade van het Scheepvaartkwartier is ook schitterend.'

Uitwaaien maakt hongerig. Marks favoriete restaurant in de buurt? 'Gaucho's is voor mij de onbetwiste winnaar. In de zomer heb je daar een tof uitzicht op de Erasmusbrug. En voor nostalgie ga je naar Hotel New York, maar waarom ook niet even de Hoerenloper over naar de Fenixloods? Daar zit een fantastische groenteboer met heerlijke zelfgemaakte soepen.' Heb je een ov-chipkaart? Stap dan eens op de Waterbus: hij brengt je zelfs tot aan Dordrecht. Mark: 'Ik vaar wel eens vanuit de Waalhaven naar de Erasmusbrug. Aan de linkerkant zie ik dan het schitterende oude Scheepvaartkwartier en rechts Manhattan aan de Maas.'

FOTO: JIRI BOILLER

De Maeslantkering

3

#INGENIEURSVENUFT
#TECHNERD #DROGEVOETEN

De Maeslantkering, tussen Hoek van Holland en Maassluis, is de grootste beweegbare stormvloedkering ter wereld. De spectaculaire witte constructie is niet alleen fotogeniek, maar bovenal essentieel voor de bescherming van ons land tegen hoog water. Hoe dat precies werkt? Bij informatiecentrum het Keringhuis krijg je antwoord op al je vragen.



FOTO: CHANTAL DRIESSEN

FOTO: KERINGHUIS

2

Knooppunt 94

#FIETSROUTES #STRANDTENTEN
#ZEEHONDENSPOTTEN

Kom je liever zelf in beweging? Neem dan de fiets. Volg het knooppuntennetwerk en maak bijvoorbeeld een stop bij nummer 94 in Hoek van Holland. Vanaf dit punt heb je een mooi zicht op de haven. Sla ook de pier niet over. Chantal Driessen (34) uit Driel zette daar haar zoon en vriend op de foto. 'Kick oefent hier zijn eerste stapjes met zijn vader', vertelt ze. 'Het was gaaf om de Fast Ferry steeds voorbij te zien komen. We hebben even uitgerust bij strandpaviljoen Maribu Beach, eenvoudig maar gezellig. Het was onze eerste keer in Hoek van Holland, maar volgend jaar komen we zeker weer terug!' Wil je ook de haven van dichtbij zien? Stap dan, met je fiets, aan boord van de Fast Ferry. Deze brengt je naar de Maasvlakte. Onderweg zie je de grootste zeeschepen en misschien zelfs zeehonden! Vanaf nummer 57 ontdek je het havengebied. Of stap uit op de Landtong Rozenburg (nummer 55) en bewonder de bijzondere natuur.





FOTO: INGRID DERCKSEN

4 Stadshavens

#WANDELROUTES #HAVENHISTORIE #TERRASWEER

Rotterdam kent veel plekken waar haven en stad met elkaar versmelten. Elke 'stadshaven' heeft een eigen karakter, maar ze zijn allemaal even fotogeniek. Kies je voor de Rijn-Maashaven, Merwe-Vierhavens, Waal-Eemhaven of Heijplaat? Ingrid Dercksen, zelf Rotterdamse, maakt graag foto's in deze grensgebieden. Soms gaat ze zelfs op een heuse 'Instawalk', een fotowandeling met een groep. Daar schoot ze onlangs dit plaatje van de Rijnhaven. 'Ik heb een passie voor havens, water, boten en al het moois dat Rotterdam te bieden heeft', vertelt ze. Vooral in combinatie met een hapje en een drankje. 'Neem nu Katendrecht met zijn Fenix Food Factory, waar je ambachtelijke seizoensproducten kunt scoren. Het is ook fantastisch voor kinderen. Binnen heb je allerlei gezellige hoekjes, buiten is het een komen en gaan van watertaxi's.' Voor wie uitgebreid wil tafelen, heeft Ingrid ook nog wel een tip: de Matroos en het Meisje op het Deliplein. 'Een trendy restaurant met oud-Hollandse wandtegeltjes met haventaferelen, waar je eet wat de pot schaft', vat ze samen. Zelf ook de stadshavens ontdekken? Dat kan bijvoorbeeld met de havenroute van Rotterdam Routes. Deze gaat via de oude stadshavens, over de Erasmusbrug, naar de Kop van Zuid. Zie voor meer informatie de app of website van Rotterdam Tourist Information.

5 Kop van de Landtong Rozenburg

#NATUURLIEFHEDDER
#SCHEPENSPOTTEN
#PICKNICKEN

Op de kop van de Landtong Rozenburg kijk je uit over de Nieuwe Waterweg en zit je met je neus bovenop het recent verbrede Breeddiep. Bert Dries (63) uit Hellevoetsluis is er vaak te vinden. Hij volgt de havenontwikkelingen op de voet via de Facebookgroep Havenvrienden Rotterdam. Twee keer per week rijdt hij op de racefiets via de Landtong naar het Breeddiep over 'het mooiste fietspad van Europa'. 'Steeds andere schepen, andere luchten en vogels. Op de Begrazingsweide is ook altijd wat te beleven. Je ziet er fazanten, hazen en Schotse hooglanders. Ik heb altijd mijn camera of mobieltje mee voor foto's.' Af en toe houdt hij pauze op het eind van de Landtong bij cafetaria 't Kompas. 'Uitstekend adres voor koffie of een sateetje. Sinds de verbreding zie je hier nog meer schepen passeren.'

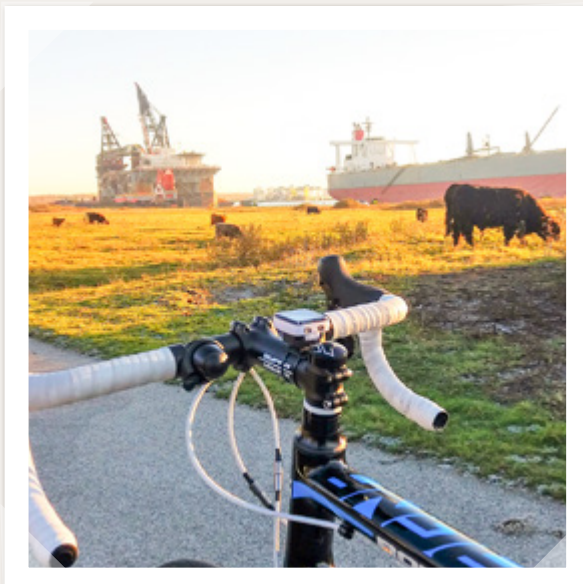


FOTO: BERT DRIES



FOTO: SAGISJELLEFSTE

6

Het eiland van Brienenoord

#NATUURSPELTUIN #BUGGYVRIENDELIJK #SCHOTSEHOGLANDERS

De Van Brienenoordbrug, wie kent hem niet? Maar heb je er al eens onder gekeken? Hier ligt het Eiland van Brienenoord waar je kunt rondbanjeren tussen de Schotse Hooglanders, wandelen langs volkstuintjes of spelen in een (gratis) natuurspeeltuin. Precies onder de brug ligt de getijdengeul waar eb, vloed en slibaanvoer voor typische natuur zorgen. Ook kijk je van verschillende hoeken uit op Rotterdam én Capelle aan den IJssel. Ga je met de auto? Parkeer dan op de kade langs het Hoendiep en wandel via een bruggetje naar het eiland. Honden mogen aangelijnd mee. Er zijn verharde paden voor buggy of rolstoel en in 45 minuten loop je het eiland rond.



7

Maasvlaktestrand (en FutureLand)

#STRANDFUN #CULTUURSNUIVEN #HAVENKENNIS

Vergeet dat het nog wat fris is. Trek de stoute schoenen aan – maar vooral ook een wetsuit – en ga surfen bij het Maasvlaktestrand. Of anders alleen kijken, dat is ook al spectaculair. Vergeet niet een artistieke foto te maken bij de Zandwacht. Dit kunstwerk van 20 bij 40 meter en 12 meter hoog is niet te missen. Het verbeeldt hoe duinen ontstaan en markeert de afronding van de aanleg van Maasvlakte 2. Ben je geïnteresseerd in hoe dat nieuwe havengebied is ontstaan? Neem dan een kijkje bij FutureLand. Je leert hier niet alleen hoe nieuw land uit zee werd gewonnen, maar ook wat er nog meer speelt in de haven. Even bijkomen? Vanaf het terras heb je uitzicht op de grootste containerschepen en modernste terminals.



FOTO: JAN EVERHARD

SPEEL TOERIST IN EIGEN STAD

De app Rotterdam Tourist Information zet allerlei bezienswaardigheden op een rijtje. Niet alleen leuk voor toeristen, maar ook voor iedereen die in de buurt woont. Handig opgedeeld in categorieën als De Stad en De Haven. Zoek naar Rotterdam Tourist Information in de app- of playstore. Eenmaal gedownload is de informatie ook offline te bekijken. Of kijk op het internet: TINYURL.COM/ROTTERDAM-TOURIST-APP



STAGE gescoord



Raoul Knol (22): 'In februari begon ik met mijn afstudeerproject bij Talentium, een opleidingscentrum voor de havenindustrie. In sommige havenberoepen ligt de focus op 'hard skills' zoals lassen. En minder op 'soft skills' als communicatie of leiderschap. Ik onderzoek de beste manieren om mensen te helpen deze vaardigheden te ontwikkelen. Bijvoorbeeld via webinars, filmpjes, e-learning of virtual reality. Om daarachter te komen, interview ik personeelsmanagers, branche-experts en werknemers. Ik kom overal. Erg leuk!

Opleiding:

Small Business en Retailmanagement (hbo)

Vergoeding afstudeerstage:

Tussen de 227 en 454 euro (bron: stagemotor.nl)



KIJK VOOR DE LAATSTE VACATURES OP:

- PORTOFROTTERDAM.COM/VACATURES
- TALENT-GEZOCHT.NL
- WATERTALENT.NL
- MARITIEME VACATUREBANK.NL
- ROTTERDAMPORINFO.COM

De werkweek van...

EEN HAVEN- ONDERNEMER

Marc Goedkoop is eigenaar van MgAubel. Deze startup maakt een uniek materiaal voor de snelle en milieuvriendelijke reparatie van havenkades. Wat beleeft deze ondernemer zoal?

MAANDAG

'Drukke ochtendspits – ik kom te laat bij mijn eerste afspraak. Gelukkig wordt het toch een goede meeting met leuke, enthousiaste mensen. Het doel van de bijeenkomst: bedenken waar we meer geschikte klanten voor ons product kunnen vinden.'

DINSDAG

'We verhuizen binnenkort naar een nieuw pand, de oude Grofsmederij op RDM Heijlplaat (Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, red.), midden in het havengebied. Hier willen we zijn, want met ons product focussen we op de haven. Ons materiaal is gemaakt van mineralen en is onder andere uniek door de snelle uitharding. Op de nieuwe locatie kunnen we meer produceren. Maar daar hebben we ook meer mensen voor nodig. Dus heb ik vandaag een gesprek met een sollicitant.'



'Als ondernemer beleeft je pieken en dalen'

WOENSDAG

'Ik heb een afspraak met de architect die ons helpt met het ontwerp van ons nieuwe pand. Ik ben benieuwd naar de plannen!'

DONDERDAG

'Vandaag spreek ik onze machinebouwer over de laatste aanpassingen aan de machine waarmee we ons materiaal maken. Op dit soort momenten ben ik blij dat ik tijdens mijn loopbaan zo vaak de werkvloer op ben gegaan. Hierdoor kan ik veel praktische inzichten verwerken in onze installatie.'

VRIJDAG

'Ik ontvang een van de leden van onze raad van advies en bespreek onder andere onze financiële positie. Het is heel leerzaam om een raad van advies met hoogleraren en andere ondernemers te hebben. Al die betrokken mensen geven mij energie. Als ondernemer beleeft je hoge pieken en soms diepe dalen, maar dankzij de positieve houding van ons team, onze leveranciers en klanten kunnen we heel veel aan.'

Marc (48 jaar) studeerde bedrijfseconomie aan de Erasmus Universiteit en werkt twintig jaar in de materialenindustrie. Begin 2015 heeft hij zijn eigen bedrijf MgAubel opgericht. Gemiddeld salaris van een ondernemer met personeel: 80.000 euro per jaar. (bron: RTLnieuws)

FOTO: THEO VAN PELT

HANDEN UIT DE MOUWEN *op je eigen binnenvaartschip*



'Als kapitein moet je alles kunnen'

360 vrachtwagens laten rijden of één tocht met een binnenvaartschip? Voor klanten van schipper Marco van Oeveren is de keus snel gemaakt. Zijn schip vaart dag en nacht, 365 dagen per jaar.

Varen zit Marco in het bloed. Op zijn zestiende begon hij als matroos bij zijn ouders, op het schip waarop hij opgroeide. Inmiddels is Marco kapitein en mede-eigenaar van binnenvaartschip Anroma waarmee hij containers van en naar Karlsruhe in Duitsland vervoert. Vier hoog staan de containers op het schip van 187 bij 23 meter. 'Ik weet altijd wat erin zit', zegt Marco. Vaak auto-onderdelen, soms meubels van mensen die emigreren. Op het schip werken zes mensen per dienst: twee kapiteins, een stuurman in opleiding en drie matrozen. Elke twee weken wordt er gewisseld. Tijdens zijn 12-urige werkdag zorgt Marco voor de planning, het laden en lossen en helpt waar nodig met het onderhoud van het schip. 'Ik vind dat je als kapitein alles moet kunnen.' Wat hij het leukst vindt? 'De proble-

men oplossen die je tegenkomt als je het schip van A naar B brengt en terug. Bijvoorbeeld als je door een sluis moet die nét breed genoeg is. Geweldig!'

NATUUR EN BERGEN

Marco vindt het jammer dat de binnenvaart zo onbekend is. 'Iedereen weet wat een piloot of vrachtwagenchauffeur doet, maar dat geldt niet voor een binnenvaartschipper.' Hij hoopt dat jongeren via het onderwijs een beter beeld krijgen van zijn vak. 'Iedereen kan dit leren, maar er wordt wel veel inzet van je verwacht.' Uiteindelijk is dat een klein offer, vindt Marco: wanneer hij vanuit zijn stuurhut over de containers uitkijkt, is hij dolgelukkig. Hij laat foto's zien van natuur en bergen in Duitsland. 'Als je dit uitzicht hebt, is het toch gewoon prima?'

FOTO: THEO VAN PELT

Kleren maken de man (en vrouw)

In de haven, is werkkleding voor veel beroepen onmisbaar. Vraag maar aan deze drie havenwerkers.

We dragen hier natuurlijk allemaal een labjas. Maar ook een veiligheidsbril is verplicht, evenals veiligheidsschoenen en werk- of nitril-handschoenen. Die laatste zijn bestand tegen chemicaliën. LyondellBasell fabriceert vooral chemicaliën zoals propyleenoxide en styreenmonomeer, stoffen die onder andere worden gebruikt als verpakkingsmateriaal en in de auto-industrie. Dat doen we in twee fabrieken: één op de Maasvlakte en één in de Botlek. Op beide locaties hebben we een laboratorium waar we 24 uur per dag kwaliteitscontroles uitvoeren. We analyseren onze grondstoffen, de producten die

de fabriek verlaten en alles er-tussen. Dat kunnen vloeistoffen zijn, maar ook gassen. Voor gasvormige stoffen gebruiken we een *sample-cylinder*, zoals ik op de foto vasthoud. Die analyseren we met een 'gascromatograaf', een speciaal labinstrument. Daarmee controleren we de zuiverheid van het gas. In totaal voeren we ongeveer 250 verschillende analyses uit. Als je van scheikunde houdt, zit je hier goed. Ik trek elke dag met plezier mijn labjas aan. Die is trouwens van een brandvertragend materiaal gemaakt én vloeistofafstotend. Mors je per ongeluk chemicaliën, dan trekken ze er niet in, maar lopen er vanaf. Wel zo veilig.



URSULA MALLEE (39)

is laborant bij LyondellBasell, een chemiebedrijf met verschillende vestigingen in de Rotterdamse haven. Ze volgde de opleiding Middelbaar Laboratoriumonderwijs (MLO).

FOTO: LYONDELLBASELL

FRANK VAN PAASSEN (23)

is duiker bij W. Smit BV, een Rotterdams duik- en bergingsbedrijf. Hij studeerde Werktuigbouwkunde (mbo niveau 4) en volgde een beroepsduikeropleiding in Noorwegen.



Het belangrijkste verschil tussen mijn duikpak en dat van een sportduiker is dat ik lucht krijg via een luchtslang vanaf de boot of bus. Dat is veiliger. Zo kun je altijd je weg naar boven terugvinden. En mocht er toch iets gebeuren, dan kunnen de duikploegleider en de reserveduiker – die bij elk klus aanwezig zijn – je op het droge trekken. Door die slang lopen ook de kabels van de communicatieapparatuur. Zo kan ik praten met de duikploegleider. Die kan precies volgen wat ik doe, want in mijn helm zit een camera en ledlamp voor extra verlichting. Dit werk gaat 24/7 door, 365 dagen per jaar. Vaak moeten we uitrukken om een touw uit een scheepsschroef te halen. Verder doen we veel onderwaterspecties van kades en schepen – als er beschadigingen zijn, kunnen ze tijdig worden gerepareerd. Ook laswerkzaamheden komen vaak voor. Daarvoor gebruiken we een speciale onderwaterlastang. Of het niet koud is, zo lang onderwater? Nee hoor, 's winters hebben we een extra dik thermosetje van vier á vijf millimeter onder ons droogpak. Dat houdt je echt wel warm.

THEO SPEELMEIJER (52)

is specialist op het gebied van radiografisch onderzoek bij Applus+ RTD in Rozenburg. Zo inspecteert hij onder andere lasverbindingen van leidingen in de (petro)chemische industrie met behulp van straling. Hij is opgeleid als werktuigbouwkundige en volgde specialistische trainingen voor dit werk.



Wij doen ons inspectiewerk altijd bij klanten op locatie. Die hebben hun eigen veiligheidsregels met bijbehorende kleding. Maar in de regel draag ik een brandvertragende overall, veiligheidsschoenen, veiligheidsbril, veiligheidshelm en handschoenen. Daarnaast heb ik altijd een Personal Electronic Dose-meter bij me, een PED. Die draag je op je borst en meet radioactiviteit. Radiografisch onderzoek doe je met behulp van röntgen- of gammastraling. Is de blootstelling te groot, dan gaat er een alarm, want in hoge dosering is deze straling schadelijk voor mensen. Wij gebruiken straling om de lasverbindingen tussen leidingen in de (petro)chemische industrie te controleren op zwakke plekken. Als we die tegenkomen, moet het laswerk opnieuw. Want in deze industrietak gelden de hoogste veiligheidseisen. Net als bij dit werk trouwens. Naast een PED hebben we altijd een thermoluminescentie-meter (TLD) bij ons die ook straling meet. De uitslag wordt maandelijks uitgelezen en aan je dossier toegevoegd. Zo weten we precies aan hoeveel straling je bent blootgesteld, je 'levensdosis'. Buitenstaanders vinden het vaak eng, werken met radioactiviteit. Maar zolang je de veiligheidsvoorschriften in acht neemt, is er weinig aan de hand.

FOTO'S: THEO VAN PELT

Mijn HAVENSTAD

Conny Janssens vader had een machinefabriek in de haven. 'Misschien voelt de haven daarom als thuiskomen,' zegt de choreograaf tijdens een interview in de Onderzeebootloods.

**Win
2 TICKETS
KIJK OP P.12**

**BELEEF-
DE-HAVEN-TIPS
VAN
Conny**

1. Haar voorstelling **MIRROR MIRROR** in de RDM Onderzeebootloods. Te zien van woensdag 21 juni tot en met zondag 14 juli. Bonustip: 'Pak de Aqualiner naar RDM, dan begint het feest nog eerder!'
2. Wandelen langs de Maas. 'Neem daarna een watertaxi naar Katendrecht voor een drankje.'
3. Het uitzicht op de skyline vanaf de Erasmusbrug in de schemering.

'Tijdens de voorstelling Mirror Mirror staat hier de hele vloer onder water'

'Als je voor mij gaat werken, wil ik dat je in Rotterdam komt wonen,' zegt Conny Janssen tegen alle nieuwe internationale dansers bij haar gezelschap. 'Ik wil dat de dansers de stad kennen, voelen, proeven.'

Conny groeide op in Rotterdam, volgde de Rotterdamse Dansacademie en woont tegenwoordig in het Kleiwegkwartier. Als choreograaf en artistiek leider maakte ze dansvoorstellingen met de havenstad als grootste inspiratiebron. 'Ik heb wel eens overwogen om uit te vliegen, maar ik ben Rotterdam, zo voelt het.'

REMAKE

Conny's voorstelling **HOME** toert nog door het land tot eind april. Daarnaast maakt haar gezelschap elke twee jaar een voorstelling buiten het theater, liefst aan de randen van de stad: 'Zo trek je mensen naar onbekende plekken en gaat de omgeving weer ademen. Ik vind het belangrijk om zoiets terug te doen voor de stad.'

Dit jaar is het 25 jaar geleden dat Conny haar dansgezelschap oprichtte. Vanwege dit jubileum speelt het gezelschap een

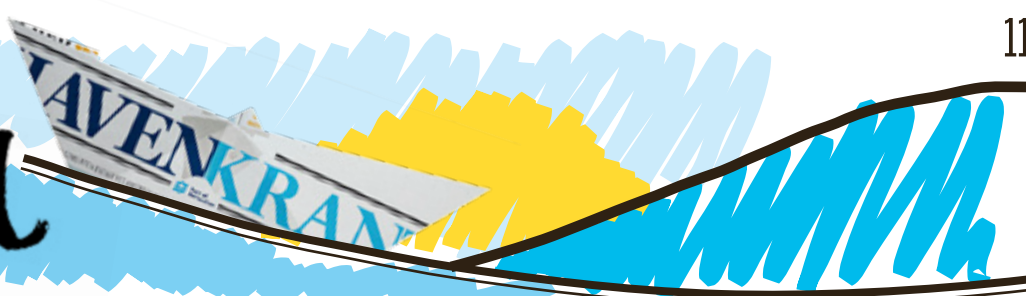
extra locatievoorstelling, 'Mirror Mirror' uit 2014. De remake is vanaf 21 juni te zien in de RDM Onderzeebootloods op Heijplaat. In deze voorstelling geeft Conny het water een grote rol. De hele vloer staat onder water, dat opspat van onder de dansers. 'Zo brengen we de haven de loods binnen.'

BEESTACHTIGE KRANEN

'Voor het jubileum wilde ik iets bijzonders maken. Ik koos opnieuw voor de haven omdat die het hart van de stad vormt, maar te weinig wordt gezien.' Ze wijst naar een voorbijvarend schip: 'In de haven voel je dynamiek. Die grote schepen aan de horizon, die kranen die wel beesten lijken. Die constante beweging, geweldig. Mijn vader had een machinefabriek in de haven. Misschien voelt de haven daarom als thuiskomen. Het maakt iets bij me los.'

Eind 2018 verhuist het gezelschap Conny Janssen Danst van de 's-Gravendijkwal naar een nieuw onderkomen in de Fenikslloodsen op Katendrecht. 'Regelmatig kom ik met de watertaxi naar Katendrecht om even naar de voortgang te kijken. Maar niet voordat ik een wandeling langs het water heb gemaakt.'

Kinderepagina



KLIK een sabeltandtijger!



In de IJstijd werd Nederland bevolkt door mammoeten en sabeltandtijgers. Hoe we dat weten? Onder meer door de vondst van hun botten in het zand van Maasvlakte 2. Je kunt zelf op fossielenjacht vanuit FutureLand of de botten bekijken in het Natuurhistorisch in Rotterdam op de tentoonstelling Opgeraapt Opgevist Uitgehakt. Net zoals resten van haaien, zee-egels, een afgietsel van een mosasaurus en het gewei van een reuzenhert.

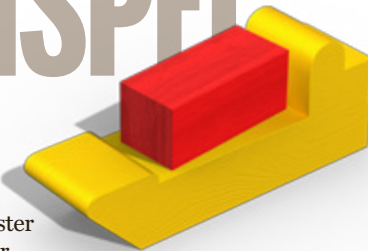
HETNATUURHISTORISCH.NL

Put GAST!?

Een putgast, nooit van gehoord zeker? Dat kan kloppen, want putgasten bestaan niet meer. Dit waren de havenwerkers die scheepsruimen laadden en losten (hun taak is overgenomen door kranen). Maar ze lieten ons een mooi havenwoord na. En zo zijn er nog veel meer. Wat dacht je van 'aanpikkelateur', 'tallyman' of 'botenbaas'? Wil je weten wat ze betekenen? Kijk dan op onderstaande website. Misschien een leuk onderwerp voor een spreekbeurt?

TINYURL.COM/HAVENTAAL

Speel het HAVENSPEL



Heb jij het in je om een échte Rotterdamse havenbaron te zijn? Speel het havenspel Rotterdam van The Game Master en je bent er snel genoeg achter. Vervoer grondstoffen uit alle delen van de wereld naar Rotterdam, maar let op: timing is alles, want het kan erg druk zijn in de haven. Een speluitbreiding laat je zelfs nieuwe fabrieken bouwen en geeft je macht over de grondstoffenmarkt. Vanaf 8 jaar, speluur: 90 minuten.

TINYURL.COM/HAVENSPELROTTERDAM

Dit is Fred, avonturier in de haven

Fred is een ondernemend hondje dat verzeild raakt in de Rotterdamse haven. De Havenkrant had een exclusief interview met Fred, wiens avonturen je kunt nalezen in het boek 'Fred in de haven'.

Hallo Fred, kun je je voorstellen?

'Ik ben dus Fred. Ik kom uit een goed nest, had een lieve vader en moeder. Toen ik een paar weken oud was, ben ik bij mijn baasje in Honderloo gaan wonen. In een flat. Wat voor soort hond ik ben? In één woord: speels.'

Hoe ben je in de haven van Rotterdam verzeild geraakt?

'Kijk, ik heb altijd de wereld willen zien. Op een dag dacht ik: kom, ik maak een ommetje. Van het één kwam het ander. Voordat ik het wist, was ik in Rotterdam. Dat kan je allemaal lezen in mijn boek: Fred in de haven.'

Maakte de haven indruk?

'Zeker, mijn baasje in Honderloo heeft een roeiboot in de jachthaven. Maar die haven kun je niet vergelijken met die van Rotterdam. Zóveel schepen. Zó groot. Dat had ik niet verwacht.'

Als je in de haven zou werken, wat doe je dan het liefst?

'Ik wil niets verklappen, maar als je mijn boek leest, begrijp je dat mijn interesse ligt bij beveiliging. Ik ben er waaks genoeg voor, al heb ik nooit op een echte hondenschool gezeten.'

Heb je wel eens gevaren op een schip?

'Zeker, aan boord heb ik mijn grote liefde ontmoet. Een Argentijnse.'

Wie heeft jouw verhaal eigenlijk opgeschreven en getekend?

'Joris Lutz leest het verhaal voor op

de cd die bij het boek zit. Hij zingt ook de liedjes en doet speciale Fredvoorstellingen. Dus eigenlijk is hij degene die mij de avonturen laat beleven. Bram Klein schreef het verhaal, Bart Wijtman componeerde de muziek en Sebastiaan de Ruiter maakte de tekeningen erbij. Alleen Rotterdamse jongens waarmee het heel leuk samenwerken is.'

BINNENKORT IN DE BOEKHANDELS

'Fred in de haven' is een eigentijdse herwerking van het gelijknamige kinderboek (met luister-cd) dat in 2010 verscheen. Alle illustraties en liedjes zijn vernieuwd. Het kost 14,95 euro en ligt vanaf 14 mei in de boekhandels en bij FutureLand. Ook online te bestellen (verzendkosten: 4 euro) via: WATERMERK.EU

Win een Fred!

De Havenkrant geeft vijf exemplaren weg van 'Fred in de haven'. Wil je er eentje winnen? Stuur je antwoord op de volgende vraag naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Fred': Wat vindt Fred het leukst om te doen in de haven?



DEZE PIONEERING SPIRIT KOST JE ZEKER ZES UUR OM TE BOUWEN

Oké, de echte Pioneering Spirit is gigantisch (immers, het grootste schip ter wereld). Maar deze speelgoedvariant mag er ook zijn. Hij bestaat uit bijna 2000 blokjes. En jij kunt er eentje winnen!

De Pioneering Spirit is met zijn lengte van 382 meter en breedte van 124 meter net zo groot als twee supertankers. Geen idee wat je je daarbij moet voorstellen? Neem een voetbalveld in gedachten en stel je dan iets voor dat acht keer zo groot is. Dit schip is uniek in zijn soort. Niet zo gek dat de Nederlandse eigenaar Allseas trots is op dit eigen ontwerp. Afgelopen zomer had het schip zijn eerste opdracht: het weghalen van een olieplatform voor de Noorse kust. Om alle medewerkers te bedanken, kregen zij als kerstcadeau een bouwpakket van de Pioneering Spi-

rit, speciaal gemaakt door speelgoedfabrikant Sluban. Wie niet bij Allseas werkt, maar wel interesse heeft in dit model met beweegbare kranen, heeft geluk: ze zijn nog te koop via de website. Voor 199 euro per stuk, dat wel. Maar dan haal je een bouwpakket van exact 1941 blokjes in huis waarmee je zeker zes uur bezig bent. Minder ervaren bouwers moeten rekenen op tien uur. Let op: niet geschikt om mee te spelen, vooral bedoeld om naar te kijken. SLUBAN.NL

Win!

De Havenkrant geeft één exemplaar weg van Slubans Pioneering Spirit.



Wil je kans maken op deze prachtige prijs, mail dan het goede antwoord op de volgende vraag naar havenkrant@portofrotterdam.com (o.v.v. 'Sluban'): Hoeveel bemanningsleden kunnen er maximaal op de Pioneering Spirit?

Vraag het



DE HAVENMEESTER

Hoeveel eten en drinken heeft een cruiseschip aan boord?

Dat verschilt natuurlijk per cruiseschip, want deze drijvende hotels zijn er in allerlei soorten en maten. Zo heeft het grootste schip, The Harmony of the Seas, de magen te vullen van wel 6360 passagiers en 2400 man personeel. Maar laten we voor het gemak uitgaan van een meer doorsnee cruiseschip, het ms Rotterdam, met vier restaurants aan boord en plek voor zo'n 1400 gasten en 600 bemanningsleden. Gedurende één week consumeren zij meer dan 23.000 eieren, ruim 5200 liter melk en 66.927 kilo aan verse producten. Eigenaar Holland America Line koopt deze in bij lokale boeren, telers en leveranciers. De voorraad wordt aangevuld tussen de cruises door. Op deze turnaround-dagen komen alle leveranciers aan boord om proviand te brengen voor de volgende reis. Drinkwater hoeft het schip niet in te slaan. Dat wordt aan boord gemaakt. Een speciaal systeem kan 700.000 liter zeewater per dag ontzouten.

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

AGENDA

APRIL

Gratis



WATERGEUZEN IN BRIELLE

Herleef de zestiende eeuw tijdens de 1-aprilviering in Brielle. In 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. Op zaterdag 1 april dus (geen grap!). Za 1 april, 9:45-23 uur laprilvereniging.nl

SCHEPEN SPOTTEN

Het cruiseseizoen gaat weer van start. Prachtige drijvende steden, zoals



FOTO: RUIDAANTIES

Norwegian Getaway en AIDAprima, meren af in de stad. Check de aankomst- en vertrekdata op de website. Wilhelminakade 699, Rotterdam cruiseportrotterdam.com

STARTUPS IN FUTURELAND

Slimme startups schieten in de haven als paddenstoelen uit de grond. Kom zondag 30 april kennismaken met deze vernieuwers die de maritieme wereld wakker schudden. Van veilig oversteken op zee tot een drijfvluit etende haai. Zo 30 april, 11-17 uur Europaweg 902, Maasvlakte Rotterdam, 010-252 25 20 futureland.nl

Gratis

MEI

REDDINGBOOTDAG

Neem een kijkje in de keuken van de KNRM. Je kunt op 6 mei terecht bij alle 45 Nederlandse stations van de Redding Maatschappij, waaronder die in Hoek van Holland. Za 6 mei: 10-16 uur Programma en locaties: knrm.nl



DAG VAN DE ZEE-SLEEVVAART

Op 20 mei kom je in Maassluis alles te weten over de historie van de Nederlandse sleepvaart. Stap aan boord: talloze museale sleepers liggen klaar om bezoekers te laten kennismaken met deze robuuste krachtpatsers. Za 20 mei, 10 uur ervaarmaassluis.nl

SKUTSJESILEN KRALINGSE PLAS

De Friezen komen eraan! En ze nemen hun Oudhollandse platbodems mee voor wedstrijden op de Kralingse Plas. Verwacht stevige battles om de Kralingen Cup tijdens dit Rotterdamse zeilfeest met uitgebreid entertainmentprogramma. Wo 31 mei t/m vr 2 juni skutsjesilenholland.nl

ALVAST BESTELLEN / INSCHRIJVEN

PORT OF ROTTERDAM NORTH SEA JAZZ FESTIVAL

Het duurt nog even, maar wacht niet te lang met kaartjes kopen voor dit muziekfestival van wereldklasse. Beleef uiteenlopende muziekstijlen en geniet van artiesten als Norah Jones en Steve Winwood. Vr 7 - zo 9 juli northseajazz.com

HARBOUR RUN

Tien kilometer, dertig obstakels. Begin maar vast met trainen, want op 8 oktober wordt de vijfde Harbour Run gehouden in de Waalhaven. Ook eens over bijzondere obstakels op haven-terreinen rennen, klimmen en klauteren? Schrijf je nu alvast in. € 39,50 Zo 8 oktober, harbourrun.nl

FOTO: STORM EN WUTGER PRINS

EXPEDITIE KNAPPE KOPPEN

Win KAARTJES VOOR HET MARITIEM MUSEUM

Ben jij net zo'n avontuurlijke onderzoeker als astronaut André Kuipers? Ga mee op ontdekkingsreis en maak kennis met vier belangrijke wetenschappers uit de tijd van de Verenigde Oost- en West-Indische Compagnie tijdens deze familietoonstelling die nog loopt tot 30 oktober. Geschikt voor kinderen vanaf acht jaar.

Di - za 10-17 uur, Zo 11-17 uur
 Volwassenen: €11,50
 4 t/m 15 jaar: €7,50
 Leuvehaven 1, Rotterdam
 010-413 26 80
MARITIEMMUSEUM.NL

De Havenkrant geeft drie keer vier tickets weg voor het Maritiem Museum. Meeloten? E-mail je naam en contactgegevens naar: havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Maritiem Museum'

De complete Maasvlakte 2-experience

Beleef Maasvlakte 2 te land en ter zee! Vaar rondom offshore gigant Pioneer Spirit (het grootste vaartuig ter wereld) en passeer kolossale kademuren. Aan boord vertelt een ervaren gids van FutureLand je alles over de ontwikkeling en toekomst van de Rotterdamse haven. Aansluitend maak je bij informatiecentrum FutureLand op interactieve wijze kennis met Maasvlakte 2. Stap in de FutureFlightExperience en beleef een geweldige 3D-trip door het nieuwe havengebied: scheer langs hoge kranen of maak een glijvlucht naar een passerende containerreus.

Za 29 april & 27 mei, 10:00 uur
 Kosten: €57,50 p.p.
 kinderen 4-11 jaar €29,50 (vaartocht incl. koffie met appelgebak, uitgebreid buffet en bezoek aan FutureLand)
 Europaweg 902, Maasvlakte Rotterdam
 010-252 25 20
SPIDO.NL

Conny Janssen Danst in de Onderzeebootloods

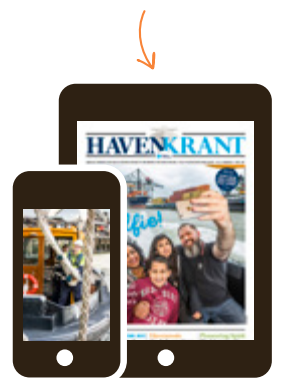
Win 2 TICKETS

FOTO: LEO VAN VELZEN

Conny Janssen Danst presenteert deze zomer, als hoogtepunt van het jubileumjaar, de terugkeer van deze succesvolle locatievoorstelling naar de Rotterdamse haven. Mét ijzersterke dansers en live muziek van Sinfonia Rotterdam. De immense ruimte van de RDM Onderzeebootloods vormt het havendecor van deze voorstelling: zie P.10 Wo 21 juni t/m zo 9 juli Kosten: €32,50 - 39,50 CONNYJANSSENDANST.NL

WINACTIE
 Win twee kaarten voor deze dansvoorstelling. Geef antwoord op de volgende vraag en stuur dit naar havenkrant@portofrotterdam.nl o.v.v. Conny Janssen Danst: Hoe oud is de RDM Onderzeebootloods?

Lees de Havenkrant ook online!



Brengt de haven dichtbij

PORTOFROTTERDAM.COM/HAVENKRANT



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 Opschoor-den Braber, Geniva Dawson (stagiaire), Tie Schellekens, Gijs Warmenhoven (Havenbedrijf Rotterdam); Rody van der Pols, Harriot Voncken (Maters & Hermens Journalistiek)
TEXTEN Havenbedrijf Rotterdam, Maters & Hermens Journalistiek
FOTOGRAFIE Jiri Buller, Andreas Terlaak, Theo van Pelt, Hollandse Hoogte
COVER Jiri Buller
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

