

HAVENKRANT

Port of
Rotterdam

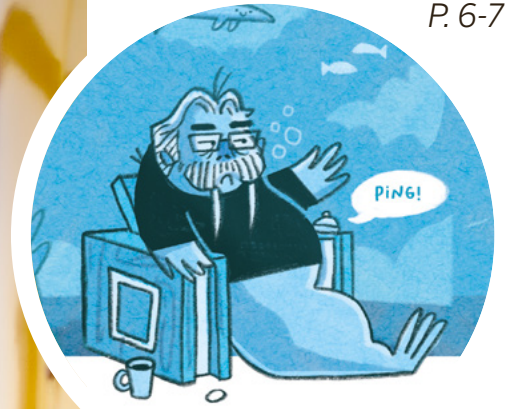
SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ NR. 48 • JAARGANG 12 • DECEMBER 2020

3
winacties
in deze krant!

**Word de slimste
havenmens**

(en win een hotel-
overnachting)

P. 6-7



**Terugblikken
op 2020**

met de
baas van
de haven

P. 4



**Corneel...
& zijn vrienden
verwelkomen
zeelieden**

P. 10



**Rotterdam werkt
een fototentoonstelling met
opgestroopte mouwen**

P. 12

Het werk gaat gewoon door

Corona of niet, Rob heeft dienst
#stoerehavenberoepen
p. 8

ONDERTUSSEN IN de Lekhaven

ruimt Ivo de
troep op



Jaarlijks haalt het Havenbedrijf 43 vrachtwagens afval op, 10 zitten vol zwerfafval. 325 ton van 1300 ton afval dat niet in een prullenbak, maar op de kant of erger, in het water belandt. En daar zitten de honderden zakken vol zwerfafval die Ivo Rodermans uit de haven plukt niet eens bij. De oprichter van Zwerfje Rotterdam ruimt al heel lang zwerfafval op, samen met zo'n honderd vrijwilligers. 'Degene die het afval achterliet, bewust of niet, is weg en zal het zelf niet meer opruimen. Zwerfafval is dus voor niemand meer en daarmee van iedereen.' Vanuit die gedachte houdt Ivo regelmatig clean-ups in de haven, alleen of met anderen. 'Als plastic in het water belandt,

stroomt het via de haven naar zee. Naar schatting drijven omgerekend zo'n 4000 kliks aan afval bij Hoek van Holland het zeegat uit.' Tijdens een opruimrondje met of zonder bakfiets, vindt Ivo van alles. Van verpakkingsmateriaal tot patatbakjes, van piepschuim tot snoepwikfels. 'Soms lijkt een plek relatief schoon, maar kijk je goed naar de glooiingen dan zie je tussen de keien veel plastic zitten.' Elk stuk plastic dat niet in de haven en daarmee niet in zee belandt, is winst. Plastic breekt niet af, dieren gaan eraan dood of geven plastic door via de voedselketen. Van de straat, in zee in je maag dus. 'Opruimen helpt, maar de grootste winst zit bij het aanpakken van de bron natuurlijk. De plastic

soep groeit jaarlijks met 8 miljard kilo en de plasticproductie met 8 procent. Van alle nieuwe plastics komt naar schatting ruim 30 procent in het milieu terecht. Toch blijft Ivo positief. 'Je kunt er zelf iets aan doen. Jij en ik, met elkaar. Het wordt ook steeds gewoner. En wanneer één op de vier mensen regelmatig zwerfafval opruimt, dan voegen we met elkaar geen extra zwerfafval meer toe aan ons ecosysteem.'

i Meedoen aan een clean up?
ZwerfjeRotterdam.nl
Check ook de campagne van het Havenbedrijf *Schone haven, schone zee* op portofrotterdam.com/schonehaven



Allard Castelein,
president-directeur
Havenbedrijf Rotterdam

Ons Rotterdamse DNA

Geen woorden maar daden, hand in hand, met opgestroopte mouwen. Uitdrukkingen die de Rotterdamse aanpak kenmerken. Dat deze mentaliteit in ons DNA zit, werd afgelopen jaar meer dan ooit zichtbaar en voelbaar. Corona heeft de wereld op zijn kop gezet, maar de Rotterdamse haven draait door. Dag in, dag uit werd en wordt keihard gewerkt om Rotterdam, de regio en de BV Nederland te kunnen blijven voorzien van goederen. Nee we zijn er nog niet, maar deze mentaliteit geeft vertrouwen en hoop dat we er uiteindelijk samen uitkomen.

Het overgrote deel van alles wat u eet, draagt en gebruikt, komt binnen via onze haven. Daarmee vervullen we een belangrijke rol voor de lokale en landelijke werkgelegenheid en economie. Ook in de haven zijn de gevolgen van het coronavirus fors. Tot en met september was er negen procent minder overslag dan in dezelfde periode vorig jaar. Het derde kwartaal was dat iets beter dan het tweede kwartaal voor droge bulkgoederen en containers.

We zien aanzienlijk minder tankers in de haven als gevolg van de lage olieprijs en de volle opslagtanks. Er zijn ook honderd minder cruiseschepen, dus we zien ook

minder toeristen in Rotterdam. De schepen die wel arriveerden, repatrieerden ruim vierduizend gestrande bemanningsleden. Helaas is

ons voorbeeld maar mondjesmaat opgevolgd. Nog steeds bevinden duizenden zeelieden zich op de wereldzeeën zonder zicht op een reis huiswaarts.

Het toch nog grote aantal zeeschepen dat onze haven binnenkomt, betekent voor roeiers, loodsen en sleepers dat zij ondanks corona dezelfde hoogstaande diensten verlenen. Ga er maar aan staan: aan boord van een schip stappen met alle risico's van dien. Een groot compliment voor alle mensen die daar dag in dag uit een bijdrage aan leveren. Door corona wordt de toegevoegde waarde van onze havenindustrie zichtbaar. Zo levert de industrie kosteloos grondstoffen voor de productie van desinfecterende gel. Ook zijn ze leverancier van de spatschermen die we vandaag de dag overal zien.

De noodzaak om te investeren in projecten die de haven schoner en slimmer maken, is nu groter dan ooit. Dat levert minstens negenduizend tot vijftien-duizend extra banen op en draagt zeven miljard euro bij aan het bruto binnenvaartproduct. Hierdoor trekken we Nederland sneller uit de corona-recessie. En als ik terugkijk naar hoe we afgelopen jaar deze klus samen hebben geklaard, ben ik ervan overtuigd dat onze Rotterdamse mentaliteit ons ook volgend jaar verder brengt.

IN UITVOERING Maashaven, hotspot voor binnenvaart

Met walstroom en bordes-trappen ontvangt de Maashaven binnenvaartschippers weer met open armen. De stadshaven biedt plek aan bijna zestig schepen.

Het is de plek in Rotterdam voor binnenvaartschippers om op een nieuwe lading te wachten. 'Dicht bij het centrum, met een supermarkt en een metrostation op loopafstand en het is 's nachts veilig', vat Jannet Bredius van Havenbedrijf Rotterdam de populariteit

van de Maashaven samen. En zij kan het weten, als projectmanager was Jannet verantwoordelijk voor de verplaatsing en renovatie van de ligplaatsen in de Maashaven. 'Een paar jaar geleden wilde de gemeente zand storten aan het begin van de haven om de aanleg van een

stadspark op deze plek mogelijk te maken. Maar om dat zand uit te strooien, moesten heel wat ligplaatsen verplaatst. We hebben dat toen meteen gecombineerd met de renovatie van een flink aantal pontons, dat waren we toch al van plan.' De Maashaven had hierdoor een tijdlang slechts een handvol ligplaatsen.

Bordes-trap

Sinds half november telt de Maashaven weer een kleine zestig ligplaatsen. Stuk voor stuk voorzien van walstroom; binnenvaartschepen mogen hier voor hun elektriciteit geen dieselgeneratoren gebruiken. De steigers zijn uiterst gebruiksvriendelijk ingericht. 'In de ontwerpfase lieten we schippers met een VR-bril over een virtuele steiger lopen. Zij stuitten op randjes waarover je kunt struikelen. Dus hebben we dat aangepast.' Daarnaast zijn sommige ligplaatsen voorzien van een zogenoemde bordes-trap. Daarmee stap je veilig van dek, dat afhankelijk van de diepgang van een schip hoog of laag aan de kade kan liggen. Jannet: 'Heel fijn als je slecht ter been bent of met zware boodschappen sjouwt.' Kortom, de Maashaven is na deze operatie helemaal binnenvaart-proof. Jannet: 'Het wordt hier helemaal mooi tijdens de feestdagen wanneer de lichtjes branden op de schepen tijdens de schemering. Dat past echt bij een havenstad.'



ARTIST IMPRESSION: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

De nieuwe ligplaatsen bij de Maashaven zijn klaar. De gemeente wil hier ook een stadspark aanleggen met bomen, ligweides en hoogtevverschillen.

GESPOT Ethiopische avocado's

Avocado's veroveren de wereld én Nederland. We eten er drie keer meer dan in 2010. Rotterdam is een grote importeur: 225 duizend ton voornamelijk Zuid-Amerikaanse avocado's (33 procent meer dan in 2019) bereikten tussen januari en juli de haven. De avocado-primeur van deze zomer was de komst van de eerste koelcontainer met Ethiopische oogst. Gevolg van een nieuwe treinverbinding tussen het achterland en de haven van Djibouti, waaraan het Havenbedrijf Rotterdam meewerkte. Goed nieuws voor avocado lovers: er komen vanaf nu meer koelcontainers vol groene vruchten vanuit Djibouti naar Rotterdam.



125 miljoen

euro is nodig om in **10 jaar** het merendeel van de stilliggende zeeschepen in de haven van duurzame walstroom te voorzien.

Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam investeren samen met havenbedrijven in de aanleg van vaste walstroompunten op de kades. Aanvullend zal nog **50 miljoen** euro subsidie nodig zijn. Dieselmotoren die stroom opwekken aan boord van zeeschepen stoten jaarlijks gemiddeld 600.000 ton CO₂ uit in Rotterdam. Aan de stekker scheelt dit – naast een hoop herrie – 200.000 ton aan CO₂-uitstoot. De eerste walstroompunten voor zeeschepen zijn in 2022 klaar.

Veiliger, sterker, slimmer

Een kademuur. Op het oog gewoon een muur in het water. Maar wel een muur die stand moet houden onder water en onder het gewicht van ladingen en schepen. Drie innovaties die de Rotterdamse kades veiliger maken.

1. In de kade

Een kade moet zijn mannetje staan in weer en wind, onder druk van zware schepen en ladingen. Om niet om te vallen, gaat er onder de kade een robuuste L-vormige vloer schuilen, die met palen en trekankers de kade op zijn plek houdt. Maar wat nu als een kademuur zijn beste tijd heeft gehad? Dat was het geval bij de Maaskade, een vijfhonderd meter lange kademuur in hartje Rotterdam waarvan de oudste palen dateerden uit 1872. Zo'n lange kademuur vervangen is in een havenomgeving al een uitdaging, laat staan midden in de stad dicht bij bewoners en historische en kwetsbare panden... Gelukkig bedachten de verantwoordelijke bouwmeesters een paar kunstgrepen om de bouwoverlast te beperken. Door vanaf pontons op het water in plaats van op de kade aan de muur te werken, was er veel minder bouwverkeer op de kade. Nog een vondst: het beton bevatte geen traditionele wapening maar kortere, ijzersterke staalvezels. Duurzame oplossingen die de kade sterker maakten, de bouwers tijdswinst opleverden en de bewoners minder overlast gaven.



Bij de HES Hartel Tank Terminal is 2 kilometer kade beschermd tegen roestwerking met zogenoemde opgedrukte stroom.

2. Aan de kade

De vijand van elke kademuur is roestvorming ofwel corrosie. Op de lange termijn zorgt dit natuurlijke proces voor zwakke plekken in de metalen damwand in de kademuur. En dat is funest voor de stevigheid en dus de veiligheid. Om die roestvorming tegen te gaan, worden in kademuren een soort aluminium staven ingebouwd die opoffer-anodes worden genoemd. Staven die zich opofferen voor de kademuur door te corroderen, waardoor de kademuur zelf roestvrij blijft.

Duikers worden ingezet om die anodes periodiek te vernieuwen. 'Dat kost geld, grondstoffen en is dus niet erg duurzaam', zegt Robin Duvaloois, asset manager bij Havenbedrijf Rotterdam. Daarom is gezocht naar een meer duurzame manier om de damwand te beschermen. 'We sluiten de anodes aan op een permanente voedingsbron, opgedrukte stroom', legt Robin uit. De beschermingstechniek is inmiddels toegepast bij kades van de SIF Terminal en de HES Hartel Tank Terminal. 'Door de opgedrukte stroom vergaan de anodes niet langer, waardoor minder grondstoffen nodig zijn. En dat is gunstig voor de CO₂-voetafdruk.' Daarnaast meten sensoren op de damwand of extra beschermingsstroom nodig is. 'Zo optimaliseren we het systeem helemaal. We verwachten dan ook dat deze kademuren meer dan honderd jaar meegaan.'

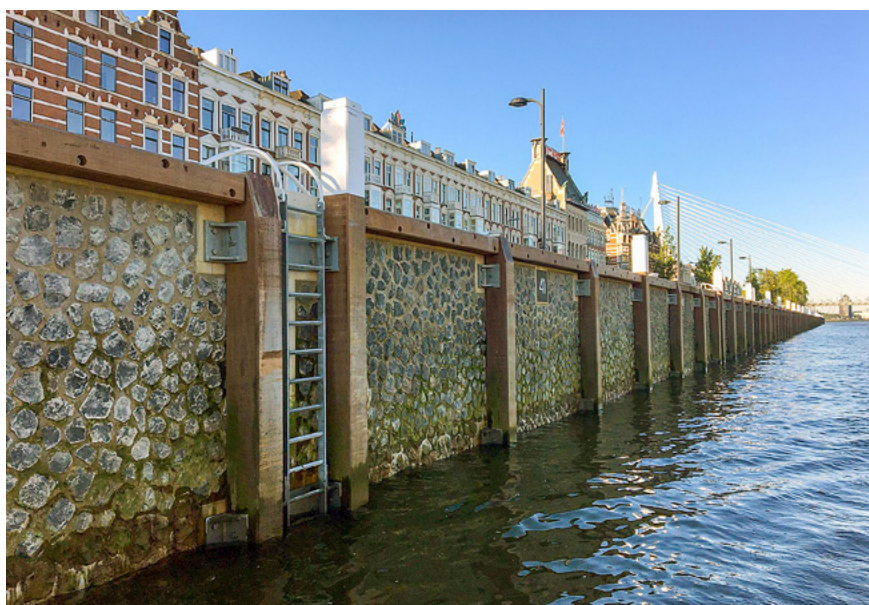


'We verwachten dat deze kademuren meer dan honderd jaar meegaan'

3. Op de kade

Op een stormachtige winterdag in 2007 gaat het helemaal mis: de trossen van een containerschip aan de kade breken en het losgeslagen schip ramt een steiger van de Maasvlakte Olie Terminal. Gevolg: veel schade en een olie lekkage. 'Hadden we toen maar slimme bolders op de kade gehad', verzucht Erik Broos. Want die weten dankzij ingebouwde sensoren precies hoeveel kracht de scheepstrossen uitoefenen. 'Een schip kan dat zelf niet meten, de bolder geeft nu een waarschuwingssignaal af als het gevaarlijk wordt,

zodat sleepboten te hulp kunnen komen', vertelt de ingenieur van Havenbedrijf Rotterdam. Afgelopen najaar werd de eerste innovatieve aanlegpaal geplaatst bij de ECT op de Maasvlakte. 'Een proef', zegt Erik. 'Maar als die proef goed verloopt, verwacht ik een snelle opmars in de Rotterdamse haven.' Met reden, een herhaling van het ongeluk met de oliesteiger wil niemand. Bovendien worden schepen alleen maar groter, en dus nemen de krachten op bolders toe. Erik: 'Dan wil je er zeker van zijn dat ze veilig aan de kade liggen. Deze bolder gaat ons daarbij helpen.'



De Maaskade is in 2019 op innovatieve wijze vernieuwd.

Havenmeester in crisistijd

Onder moeilijke omstandigheden de haven draaiende houden. Havenmeester René de Vries blikt terug op een veelbewogen jaar in het teken van corona. 'De haven is van vitaal belang voor Nederland.'

Toen in januari in China de pandemie uitbrak, begon De Vries net aan zijn tiende jaar als operationele baas van de haven. Hij had zich zijn jubileumjaar anders voorgesteld. 'Sinds maart is de Veiligheidsregio Rotterdam in GRIP 4, de hoogste mate van paraatheid. Dat komt alleen voor bij een ramp waarbij meerdere gemeenten betrokken zijn. Mijn divisie is partner van de Veiligheidsregio. We werken intensief samen met Veiligheidsdirectie, GGD en gemeente Rotterdam. Het Havenbedrijf, havenbedrijfsleven en de dienstverleners hebben ook zeer regelmatig contact.'

Ebola

In deze gezondheidscrisis is een dominante rol weggelegd voor de Port Health Authority Rotterdam (PHAR). 'Dat is een samenwerkingsverband tussen kustwacht, GGD, Veiligheidsregio, Zeehavenpolitie en het Havenbedrijf ter bestrijding van infectieziekten. Rotterdam is de grootste haven van Europa, hier komt de hele wereld bij elkaar. Dus besmettelijke ziektes aan de andere kant van de wereld nemen wij zeer serieus. Ik weet nog dat ik bij de uitbraak van ebola dacht: dat is ver weg in Afrika, hier is niks aan de hand. Maar na onderzoek bleek dat er maandelijks zestig schepen uit dat gebied naar Rotterdam varen. Toen hebben we een protocol opgesteld hoe te handelen wanneer aan boord van een schip ebola heerst. Nu met covid-19 wordt de PHAR pas echt op de proef gesteld en kunnen we op de kennis van toen terugvallen.' Na de persconferentie op 12 maart waarin Rutte de intelligente lockdown afkondigde, ging het snel bij het Havenbedrijf.

WAT DOET DE HAVENMEESTER?

Havenmeester René de Vries geeft leiding aan de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam, verantwoordelijk voor de orde en veiligheid in de haven. Bij deze afdeling werken 440 mensen onder wie verkeersbegeleiders, inspecteurs en bemanningsleden van patrouillevaartuigen (RPA's). Ook de Port Health Authority (gezondheid) en Port Security (veiligheid) vallen onder zijn verantwoordelijkheid.

'Die middag zijn we meteen met het crisisteam bij elkaar gekomen', herinnert De Vries zich. 'Bij de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf werken 440 medewerkers, waarvan 380 operationeel: op de patrouillevaartuigen, bij de verkeersafhandeling, de inspectie gevaarlijke stoffen. De haven is van vitaal belang voor Nederland, hier arriveert ons voedsel, onze medicijnen, alle grondstoffen. De haven moest open blijven. We hebben direct een aantal maatregelen genomen: een minimum bezetting op vaartuigen en operationele posten, zoveel mogelijk dezelfde bemanning samen inroosteren, zo min mogelijk bij elkaar komen, overal anderhalve meter afstand houden en alle opleidingen zijn tijdelijk stopgezet.'

25.000 e-mails

De lockdown maakte duidelijk dat het met de digitalisering van het Havenbedrijf uitstekend is gesteld. We beschikken over de modernste communicatiemiddelen, medewerkers in de operatie op de patrouillevaartuigen bijvoorbeeld, konden blijven communiceren met de thuiswerkers. De Vries roemt de betrokkenheid van alle collega's die onder moeilijke omstandigheden met minimale bezetting doorwerkten. 'Hart voor de zaak. Liefde voor het werk. De haven bleef gewoon doordraaien. Ik verwacht dat er dit jaar hooguit 1.500 zeeschepen minder dan de gebruikelijke 30.000 arriveren.'

'Hart voor de zaak. De haven bleef gewoon doordraaien'

Corona bracht ook nieuwe taken met zich mee. 'De Maritime Declaration of Health, de gezondheidsverklaring die de schepen moeten invullen, was altijd een formaliteit. Nu moeten schepen ze verplicht inleveren voordat ze de haven inkomen. Dat heeft inmiddels geresulteerd in meer dan 25.000 e-mails. Als er niks aan de hand is, is het simpel. Moet er doorgevraagd worden, dan betrekken we de GGD erbij. Tot nu toe waren het enkele tientallen schepen waar de bemanning aan boord corona had.'

Scheepsbemanning helpen

Rotterdam hielp schepen die elders door covid-19 in de penarie zaten. Dankzij die houding vonden vierduizend bemanningsleden van cruiseschepen via Rotterdam hun weg terug naar huis. René de Vries ziet het als zijn plicht als havenmeester om scheepsbemanning te helpen. 'Je bent er voor de schepen en voor bemanning. We hielpen mensen die maandenlang aan boord zaten en niet naar huis konden.' Hij schakelde de Port Welfare Committee in om extra spullen als telefoonkaarten beschikbaar te stellen voor zeelui. Vol vertrouwen is René de Vries de tweede coronagolf ingestapt. Hij weet: de beer is nog niet geschoten. 'Het wordt een lange, vervelende winter. De plannen en protocollen liggen klaar. Het belangrijkste is samenwerken, goed blijven communiceren en gezond blijven.'

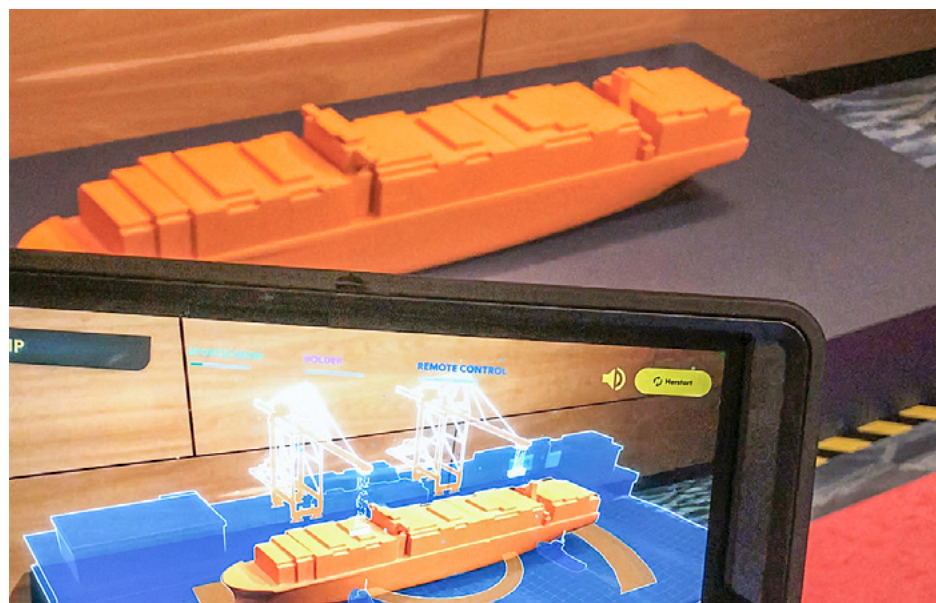
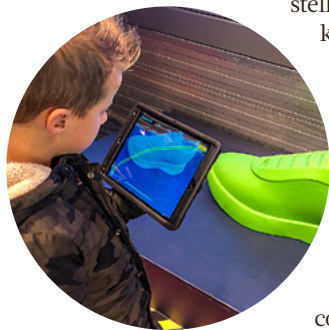
Een slimme haven is op zijn toekomst voorbereid

Digitalisering maakt ons leven makkelijker. Thuis, op school en op het werk. In de haven is dat niet anders, zo laat de nieuwe tentoonstelling in FutureLand zien.

Door digitalisering draait de haven efficiënter en eenvoudiger. En dat is goed nieuws voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. In een wereld die snel verandert, pakt de haven die zich het best en snelst aanpast de leiding. De slimste dus. FutureLand duikt in de toekomst van de Rotterdamse haven met de tijdelijke tentoonstelling 'De digitale haven'. Je ontdekt er vier aspecten van die steeds slimmer wordende haven en je ziet hoe Rotterdam voorloopt in haven-digitalisering.

Sneakerlogistiek

Nathalie en haar zoon Felix (10) bezochten als eersten de tentoonstelling. 'De verwondering begint al bij binnenkomst', vertelt Nathalie. 'Op een enorm scherm krijg je een korte film te zien die duidelijk maakt dat Rotterdam van



oudsher dé plek is waar vernieuwing ontstaat.' Wat een innovatieve en digitale haven inhoudt, maakt de tentoonstelling duidelijk. Voor bezoekers ligt een tablet klaar die je door de tentoonstelling gidst. Felix: 'Er staat een hele grote groene sneaker, ik denk wel schoenmaat 154. Als je daarnaast staat, zie je op je tablet ineens allemaal dingen om die sneaker heen. Echt heel cool.' Nathalie: 'Met de tablet

in de hand leer je dat er wel 28 partijen betrokken zijn bij het transport van die sportschoen van China naar Rotterdam, en dat allemaal door samen te werken via één digitaal platform.'

Sensoren

Vier objecten vertellen samen het verhaal van een haven die steeds slimmer wordt. Zoals sensoren in bolders die aangeven hoeveel trossen nodig zijn om een schip tegen de kant te houden. Ook laat de tentoonstelling zien hoe de Rotterdamse haven zich voorbereidt op autonoom varen en zelfs autonoom vliegen.



Win!

Bezoek 'De digitale haven' in informatiecentrum FutureLand op de Maasvlakte.

Toegang is gratis, boek je tickets met tijdslot op futureland.nl (tot september 2021)

Kijk voor de winactie op pagina 12

Floating Lab

Floating Lab of drijvende proeftuin, dat is de nieuwe functie van de RPA 3. Volgehouden met camera's en meetapparatuur zet Havenbedrijf Rotterdam dit voormalig patrouillevaartuig in voor onderzoek naar autonoom varen.



DE OGEN EN OREN VAN DE AUTOPILOOT

De RPA 3 is uitgerust met 8 camera's. 3D-camera's die diepte waarnemen maar ook 360 graden-camera's. Daarnaast beschikt de RPA 3 over radarsensoren, diepten- en windmeters, GPS en kompas.

SCHEEPVAARTMEESTER

De RPA 3 vaart autonoom, maar niet zonder scheepvaartmeester. Bij een onveilige situatie neemt hij met een druk op de knop de controle over.

SLIMME SCHEPEN SLIMME HAVEN

De RPA 3 staat continue in contact met:

- andere schepen in de haven
- de verkeerscentrale
- sensoren in kademuuren
- slimme bolders

VAARTUIG WORDT LABORATORIUM

De verouderde RPA 3 kreeg een tweede leven als autonoom vaartuig. De les: als een gepensioneerd schip autonoom kan varen, dan kan een binnenvaart-schip dat ook. De technologie is dus veel breder toepasbaar.

STROMING EN WIND

Vormen een grote uitdaging voor autonoom varen. De autopiloot moet kunnen beschikken over betrouwbare gegevens afkomstig van stromings- en windmodellen.

ZELFVARENDE SCHEPEN KOMEN ERAAN

Na de zelfrijdende auto's zijn nu ook zelfvarende schepen volop in ontwikkeling. De RPA 3 test eenvoudig en veilig innovatieve ideeën voor autonoom varen zodat de Rotterdamse haven straks helemaal klaar is voor deze nieuwe generatie schepen.

DE SLIMSTE HAVENMENS

Ben jij de slimste van alle Havenkrantlezers? Beantwoord deze zeven quizvragen over het voorbije havenjaar en maak kans op een hotelovernachting. Volg je havenspeurneus en je lost deze raadsels in no time op.

1

Het lot dat zoveel evenementen dit jaar ten deel viel, trof ook de Wereldhavendagen, voor het eerst sinds 1978 vond dit havenfeest vooral online plaats. Onder de noemer Port Stories 2020 viel er gelukkig toch van alles te beleven, zoals gastlessen op scholen, een foto-expositie bij het Maritiem Museum en online videoreportages. Deze webcasts werden gepresenteerd door een bijzonder duo: twee drones die de kijker op sleeptouw namen door de haven. **Vraag: wat zijn de namen van deze video hosts?**

7

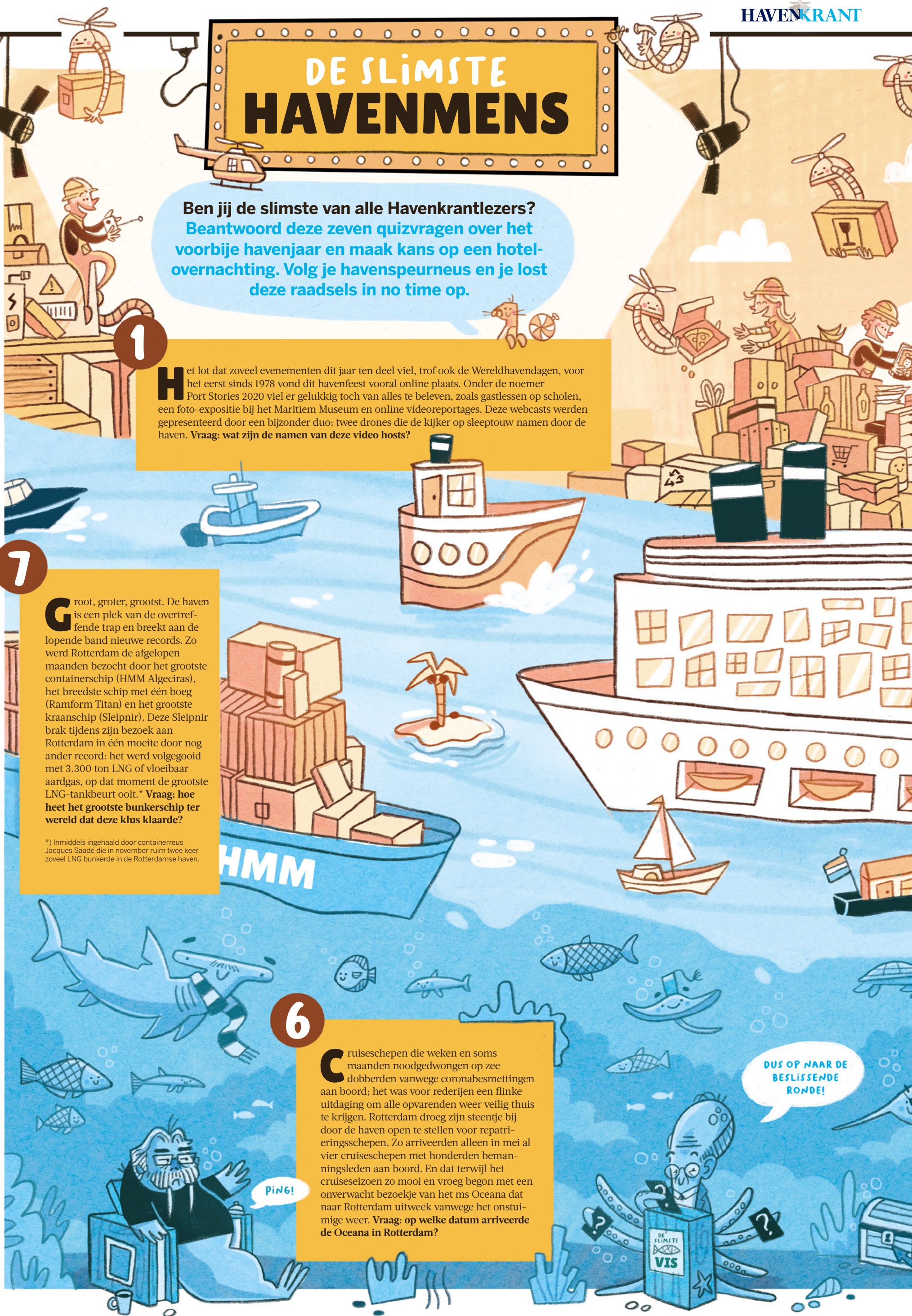
Groot, groter, grootst. De haven is een plek van de overtreffende trap en breekt aan de lopende band nieuwe records. Zo werd Rotterdam de afgelopen maanden bezocht door het grootste containerschip (HMM Algeciras), het breedste schip met één boeg (Ramform Titan) en het grootste kraanschip (Sleipnir). Deze Sleipnir brak tijdens zijn bezoek aan Rotterdam in één moeite door nog ander record: het werd volgegooid met 3.300 ton LNG of vloeibaar aardgas, op dat moment de grootste LNG-tankbeurt ooit. *** Vraag: hoe heet het grootste bunkerschip ter wereld dat deze klus klaarde?**

*) Inmiddels ingehaald door containerreus Jacques Saadé die in november ruim twee keer zoveel LNG bunkerde in de Rotterdamse haven.

6

Cruiseschepen die weken en soms maanden noodgedwongen op zee dobberden vanwege coronabesmettingen aan boord; het was voor rederijen een flinke uitdaging om alle opvarenden weer veilig thuis te krijgen. Rotterdam droeg zijn steentje bij door de haven open te stellen voor repatrieringsschepen. Zo arriveerden alleen in mei al vier cruiseschepen met honderden bemanningsleden aan boord. En dat terwijl het cruisesizoen zo mooi en vroeg begon met een onverwacht bezoekje van het ms Oceana dat naar Rotterdam uitweek vanwege het onstuwige weer. **Vraag: op welke datum arriveerde de Oceana in Rotterdam?**

PING!

DUS OP NAAR DE
BESLISSENDE
RONDE!



DOE MEE, WORD DE SLIMSTE HAVENMENS EN WIN EEN HOTELOVERNACHTING!

Stuur de antwoorden op de vragen voor 15 december naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. havenquiz. Onder alle inzenders van de goede antwoorden verloten we een overnachting voor twee personen op het ss Rotterdam!

MIJN NAAM *BLIEP* IS ..

2

Dit voorjaar zagen we talloze vormen van eerbetoon aan de mensen die in de frontlinie van de coronacrisis werken. Zorgmedewerkers maar ook havenwerkers – onmisbaar om het goedertransport in stand te houden – kregen een symbolisch schouderklopje. Op 8 april klokslag 12 uur loeiden honderden schepen in de Rotterdamse haven dertig seconden lang hun sloopstoeters om alle havenwerkers een hart onder de riem te steken. Dat die havenwerkers zich uitstekend van hun taak hadden gekwet, bleek tijdens de presentatie van de havenhalfjaarcijfers. **Vraag: hoeveel procent operationeel was de haven gedurende het voorjaar?**

3

Een primeur in de Rotterdamse haven: in mei vond de eerste pakketlevering aan een schip plaats per drone. Het experiment werd uitgevoerd om te onderzoeken hoe drones kunnen bijdragen aan een efficiënter transport in de Rotterdamse haven. De verwachting is dat drones in de toekomst bij steeds meer taken in de haven een rol spelen. Denk aan brandbestrijding, inspecties van installaties, toezicht op havenoperaties, mogelijk zelfs het vervoer van mensen. **Vraag: aan welk schip leverde de drone onderdelen tijdens deze proef?**

4

De bouw van het Leuvepaviljoen op de Schiedamsedijk vordert. Deze zomer ging de eerste paal de grond in van het complex dat straks onderdak biedt aan twee werkplaatsen van het Maritiem Museum en het Port Pavilion. Dat laatste is een nieuw informatiepunt waar je kennis maakt met de haven en ontdekt wat er allemaal in de haven te doen is. De locatie is niet toevallig gekozen, in dit historisch hart van het Maritiem District merden begin zeventiende eeuw al zeeschepen aan. **Vraag: wanneer opent het Leuvepaviljoen naar verwachting zijn deuren?**

5

Hij weegt meer dan driehonderd olifanten, lijkt op een tank en rijdt over de zeebodem. We hebben het over de Deep Dig-it, een op afstand bestuurbare onderwatergraafmachine die begin dit jaar met succes werd getest in de Rotterdamse Alexiahaven. Inmiddels is de sleuvengraver druk met het trekken van kabels tussen de Maasvlakte en het nieuwe windpark-op-zee Hollandse Kust. **Vraag: hoeveel meter onder de zeebodem begraaft de Deep Dig-it de kabels?**

Werk in de haven

'Ik heb etentjes thuis onderbroken voor crisioverleg'

De werkweek van... Saskia Wiegmans

Infectieziekten bestrijden in de haven, is een van de taken van Saskia Wiegmans bij Port Health Authority Rotterdam. Dus ook corona...

Maandag

'Mijn week begint met een online-overleg met mijn vier collega's van het crisiscoördinatieteam bij de Divisie Havenmeester. Wordt een incident gemeld bij het Havencoördinatie Centrum, bijvoorbeeld een besmetting of brand aan boord, dan ondersteunen wij waar nodig. Mijn collega Bas en ik stellen procedures op voor verschillende crisissituaties én zorgen dat ze worden nageleefd. Dat vraagt om afstemming met allerlei partijen. We zijn ook een beetje de backoffice van de operationele collega's. Vandaag nemen we de alarmeringen en het werkrooster rond de feestdagen door.'

Dinsdag

'De haven is een internationaal en open gebied. Sinds half maart covid-19 is uitgebroken, moet elk

zeeschip dat Rotterdam aan- doet het Maritime Declaration of Health (MDoh) formulier inleveren bij het HCC. Nog voordat de loods aan boord gaat. We hebben inmiddels zo'n 25.000 formulieren ingenomen en werken aan een systeem om dit te digitaliseren. Dan is het een kwestie van vinkjes zetten, in plaats van formulieren opvragen en verwerken.'

Woensdag

'Koffiemoment met een teamlid, thuis vanachter onze beeldschermen. Sinds corona kan dat niet meer op de werkvloer, dus nu houd ik online contact. Met het hele team of één-op-één. Je wilt toch weten hoe het gaat met iedereen.'

Donderdag

'Overleg met de Havenmeester. Op

de agenda staan de consequenties van de nieuwe coronamaatregelen. Het valt gelukkig mee. De haven moet kunnen doordraaien, we scherpen ons bestaande personeelsplan aan voor het geval deze winter collega's ziek worden of in thuisquarantaine moeten.'

Vrijdag

'Tijd om de stappenteller aandacht te geven. Ik had het ambitieuze plan om al luisterend naar een podcast elke dag tienduizend stappen te zetten. Die ambitie heb ik inmiddels terugschreefd: door de week zijn het er nu zesduizend, en in het weekend tienduizend.'

Zondag

Tijdens mijn piketdienst belt een infectiearts voor advies over een mogelijk coronageval aan boord van een schip. We werken nauw samen met de GGD Rotterdam-Rijnmond. Omdat scheepsbemanningen veel contactmomenten hebben met loodsen, met terminalmedewerkers, met leveranciers, doen we erg ons best om dit zo veilig mogelijk te laten verlopen. Door afstand houden en alleen noodzakelijk contact toe te staan. Als het misgaat, doet de GGD aan bron- en contactonderzoek. Na tien jaar ben ik wel gewend aan piketdiensten. Ik heb etentjes thuis onderbroken voor crisioverleg. Dat was nu gelukkig niet het geval.'

OOK
AAN DE
SLAG?

Opleiding

Saskia studeerde HBO commerciële economie in Rotterdam en kent het Havenbedrijf al vanaf 2003.

Kwaliteiten

Goed kunnen samenwerken en communiceren, stressbestendig zijn.

Functie

Een adviseur bij Port Health Authority Rotterdam werkt voor de havenmeester en is de schakel tussen beleid en uitvoering, tussen de GGD en het HCC. Als adviseur bij de Divisie Havenmeester heb je om de vier weken 24/7 dienst.

Werken bij het Havenbedrijf?

portofrotterdam.com/vacatures

FOTO: JURGEN HUISKES

#STOEREHAVENBEROEPEN Scheepsbranden bestrijden

Brand op zee? Dan wordt een speciaal team ingevlogen. Daar hoort een zware training bij die Officier van Dienst Rob Altena van het Havenbedrijf Rotterdam volgde.

Op 6 maart 2018 sloeg het noodlot toe op de Maersk Honam. Terwijl het containerschip over de Arabische Zee voer, brak er brand uit in het laadruim. Tijdens het drama dat zich ontvouwde, kwamen vijf bemanningsleden om, vielen talloze gewonden en dreef het schip nog bijna drie maanden smeulend op zee rond. Om dit soort rampen op de Noordzee in de kiem te smoren, beschikt Nederland over een scheepsbrandbestrijdingsteam, de Maritime Incident Response Group (MIRG). Dit samenwerkingsverband van kustwacht, brandweer en Havenbedrijf Rotterdam staat 24/7 paraat om in actie te komen. 'Een uur nadat de kapitein alarm heeft geslagen bij de kustwacht, zijn wij onderweg in een heli', vertelt Rob Altena. 'Wij' zijn in dit geval: twee experts van de brandweer en een Officier van Dienst van Havenbedrijf Rotterdam. 'Gedrieën vormen we het assessmentteam dat ter plekke poolshoogte neemt welke inzet van mensen en middelen nodig is. Daarna volgen de brandweermannen en brandweervrouwen van het Fire Fighting Team. In totaal kunnen we wel vijftien mensen laten invliegen.' Vanuit de helikopter laten de teamleden zich hoïsten - ze laten zich met een lier op het schip zakken. Iets wat je niet onvoorbereid doet. Daarom volgen alle leden van het MIRG-team een uitgebreid trainingsprogramma. 'Je oefent niet alleen de landing op het schip, maar ook hoe je in een overlevingspak ontsnapt uit een neergestorte heli die volloopt met water. Ik ben een *thrill seeker*, maar dit vond zelfs ik best even spannend.'

OOK
AAN DE
SLAG?

Kwaliteiten stressbestendig, besluitvaardig, doorzettingsvermogen
Opleiding SBB/MIRG Opleiding (SBB staat voor scheepsbrandbestrijding)
Meer info mirg.nl



Wat doet een Officier van Dienst?

De Officiëren van Dienst van Havenbedrijf Rotterdam komen in actie bij incidenten in de haven. 'Denk aan een aanvaring, olie lekkage of brand', vertelt Rob Altena. 'We coördineren dan de inzet van onze eigen eenheden, waaronder

de patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf. Dat doen we in samenspraak met politie, brandweer, ambulance en de Veiligheidsregio.' Daarnaast vervullen de Officiëren van Dienst in het MIRG de rol van Coastguard Liaison Officer, de schakel tussen de kapitein van het schip en de kustwacht.

Ook werken in de haven?

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

KIJK VOOR VACATURES OP:

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



'Ieder jaar weer haal ik alles uit de kast'

Hoe vier je kerst op zee? De Havenkrant vroeg het aan drie ervaringsdeskundigen. Of je lekker eet, hangt in ieder geval af van de kwaliteiten van de kok.



'We zaten zes maanden vast aan boord'

De Deense Camilla Westergaard vierde als tweede officier haar meest memorabele kerst aan boord vorig jaar. Al was ze zich daar toen niet van bewust.

'De kerst aan boord die ik niet snel zal vergeten, vierde ik vorig jaar met een crew die later 'mijn familie' werd omdat we noodgedwongen zes maanden vastzaten aan boord. Een paar maanden voordat covid-19 de wereld in haar greep kreeg, voeren we op 23 december met een van onze containerschepen de werf van Zhekou Xinay in China binnen. Omdat we niet op zee waren, hadden we onze handen deels vrij en konden we met z'n allen kerst vieren. We genoten van lekker eten, kerstcadeautjes en spelletjes. Nog onwetend dat een maand later China in lockdown zou gaan en wij noodgedwongen vast kwamen te zitten aan boord. Vanaf dat moment zaten we opgesloten. We konden niet aan wal, geen boodschappen doen, niet terug naar onze families. Ons schip is zowel ons werk als ons thuis. Onze leidinggevenden en collega's zijn ook onze vrienden. Het was een rare periode, maar het heeft onze band als crew heel sterk gemaakt. Met de herinneringen van vorig jaar zal ik extra genieten van de komende feestdagen. Ik heb het geluk dat ik thuis kan zijn met mijn ouders en broers en zussen. Meer dan ooit besef ik: het feest hoeft niet groots en meeslepend. Als je bij degene bent van wie je houdt, is het goed.'

'Ik heb het hartstikke druk'

Als chef-kok aan boord van grote containerschepen is de Filipijnse Elmer Balbutin verantwoordelijk voor zo ongeveer het belangrijkste aspect van de feestdagen: het eten.

'Kreeft, knoflookbrood, zalm, geroosterde eend, gekaramelliseerde aardappels, rode kool, verschillende salades. Als dessert een typisch gerecht dat de Denen op kerstavond eten, *ris a la mande*, Deense rijstepap met een saus van kersen. En dat is alleen nog maar het menu voor kerstavond. We varen onder de Deense vlag en volgen hun kerstraditie: een speciaal diner op kerstavond en een feest de dag erna op 25 december. Ook dan maak ik veel traditioneel eten, zoals geroosterde kalkoen, varkensvlees gerold in spek en Deense gehaktballetjes. En vis natuurlijk, gebakken en gerookte zalm, knoflookgarnalen, haring, gerookte paling. Plus verschillende salades en een buffet met allerlei desserts. Onnodig te zeggen dat ik het hartstikke druk heb rond de feestdagen. Maar ik vind het heerlijk om te doen. Ieder jaar weer haal ik alles uit de kast om voor de bemanning het lekkerste eten te bereiden. Van de elf jaar dat ik nu aan boord werk, vierde ik acht keer de feestdagen op zee. Mijn mooiste kerst was vorig jaar, net nadat we waren weggevaaren uit Rotterdam. We vierden het feest op open zee met allemaal verschillende nationaliteiten, maar we voelden ons gelijk. Alleen maar liefde en respect voor elkaar. De perfecte *christmas vibe*.'



'De kerstdoos uit Nederland'

Menno Schluter is eerste stuurman en viert graag kerst op zee. Deze kerst is hij vooral papa en thuis in Nederland bij zijn dochter en zwangere vrouw.

'Als alles goed gaat, word ik in januari voor de tweede keer vader. De feestdagen vier ik nu graag thuis bij mijn vrouw en dochter van 1,5. Vroeger vond ik het absoluut geen straf om met kerst en oud en nieuw op zee te zijn. Twee jaar geleden vierden we met de hele crew kerst met een barbecue aan dek in een haven in Bangladesh. Vorig jaar lagen we met kerst bij West Palm Beach in Florida en met oud en nieuw in de haven van New York. Op nieuwjaarsdag zijn we toen even de stad in gegaan voor een drankje en een hapje. Kerst aan boord staat in het teken van gezellig samen zijn en lekker eten. Of dat laatste het geval is, hangt een beetje van de kok af. Soms kun je beter een barbecue organiseren. Een van de leukste dingen aan de feestdagen op zee zijn de cadeautjes die we krijgen, zoals 'de doos uit Nederland'. Een pakket van De Nederlandse Zeevarendencentrale met kleinigheidjes zoals usb-sticks en sleutelhangers. En in de havens van Amerika komen vaak vrijwilligers langs met cadeaus zoals zelfgebreide mutsen, sokken en wanten. Leuk toch!'



Breedste **BOY**

De Ramform Titan is door zijn bijna vierkante vorm een bijzondere verschijning. Hij is 104 meter lang en 70 meter breed en heeft maar één boeg, vooraan. De Pioneering Spirit is breder, maar die heeft een U-vorm met twee boegen. Ramform Titan is het breedste één-boeg-schip ter wereld. Een wereldkampioen in de breedte dus. De Titan doet onderzoek naar de zeebodem. Deze zomer kwam deze brede boy speciaal naar Rotterdam, ook voor onderzoek.



WATERPRET in Plaswijckpark

Ben jij al in de nieuwe Havenspeeltuin in Plaswijckpark geweest? Misschien moet je nog even wachten op warmer weer om alle veertig waterattracties uit te proberen. Maar zodra het kan: jas aan. Of liever jas uit en gaan! Van spuitende rotsen tot glijbaantjes, van waterparapluitjes tot spraytunnels. Is het te koud voor waterpret? Ga dan toch maar, lekker schommelen en glijden en alpaca's knuffelen. Je kunt in het park ook otters, mara's, schapen en zwanen tegenkomen. Waar wacht je nog op? Check vooraf de coronamaatregelen en reserveer je tickets en tijdslot op plaswijckpark.nl

VAN DAM TOT PORT OF ROTTERDAM

Ruim 750 jaar geleden, rond het jaar 1250, legden bewoners een dam aan de rivier de Rotte. Een belangrijk moment in de Nederlandse geschiedenis want die dam leidde tot het ontstaan van de Rotterdamse haven. Die werd beter bereikbaar toen in de 19e eeuw de toegang naar de Noordzee uitgegraven werd. Vanaf dat moment is de haven echt gaan groeien. Tussen 1962 en 2004 was Rotterdam zelfs de grootste haven van de wereld. Meer lezen over de havengeschiedenis? **Kijk op canonvannederland.nl**



De allermooiste Rotstad...

Deze vijf liedjes over de Maasstad moet je kennen. Zing je mee?

De Havenzangers

Ketelbinkie

Dit liedje is al meer dan zeventig jaar oud. Het is een smartlap, een zielig liedje. Het gaat over Ketelbinkie, een straatjongen die matroos wordt. Vraag je opa of je oma maar of ze 'Toen wij uit Rotterdam vertrokken' kennen. Dikke kans dat ze het liedje voor je zingen. Ketelbinkie is zo bekend dat hij een standbeeld kreeg in Katendrecht.



Paul de Munnik

Geen club als Feyenoord

Op een slof en een oude voetbalschoen... een lied over Feyenoord hoort natuurlijk in dit rijtje. Dus speciaal voor alle Feyenoordfans, dit lied van Paul de Munnik. Hand in hand voor het leven, hart voor het legioen! Feyenoord wordt ... Precies.



ZangExpress

Dit is DE stad

Van de superlekkere beat onder dit liedje ga je meteen dansen. Het is een lied van ZangExpress: liedjes om thuis of in de klas te zingen. Shirma Rouse en Lady Shanay zingen ook mee. Tip: laat het clipje aan je juf of meester zien. Wie weet ken jij binnenkort de tekst uit je hoofd.



Guus Bok

Rotterdam leeft in mij

'Ik hoor het aan het golven van de Maas en het kraken van de Hef.' Kijk, deze tekst snap je natuurlijk alleen als je echt een Rotterdammer bent of dichtbij de haven woont. Net als zanger Guus de Bok, die je misschien wel eens hebt zien optreden met zijn live-band?



Alle liedjes en de leuke clips vind je op YouTube en natuurlijk ook op havenkrantonline.nl



ZING & WIN

Zing 1 van de 5 liedjes en maak er een filmpje van. Stuur je filmpje naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. liedje en wie weet heb jij binnenkort deze vet coole blauwe koptelefoon op je oren!



Hermes Houseband

Rotterdam, de allermooiste Rotstad die er is

Dat rot is natuurlijk niet rot bedoeld. Nee, dit is een liefdeslied voor Rotterdam. Zing lekker mee met onze studentenband, plat Rotterdam mag ook. Wel de tekst uit je hoofd leren. Dat lukte de vijfjarige Yara uit Rhoon ook, ze kwam er in 2018 mee op Rijnmond TV.



Vraag het



DE HAVENMEESTER

Staat er in de haven net als op een vliegveld een verkeerstoren?

De haven heeft een Haven Coördinatie Centrum. Het HCC ligt op de negentiende verdieping van het World Port Center op de Kop van Zuid. En dan zijn er nog twee extra verkeerscentrales, een in de Botlek en een bij Hoek van Holland. Net als op een vliegveld helpen de mensen in het HCC en de verkeerscentrale schepen veilig en soepel door de haven van Rotterdam. De verkeersbegeleiders houden vanachter computerschermen dag en nacht de scheepvaart in de gaten. Is er een aanvaring dan weten zij dat als eersten.

De kapitein van elk zeeschip dat de haven binnenvaart, moet zich bij het HCC melden. Daarvoor gebruikt de kapitein een marifoon. Als je met deze speciale scheepstelefoon belt, kan iedereen meeluisteren. De kapitein geeft aan het HCC de naam van het schip en de bestemming door en eventuele bijzonderheden. Wie in het HCC of een verkeerscentrale werkt, heeft een drukke baan, in een jaar varen zo'n 30.000 zeeschepen en 100.000 binnenvaartschepen door de Rotterdamse haven. Dat zijn gemiddeld 356 schepen per dag.

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

RAMI, CORNEEL & HUN ZEEHONDEN-VRIEND



Het gaat goed met de zeehonden in de haven van Rotterdam, er komen er steeds meer.

Er leeft een groep van zo'n 1000 gewone en 1500 grijze zeehonden. Ze hebben hun vaste plekje gevonden bij het eilandje Kleine Beer. Als ze daar uitrusten na het jagen op hun maaltje, verwelkomen ze de binnenvarende zeelieden. Een zeehond is een roofdier en eet per dag ongeveer 10 procent van zijn lichaamsgewicht aan vis. Een gewone zeehond weegt zo'n 60 kilo, een grijze tussen de 100 en 350 kilo. De zeehonden in Rotterdam eten met elkaar al gauw een paar duizend kilo vis per dag!

Zieke zeehonden

Vlak onder Rotterdam, in Stellendam, zit een zeehondenopvang. Daar komen regelmatig zieke zeehonden of pups

uit de haven terecht. Afgelopen zomer werd pup Rami helemaal alleen zonder moeder op een bedrijventerrein gevonden. Hoe hij daar terecht kwam, weet niemand. Ook Corneel ging naar de opvang, hij had een beschadigd oog en een ontstoken bek. Na twee maanden verzorging werden ze op 24 september weer losgelaten op het Maasvlaktestrand. Rami en Corneel kregen in hun achterste flipper een tag, een naamplaatje, zodat ze altijd terug te vinden zijn. Grote kans dat je dit duo in de bioscoop gaat tegenkomen. Toen ze werden losgelaten, zijn ze gefilmd voor 'Wild Port of



Europe - De Nieuwe Wildernis 2.0'. Deze bioscoopfilm over de natuur in de havens van Rotterdam en Moerdijk komt in 2021 uit.

Onder de brug



**VOLG
CAVEMAN010**

op Instagram:
@caveman010. Zijn foto's kun je bewonderen (en kopen) via zijn website caveman010.nl. In januari exposeert hij, houd daarvoor zijn Instagramaccount of website in de gaten.

Een eigen huis, een eigen bedrijf, een vriendin en 80 duizend Instagramvolgers. Het was een hele overgang voor fotograaf Patrick van der Jagt die meer dan een jaar onder de Willemsbrug sliep.

Op deze plek, met dit prachtige uitzicht op de Maas, eindigde mijn oude leven en begon mijn nieuwe leven.' Voor wie hem niet kent (of herkent): dit is Patrick van der Jagt alias Caveman010. Hij deed mee aan 'Het Rotterdam Project', het tv-programma van Beau van Erven Doorens. Na een half leven verslaafd te zijn geweest en zestien jaar dakloos, kicke Patrick met hulp van dit tv-programma af. 'Dat is nu precies twee jaar geleden. En daar ben ik nog dagelijks dankbaar voor. Toen onderhield ik dagelijks mijn verslaving, nu is het mijn missie om elke dag gezond op te staan.'

Patrick groeit op in Spijkenisse en raakt op jonge leeftijd verslaafd. Jaren later gaat het weer mis, na een stukgelopen relatie verliest hij zijn baan en zijn huis en belandt op straat. Tot Het Rotterdam Project. 'Ik kreeg een smartphone van de productie. Door de camera zag ik letterlijk het licht. Ik had nooit eerder gefotografeerd, maar ik kon niet meer stoppen - in een week maakte ik wel 1500 foto's. Als verslaafde was ik maar met één ding bezig: hoe kom ik aan heroïne en wie kan ik daarvoor gebruiken. Nu is mijn blik open en zie ik zoveel meer dan toen. Overal zie ik schoonheid, vooral in rauwheid. Ik kan zelfs een hoop poep mooi vinden, haha.'

Zijn nieuwe leven bracht Patrick innerlijke rust maar ook een enorme *drive* om er als fotograaf iets van te maken. 'Ik ben nog steeds veel buiten, ik ken de stad door en door en fotografeer op plekken waar niemand komt. Voor mezelf, maar ook in opdracht. Zo heb ik schepen gefotografeerd die op grote canvasdoeken in een bedrijfs-hal hangen, gaaf toch?'

Ondertussen is hij op zoek naar een expositieruimte. 'Ik werk aan een tentoonstelling met foto's van daklozen in Rotterdam die op plekken leven waar gewone mensen niet komen of aan voorbij lopen.' Het is hard gegaan met de carrière van Caveman010. Wie naar zijn beelden kijkt en naar hem luistert, ziet en hoort een enthousiaste en positieve Rotterdammer. 'Mijn vriendin woont in Amsterdam, daar kom ik vaak. Maar mijn hart ligt hier. En ik hoor mensen zoveel liever Rotterdams praten... Ja toch?'

AGENDA

• Tips voor thuisblijvers •

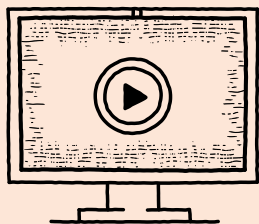


10, 9, 8, 7, 6 ...

Oud en nieuw staat voor de deur. Door corona dit jaar zonder vuurwerk of grote vuurwerkshows vanaf de Erasmusbrug, het strand bij Nesselande en Hoek van Holland. Samenkomen is onverantwoord. Gelukkig er is licht aan de horizon: met een groots online lichtspektakel zal Rotterdam via tv en sociale media het nieuwe jaar inluiden, samen met het Rotterdams Philharmonisch Orkest. Tel je mee af?

Haven op je oren

Jörgen Rayman en Benito Doelwijt ondervragen Allard Castelein, directeur van Havenbedrijf Rotterdam, over hoe de haven er over 30 jaar uitziet. Is de energietransitie dan bereikt? Wie werken er in 2050 nog in de haven? Beluister dit leerzame (en vrolijke) gesprek met de man die ooit Wimbledon wilde winnen maar nu alles op alles zet om de Rotterdamse haven naar een duurzame toekomst te leiden. **Deze BNR-podcast beluister je via BNR.nl/podcast/**



Zwartwit varen

Cruisen kan voorlopig nog niet, maar ervan dromen wel. We schrijven 1959, de eerste proefvaart van het vlaggenschip van de Holland Amerikalijn met als thuishaven Rotterdam. Waan je aan boord van het 'hypermoderne dubbelschroef turbineschip' de SS Rotterdam inclusief eerste klas restaurant en een met koper ingelegde dansvloer. Dat waren nog eens tijden.

▶ Zoek op YouTube naar: ss proefvaart uit 1959



BEELD: FERDY DAMMAN

Check dit

Geld verdienen met je profielwerkstuk?

Schrijf jij je profielwerkstuk over een onderwerp dat te maken heeft met de haven, de maritieme sector of de havenindustrie? Meld je dan vooral aan voor de Maritime & Mainport profielwerkstukwedstrijd. De zes beste profielwerkstukken ontvangen een geldprijs tot wel 2000 euro. Een mooi bedrag om je studie mee te starten. Tips voor een onderwerp vind je op: futureland.nl/werkstukinformatie **Check de voorwaarden en schrijf je in via profielwerkstukwedstrijd.nl**



Een must see voor elke Rotterdammer

FOTO: HAJO PIEBENGA/NEDERLANDS FOTOMUSEUM

Rotterdam werkt

Van bruggen in aanbouw tot hardwerkende havenarbeiders. Honderden nooit eerder vertoonde foto's laten Rotterdam zien van zijn beste kant: aan het werk. Het Nederlands Fotomuseum dook in het eigen archief, het Stadsarchief en verschillende bedrijfsarchieven voor deze tentoonstelling van 164 jaar opdracht-fotografie (en film). Rotterdam werkt



geeft een prachtig beeld van een stad die met stoom en zweet tot stand kwam, een stad die leeft en altijd in beweging is. En je krijgt meteen een mooi beeld van de ontwikkeling van de fotografie van 1864 tot nu. Een *must see* voor elke Rotterdammer. t/m 17 januari. Plan je bezoek.

Tickets met starttijd: nederlandsfotomuseum.nl

Kerstvakantie op de Maasvlakte



Win!

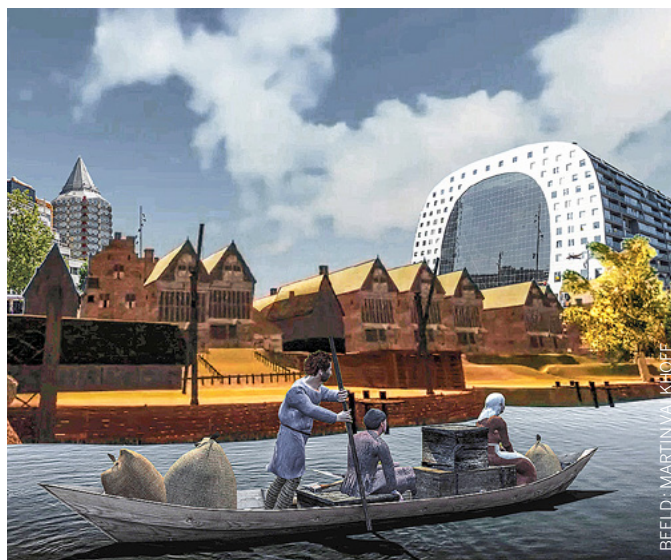
Kom langs bij FutureLand en wentel je in feestelijke sferen deze wintermaanden. Dankzij de genomen maatregelen is FutureLand een verantwoord en zeer geschikt dagje uit voor het hele gezin. Ontdek hier van alles over de modernste haven van de wereld. Stap op de FutureLand Ferry voor een sprankelende lichtjes-

tour, terwijl je geniet van een heerlijke maaltijdsoep. Bezoek de tentoonstelling over digitalisering in de haven of ga op fossielenexpeditie met het hele gezin. Voor kinderen zijn er ook leuke workshops en is er een kidsquiz. **Kijk voor actuele informatie, tickets en tijdslot op futureland.nl**

De Havenkrant geeft 4 tickets weg voor een rondrit met de FutureLand Express. **Kans maken? Mail naar info@futureland.nl o.v.v. winactie Havenkrant**

750 jaar Rotte(r)dam

Met de aanleg van de dam in de Rotte ontstond Rotterdam. Een stad die zou uitgroeien tot wereldhaven. Museum Rotterdam viert in samenwerking met Archeologie Rotterdam BOOR dit historische moment met de tentoonstelling 750 jaar Rotte | Dam. Ontdek de eeuwenoude band tussen Rotterdam, scheepvaart en waterbeheersing. Van de punter tot de automatisch sluitende damdeuren, van de nieuwste regenradar tot slimme daken. **Gratis toegang t/m 17 jaar. Tickets en tijdslot boeken via museumrotterdam.nl**



BEELD: MARTINA KROFF



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



Updates per mail

Meld je aan via havenkrantonline.nl



Mis je iets in de Havenkrant?

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



COLOFON

CONTACT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

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

UITGAVE

De Havenkrant is een uitgave van het Havenbedrijf en voldoet aan de norm voor huis-aan-huis-verspreiding. De Havenkrant is geen reclamefolder en bevat dan ook geen advertenties. De Havenkrant heeft een eigen redactionele inhoud, die met zorg is gemaakt. Ondanks de zorgvuldigheid kunnen er onjuistheden in de krant staan. Aan de inhoud van de krant kunnen geen rechten worden ontleend. Het overnemen van artikelen en beelden uit de Havenkrant is alleen toegestaan na schriftelijke goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. Meningingen in deze krant zijn niet noodzakelijkerwijs de mening van de directie van het Havenbedrijf Rotterdam. De Havenkrant wordt vier keer per jaar verspreid onder inwoners van de regio Rijnmond in een oplage van 530.000 exemplaren en verschijnt ook online.

REDACTIE

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

