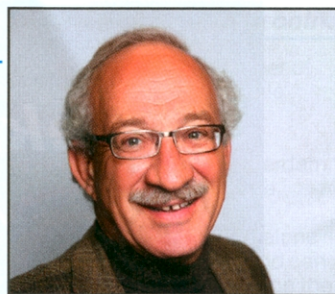


## Marine Club Rotterdam en de Port of Rotterdam; twee kanten van de zelfde medaille.

Ook het afgelopen jaar was de Rotterdamse Havenman van het jaar (door de havenpersclub Kyoto benoemd) weer een lid van de Marine Club Rotterdam; Ronald Paul de Project directeur van het grootschalige havenuitbreidingsproject Maasvlakte 2.

De Marine Club Rotterdam wordt vaak als de prestigieuze old-boys netwerk van de Rotterdamse haven omschreven. En terecht. Directieleden en managers van een zeer groot aantal haven-, transport- opslag-, distributie- scheepvaart-, binnenvaart- en aan de Rotterdamse haven gelieerde bedrijven zijn er lid van; zo'n 300, waarvan alleen al in 2010 28 na ballotage als nieuw lid toetraden. Maandelijks komt de Marine Club Rotterdam bijeen, sinds 2010 veelal op de 'Rotterdam', en kunnen dan luisteren naar en van gedachten wisselen met sprekers van naam en faam uit de Rotterdamse haven of die daar invloed op hebben. Maar uiteraard ook met elkaar want dat was ooit de reden van oprichting in 1974. Daarnaast zijn er minimaal een tweetaal bijzondere bijeenkomsten met partners. De Rotterdamse haven wordt hoe langer hoe meer een completere draaischijf in het Maas-Schelde-Rijn-Delta gebied. Een nucleus met vele duurzaamheid-componenten. Een mooi voorbeeld van dat laatste zijn de activiteiten van het Deltalinqs Energy Forum.



Drs. M (Theo) Schut

Naast het forse herstel in 2010 van de overslag, een all time high in tonnen, zijn er andere ontwikkelingen in het haven- en maritiem- en industrieel complex die van enorm economisch belang zijn. Daarmee is Rotterdam niet alleen kwantitatief van mondiale importantie maar ook kwalitatief. De investeringen in het petro-/chemisch complex (met name de raffinageketens) zijn gigantisch en niet voor niets is het Rijnmond-gebied voor Europa daarin toonaangevend. De daarbij behorende op- en overslag- en bijvoorbeeld blendings capaciteit is eveneens continu aan uitbreiding onderhevig.

En niet alleen voor de traditionele crude en olie-producten maar ook voor de alternatieve vormen van energievoorziening; biodiesel, palmolie, lng, lpg, etc. De energie rotonde van mondiale allure die de Rotterdamse haven reeds geruime tijd is ondergaat naast een uitbreiding- ook een vernieuwslag die niet altijd voor het grote publiek zichtbaar is. Dat geldt overigens ook voor de (op de energiesector gerichte) uitbreidingen in het Eemhaventgebied waar Rotterdamse bedrijven zeer nauw bij betrokken zijn. Daarnaast zal ook een andere vorm van duurzame energie bij de veelal door Rotterdamse bedrijven gebaggerde en opgespoten Maasvlakte 2 gerealiseerd worden: grootschalige windenergie. In 2011 wordt niet alleen in de Maasvlakte 2 maar ook daarop geïnvesteerd. De kustuitbreiding van Nederland krijgt met moderne over-, opslag- en distributie-capaciteit op de nieuw aangelegde kademuuren en terreinen een economische impuls die de daarmee gelieerde bedrijvigheid in Nederland zeer ten goede komt.

Maar zoals geschreven er gebeurt veel meer in die Maas-Schelde-Rijn-Delta; de regiefunctie van en door de Port of Rotterdam zal ook voor de havengebieden in de Drechtsteden, (en naar ik hoop ook binnenkort) de Moerdijk en de Zeeuwse havens gaan gelden; uiteraard zijn dit al delen van de "Port of Rotterdam" wanneer men internationaal zaken doet. Terwijl de samenwerking met Antwerpen ook een impuls krijgt, door middel van een gezamenlijke investering in de belangrijkste duitse binnenvaarthaven Duisburg. Duitsland is immers na China de tweede exporteur ter wereld en voor een zeer belangrijk deel afhankelijk van de Rotterdamse haven. En daar vooral MCR-leden bij betrokken zijn staat buiten kijf.

Verder valt op dat de mondiale draaischijfrol die Rotterdamse regio vervult voor de Chinese economie (in- en export) cruciaal is. Maar ook de andere zogenaamde BRIC-landen (India Rusland en Brazilië) zijn voor een grote variëteit aan en af te voeren goederen via Rotterdam voor dit gebied inmiddels zeer bekende relaties die van groeiend belang zijn. Niet voor niets horen we binnen MCR-verband vaak over de reisverhalen van leden die voor hun Rotterdamse bedrijven relaties over de gehele wereld bezoeken, vasthouden en vernieuwen.

Maar ook in 2030 dient de Maas-Schelde-Rijn-Delta optimaal te acteren; en daar is een instroom van veel jongeren voor nodig die interesse en liefde gaan ontwikkelen voor het haven- en maritiem industriële complex. In 2011 zal de Port of Rotterdam daarover het strategisch plan openbaar maken; een samenwerkingsverband tussen dit bedrijf en Deltalinqs, Jong Havenvereniging en de drie in Rotterdam gevestigde hbo-instellingen Scheepvaart en Transport College, Hogeschool Rotterdam en InHolland, zal via het Ideale Haven Plusprogramma daartoe een impuls geven. Ook daar zijn diverse leden van onze vereniging nauw bij betrokken.

Kortom: het zou mij niet verbazen als de Havenman 2011 ook weer lid is van de Marine Club Rotterdam.

Drs. M (Theo) Schut,  
Voorzitter Marine Club Rotterdam  
[www.marineclubrotterdam.nl](http://www.marineclubrotterdam.nl)



opgericht in 1974