



HAVENKRANT



SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HAVENBEDRIJF ROTTERDAMEEN MOOIE, VEILIGE, DUURZAME EN BEREIKBARE HAVENDICHTBIJ NR. 52 • JAARGANG 13 • DECEMBER 2021



**Win
vrijkaarten**

#stoerehavenberoepen **Douaneduikers speuren naar smokkelwaar**

P. 8

FOTO: JIRI BULLER

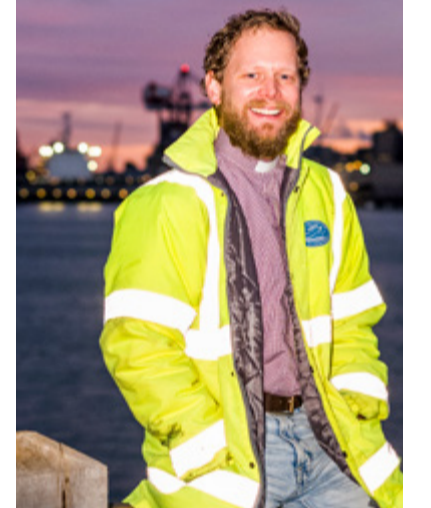
Maritieme Meesterwerken

P. 6-7



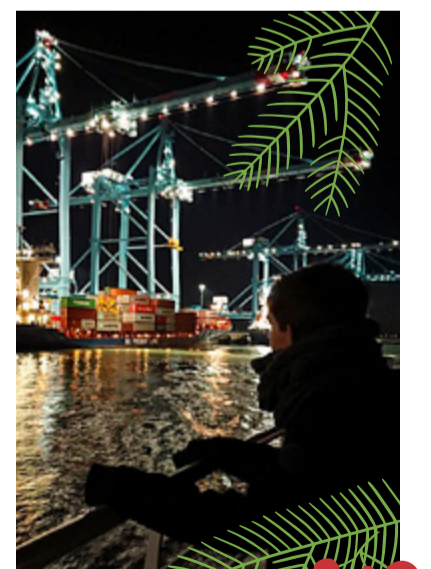
Uitwaaien met de havenpastor

P. 11



Geheim van de haven: de oester

P. 3



Kerst in FutureLand!

P. 12





Allard Castelein,
president-directeur
Havenbedrijf
Rotterdam

Fascinerend

Het heerlijk avondje staat voor de deur en later deze maand volgen de kerstdagen. Op het moment dat ik deze column schrijf, is nog niet duidelijk of we dit alles vanwege de pandemie even feestelijk kunnen vieren als dat we zouden willen.

Ik hoop natuurlijk van harte dat december 2021 weer 'gewoon' de feestmaand is met ruimte om familie en vrienden te ontmoeten, gezamenlijk terug te kijken op het jaar en nieuwe plannen te maken voor 2022. Ik hoop óók dat alle geschenken die u daarbij in gedachten had, op tijd arriveren.

Want na de eerste lockdown in 2020 is de vraag naar consumentengoederen heel hard gestegen. De scheeps-capaciteit is achtergebleven. Tezamen met incidenten als de Suez-stremming, extreem weer en lokale lockdowns in Chinese havens als gevolg van Covid-uitbraken, zorgt dit voor sterke prijsstijgingen en vertragingen in de hele keten. U zult het ongetwijfeld merken.

Alhoewel deze aanleiding dan wat minder is, toont het wel goed aan hoe belangrijk havens nog steeds zijn in de wereld anno nu. U bestelt dan wellicht heel veel zaken digitaal, via de logistieke ketens moeten de producten nog altijd fysiek van A (de producent)

naar B (u, al dan niet via het schap in de winkel) worden gebracht.

Daar staan we niet elke dag uitgebred bij

stil, maar dat is een fascinerend proces. Logistieke ketens worden, mede door digitalisering, steeds slimmer. En dus efficiënter. Goed, soms is er wel eens een *hickup*, zoals met corona of de Ever Given die het Suezkanaal blokkeert, maar ik zie nog elke dag vooruitgang.

Dit geldt ook op het vlak van verduurzaming. De logistiek werkt namelijk ook hard aan bijvoorbeeld recycling en het terugdringen van emissies. Kijk alleen maar naar de ontwikkelingen rondom walstroombaan, waarover u in deze krant kunt lezen.

Dat maakt de haven van Rotterdam dan ook zo'n uitdagende plek om te werken. Er is niet alleen een enorme hoeveelheid werk te doen, maar dat werk is ook nog eens heel divers. Van de welbekende kraandrijver (tegenwoordig vaak op afstand en met joystick) tot aan ICT'ers en milieudeskundigen. En van marketeers tot controllers. Iets voor u of voor iemand in uw omgeving?

Mag ik afsluiten met u, ondanks al onze corona-perikelen, toch fijne dagen en alvast een heel goed 2022 te wensen!

ONDERTUSSEN OP het Maasvlakte- strand 18 OKTOBER



FOTO: BRAM NAAKTGEBOREN

Puur toeval, dit mooie beeld. De Sleipnir, het grootste kraanschip ter wereld, voer net weg richting zee. En golden retriever River was ook wel te porren voor een fotosessie. Dus pakte Bram Naaktgeboren uit Numansdorp z'n camera erbij. 'Het was een lekkere zondagmiddag, m'n vriendin was een nachtje weg dus ik besloot alleen met River een wandeling te maken op het Maasvlaktestrand. Ik hou van de haven, de

dynamiek van het gebied, de schepen, de zee, maar op het strand was ik nog nooit geweest. Zeer fotowaardig allemaal.' Fotografie is een hobby, net als zijn hond. De combinatie maakt dat River een eigen Instagrampagina heeft met allerlei foto's waarop ze poseert op verschillende plekken. Van de bergen in Oostenrijk tot Duitsland en gewoon om de hoek in Numansdorp. 'Ik krijg er leuke reacties op, een hond doet het vaak goed hè, op

een foto. Maar vergeet niet: ik plaats alleen de geslaagde. Er gaan er ook honderden mis, het blijft een hond.' En dan ook nog een eigenwijze. 'Als ze geen zin heeft, draait ze d'r kop om en loopt weg. Dan kan ik hemel en aarde bewegen, maar dan doet ze wat ze zelf wil. Fotografer ik wel wat anders.'

i Meer foto's van River? Check @River.golden.2014 op Instagram

IN UITVOERING Tunnelbouw in droogdok

Het droogdok van Damen Verolme bij Rozenburg biedt een andere aanblik dan gebruikelijk. Geen schip voor onderhoud, maar twee gigantische tunneldelen in aanbouw. Een uitkomst voor de bouwers van de Maasdelatunnel – onderdeel van de Blankenburgverbinding – die zo de planning veiligstelden.



Betonstaalvluchtwerk in het dok van Damen Verolme voor de nieuwe tunneldelen.

De Maasdelatunnel maakt straks deel uit van snelweg A24, een nieuwe oeververbinding, ongeveer ter hoogte van Vlaardingen en Rozenburg. Iets preciezer: de tunnel loopt straks onder het Scheur door, een druk bevaren waterweg, ook door schepen met grote

diepgang. Vandaar dat het diepste gedeelte van de tunnel straks ruim 31 meter onder NAP komt te liggen. En het is dit diepgelegen middendeel, de 'zinktunnel', dat momenteel bij Damen Verolme wordt gebouwd. 'Maar eigenlijk was dat helemaal niet de

bedoeling', vertelt tunnelbouwer Sallo van der Woude. Oorspronkelijk zouden de twee helften van de zinktunnel in bouwkuipen bovenop de tunneltoeritten worden gebouwd. Om ze daarna één voor één af te zinken in het Scheur. 'Maar dat betekent: eerst de toeritten maken, dan pas de tunnelelementen. Loopt het ene onderdeel vertraging op, dan het volgende ook.' Precies wat dreigde te gebeuren... En toen was daar plotsklaps corona. 'Een ellendige situatie die ons een kans bood. Veel scheepsonderhoud werd uitgesteld, waardoor het droogdok van Damen Verolme plotseling een paar maanden beschikbaar was. Daar konden we alvast de zinktunnel bouwen. Een geluk bij een ongeluk zogezegd.'

Drijven

En zo werken nu een paar honderd man dag en nacht aan het vervaardigen van de tunnelelementen: betonstaalvluchten, bekistingen bouwen, beton storten. Zodat in maart de twee complete tunneldelen klaar zijn. De één 200 meter lang, de ander 185 meter, beide zo'n 45 meter breed. En daarna? 'We sluiten de tunneldelen luchtdicht af, waardoor ze blijven drijven. Daarna 'parkeren' we ze om de hoek van het droogdok, drijvend in het water. Totdat de tunneltoeritten klaar zijn, naar verwachting in het voorjaar van 2023. Dan gaan we beide delen afzinken. Dat wordt een groot spektakel, daar horen jullie nog van!'

blankenburgverbinding.nl

FOTO: CHIELJONKER

FOTO: MIRJAM LEVIS

GESPOT Kleine huisjes op het water

Is het een woonboot? Is het een drijvende schuur? Nee, het is een Wikkelboot: een duurzaam drijvend minihuisje – *tiny house* – waarin je bijvoorbeeld een nachtje kunt logeren. In de Rotterdamse Rijnhaven, achter de Kop van Zuid, drijven vier van deze Wikkelboots. Waarom deze naam? De bovenzijde van de boot is gewikkeld in 24 lagen gerecycled golfkarton. Daaromheen zit een soort van regenjas plus houten deklaag. Zodoende is hij niet alleen heel licht, maar ook goed geïsoleerd qua geluid en temperatuur. De Wikkelboots zijn multifunctioneel. Overdag kun je er werken of vergaderen, 's avonds logeren met maximaal acht personen. En varen? Helaas, dat is voorbehouden aan de eigenaar. Maar dobberen is leuk genoeg, toch? Wikkelboot.nl

FOTO: WIKKELBOAT.NL



230

goederentreinen

Zoveel denderen er per november dagelijks over het Theemswegtracé bij Rozenburg. Dit 4 kilometer lange viaduct met 2 boogbruggen vervangt de Calandbrug voor treinverkeer. Omdat deze brug vaak open gaat voor de scheepvaart, konden er maar maximaal 90 treinen per dag over. Nu 140 meer. Een flinke vooruitgang dus.

Terug van weggeweest, de platte oester

In het westelijk havengebied is een oesterbank met platte oesters gevonden. Oesterkenner Hein Sas over deze bijzondere vondst en zijn liefde voor zeenatuur. 'Die gaat bij mij door de maag.'

Hoe zijn de oesters ontdekt?
'Ik zit in een appgroep met vrijwilligers van 'Duik de Noordzee schoon', een organisatie die met duikers afval uit de Noordzee haalt. Toen kwam daar ineens een foto voorbij van een van die vrijwilligers – een onderhoudsduiker die werkt in de Rotterdamse haven – met de vraag: is dit een platte oester? Iedereen reageerde wat grappend: kun je ze eten? Maar ik zag direct dat het bijzonder was. Jongens, we hebben iets geweldigs in de haven gevonden! Ik zocht meteen contact met het Havenbedrijf.'

Waarom is de vondst bijzonder?

'De inheemse platte oester is bijna helemaal verdwenen uit Nederlandse wateren, grotendeels door overbevissing en milieuvervuiling. We werken al langer aan herstel van de platte oester omdat ze in de open Noordzee riffen kunnen vormen. Dat kunnen Japanse oesters – die hier ook veel voorkomen – niet, daarom zijn platte oesters uniek. Die riffen zijn de hoekstenen van de oorspronkelijke Noordzeenatuur. Vergelijk het met bossen die van belang zijn voor de natuur op het land: platte oesterriffen zijn de oerbossen van de Noordzee. Met alle hoekjes en gaatjes die ertussen zitten, bieden ze onderdak aan een rijk en gevarieerd zeeleven. Zoals de bossen dat doen aan allerlei dieren en planten op het land.'

En nu?

'Samen met het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben we nader onderzoek gedaan. De onderzoekers vonden zowel aan een kademuur als op de havenbodem veel platte en Japanse oesters. We willen nu onderzoeken of er elders in de haven vergelijkbare hoeveelheden oesters voorkomen en wat de totale geschatte platte oesterpopulatie is. We weten nog niet hoe de oester in de haven is gekomen trouwens.'

Waarom is het goed nieuws dat ze nu in de haven leven?

'Deze nieuwe vondst bevestigt dat een haven heel goed samen kan gaan met een rijke biodiversiteit onder water. Het is een compliment voor de waterkwaliteit, anders zouden platte oesters geen kans maken. Potentieel is het ook een fantastisch experimenteel gebied voor mensen die oesterriffen willen herstellen. We kun-

nen in de haven relatief eenvoudiger proeven doen dan in de Noordzee. We kunnen bijvoorbeeld redelijk makkelijk zien waar en hoe oesters groeien. Dat is op open zee een stuk lastiger. We zien dat ze echt aan de kade vastzitten. Dat wisten we niet, platte oesters zien we namelijk vaak op een zandbodem. Dat leert ons aan welke materialen ze zich kunnen hechten. We zien ook dat de populatie gezond is, ondanks het feit dat ze geïnfecteerd zijn door een parasiet die vroeger dodelijk was. Kennelijk is de platte oester in onze wateren resistent geworden!'

Hoe behouden we ze?

'Bij zo'n grote populatie als we hebben aantroffen, is de verwachting dat ze zichzelf gaat uitbreiden. Daar hoeft je niets voor te doen. Wel kunnen we groei van de oesters een handje helpen door materiaal aan te bieden waar de oester zich aan kan vestigen.'

Kun je ze eigenlijk eten?

'Nee, dat moet je echt niet doen! Je kunt alleen schelpdieren consumeren als de Voedsel- en Warenautoriteit een steekproef uit de populatie neemt om te kijken of er geen schadelijke algen en dergelijke in zitten. Dat doet men bij de wilde en kweekpopulaties in Zeeland, maar niet hier.'

Waar komt de liefde voor de oester eigenlijk vandaan?

'De liefde voor de natuur gaat vaak door de maag, ook bij mij. Oesters zijn heerlijk voedsel, bovendien gezond en ook nog eens duurzaam, omdat ze algen heel efficiënt in eiwitten omzetten. Maar sowieso heeft de zeenatuur me altijd gefascineerd. Toen ik een jaar of acht was, las ik met grote fascinatie het stripverhaal van Kuifje en de schat van Scharlaken Rackham. Daarin is het onderwaterleven zo prachtig getekend. Sindsdien heeft waternatuur me niet meer losgelaten.'



HELPEN MET SCHELLEN

Oesterschelpen waar het vlees is uitgeslurpt, krijgen in de haven een zinvol tweede leven. De schelpen worden in de Rotterdamse haven te water gelaten, zodat de larfjes van nieuwe oesters zich aan de schelpen gaan hechten. De lege schelpen komen van restaurants die meedoen aan het project Helpen met

Schelpen van het Wereld Natuur Fonds en ARK Natuurontwikkeling. Aan deze schelpen moeten de larfjes van de platte oester die al in de haven aanwezig zijn, zich gaan hechten. Oesters zijn eerst larfjes die in het water zitten. Die larven zweven door het water tot ze klaar zijn om te gaan hechten. Ze lijken een

voorkeur voor oesterschelpen te hebben. Als ze dan aan de oesterschelp zitten, krijg je dus weer nieuwe oesters. De schelpen met daarop baby-oesters worden uiteindelijk voor de kust van Zuid-Holland en Zeeland opnieuw te water gelaten, zodat het schelpenrif daar kan groeien.

FOTO: ANDREAS TERLAAK

Baas boven baas op Rijn en Maas

Binnenvaartschepen met een, twee of soms wel zes duwbakken. Deze zogenoemde koppilverbanden, soms bijna 200 meter lang, worden op de Rijn en Maas steeds populairder. **Marco van Oeveren** vaart er al jaren op en legt uit waarom.

Marco (39) is een kind van de binnenvaart. Zijn vader voer een Dordtmunder, een vrachtschip gebouwd voor de maten van het Duitse Dortmund-Eemskanaal. 'We vervoerden bouwmaterialen, kunstmest, veevoer en stukgoed in Nederland.' Van zijn zesde tot zijn zestiende bracht hij noodgedwongen aan de wal door: op het schippersinternaat in Dordrecht. 'Daarna ben ik, zo snel als het kon, weer gaan varen.' Nadat Marco op allerlei scheepstypen had gevaren, kwam hij begin deze eeuw op een koppilverband terecht. Om er nooit meer vanaf te gaan. Eerst acht jaar voor een baas, daarna kon hij partner worden bij de Bosman Shipping Group. 'Zij gingen een nieuw schip bouwen, wilden het oude schip houden en zochten een compagnon en mede-eigenaar. Dat ben ik geworden.' Na elf jaar varen kon de toen 27-jarige Marco in 2009 zijn eigen binnenvaartschip aanschaffen. Een knap staaltje werk, want een groot containerbinnenvaartschip kost al gauw een paar miljoen euro. Anroma werd het schip omgedoopt. 'Dat staat voor: Anton – de vorige eigenaar – Roland – een andere compagnon – en Marco, dat ben ik.' Lachend: 'Maar je kan er ook van maken: Antwerpen, Rome, Mannheim.'

Marco somt de voordelen op: 'Wij koppelen onze duwbakken af en varen weer weg. Die duwbakken kunnen ze lossen en laden als wij er niet zijn. Heb je één groot schip dan moet je wachten. Wij zijn dus veel flexibeler.' Bovendien kan een koppilverband met veel minder diepgang dezelfde lading meenemen als een gewoon containerbinnenvaartschip. 'En dat is natuurlijk in een tijd van steeds drogere zomers aantrekkelijk. Laag water – ook de grote vaarwegen komt vaker voor.' Een koppilverband is ook veel duurzamer, zegt Marco. 'We hebben het vermogen van zes vrachtwagenmotoren, maar nemen voor 350 vrachtwagens aan lading mee. Hoe duurzaam wil je het hebben?'

Plezierjachten

Het gaat goed met Marco's bedrijf, de Bosman Shipping Group, met een vloot van vijf grote containerschepen, drie koppilverbanden met zestien duwbakken en tien tankschepen in de vaart. Maar dat weerhoudt Marco er niet van om er – naast diverse bestuursfuncties voor binnenvaartbelangenbehartiger Koninklijke BLN Schuttevaer – ook nog andere ondernemingen

'Een koppilverband is ook veel duurzamer'

op na te houden. Onder de naam M. van Oeveren BV organiseert hij transporten voor de bouw van kademuurs in onder andere de Rotterdamse haven. En vorige winter is hij een nieuw bedrijf gestart: Lift a boat. 'Het idee is om plezierjachten op een frame te hijsen. Daarna kunnen ze als lading mee op een binnenvaartschip, bijvoorbeeld naar Zuid-Duitsland. De eigenaar kan dan tijdens zijn vakantie een heel ander vaargebied ervaren en in zijn eigen tempo terugvaren.' Of 'Lift a boat' een succes wordt, moet nog blijken. Marco had de laatste tijd wel wat anders aan zijn hoofd. Hij is pas vader geworden van Maik en is tegenwoordig meer dan ooit thuis te vinden in Middelharnis.

Drogere zomers

De meeste koppilverbanden varen op een vast traject. Zo vervoert Marco Mercedes-trucks van Wörth am Rhein in Duitsland (nabij Karlsruhe) naar de zeehavens. Op de terugweg verzamelt hij lege containers voor de autofabrikant. Op deze manier de grote rivieren bevaan wordt steeds populairder.

Zo werkt een koppilverband

Marco's schip de Anroma is 'maar' 110 meter lang. Maar zodra hij is voorzien van drie bakken is het gevaarte 190 meter lang en bijna 23 meter breed. Dit koppilverband kan zo ongeveer 750 TEU (een standaardmaat voor twintigvoet containers) vervoeren. Ter vergelijking: het allergrootste containerbinnenvaartschip komt niet verder dan 450 TEU.

'Het voorstevens is aangepast om te varen met duwbakken', legt Marco uit. 'We hebben een normale

binnenvaartboeg, maar bovenaan het dek is hij vierkant.' Als de bakken zijn gekoppeld, is het net één groot schip. 'Op die manier heb je zo min mogelijk waterweerstand en vaar je efficiënter.' Eén duwbak zit er altijd bij. Daar staat Marco's woning plus radar op. 'Dat is eigenlijk een tweede schip dat in de haven kan manoeuvreren. En als het werk het toelaat, heb ik er nog één of twee bakken bij aan stuurboord. Die maken we zo vast dat dat het één geheel wordt.'



Steeds meer schepen aan de stekker

In de Rotterdamse haven gaan steeds meer schepen aan de stekker. Dit is een belangrijke stap richting een schone haven. Het voorkomt uitstoot van fijnstof, stikstof en CO₂ door lawaaiige scheepsmotoren. Na de binnenvaart zijn nu zeeschepen aan de beurt. Geen eenvoudige opgave. In vijf stappen nemen we je mee langs de uitdagingen en beloften van walstroom.

1 Kansrijk op de korte termijn

De scheepvaart kan schoner, veel schoner. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) belooft 50 procent minder CO₂-uitstoot in 2050 ten opzichte van 2008. 2050 klinkt ver weg, maar schepen zijn kostbaar en gaan lang mee. Investerings van vandaag hebben decennialang effect. Daarom vraagt vergroening van de scheepvaart om een stappenplan. Daarin speelt walstroom een kansrijke rol voor de korte termijn. Wat is walstroom? Kortweg: schepen aan de kade aansluiten op een duurzame stroombron zodat ze hun vervuulende, diesel-aangedreven generatoren kunnen uitschakelen. Maar dit kan alleen als rederijen willen investeren in aangepaste schepen en havens in walstroomvoorzieningen op de kade. Rotterdam neemt hierin het voortouw.

2 Goed voor milieu én omwonenden

Dat Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam willen investeren in walstroom is niet voor niks. Schepen aan de stekker betekent minder uitstoot van stikstof en fijnstof. Fijn voor het milieu, maar bovenal voor de gezondheid van de omwonenden. Plus: het voorkomt lawaai van ronkende scheepsgeneratoren. Ook betekent slim investeren in walstroom minder CO₂-uitstoot, wat weer bijdraagt

aan het Rotterdams Klimaatakkoord: halvering van de CO₂-emissies in 2030 ten opzichte van 2017.

3 Positieve ervaringen met binnenvaartschepen

Walstroom is niks nieuws in Rotterdam. Binnenvaartschippers mogen al zo'n tien jaar op een ligplaats hun generator niet meer gebruiken wanneer er walstroom aanwezig is; vrijwel alle ligplaatsen voor de binnenvaart zijn voorzien van een stroomaansluiting. En ook de ferry's van de Stena Line gaan in Hoek van Holland al enkele jaren aan de stekker. Deze positieve ervaringen sterken Rotterdam in het voornemen om het aanbieden van walstroom uit te breiden en op te schalen naar andere en grotere schepen, zoals container- en cruiseschepen. Ook wordt begin 2022 op Landtong Rozenburg een walstroominstallatie in bedrijf genomen die de gigantische offshore-schepen van Heerema voorziet van duurzame windstroom.

4 Internationale afspraken nodig voor zeeschepen

Wel moeten een aantal hindernissen worden genomen voordat walstroom gemeengoed is. Denk aan het inpassen van walstroomkabels en -verbindingen op krappe en drukke containerkades. Ook moet gebruik van walstroom voor



Gezonder voor omwonenden, beter voor het milieu

rederijen aantrekkelijk worden gemaakt. Aan een stil en emissieloos schip hangt een stevig prijskaartje. Om de overgang naar duurzame walstroom aantrekkelijker te maken, stelt de overheid subsidies beschikbaar. Maar voordat reders investeren in de nodige aanpassingen, willen ze zeker weten dat hun schepen gebruik kunnen maken van walstroom. Daarom werkt Rotterdam samen met andere internationale havens en terminals aan de ontwikkeling en planning van walstroomfaciliteiten. Door dit met elkaar af te stemmen wordt het voor reders

van containerschepen, cruiseschepen en ferries duidelijker waar en wanneer hun schepen straks aan de stekker kunnen. Daarnaast hebben de havens van Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen en Le Havre de handen ineengeslagen om de versnelde uitrol van walstroom een duwtje in de rug te geven zodat het in deze havens uiterlijk in 2028 gelijktijdig wordt uitgerold.

5 In 2030 is walstroom de norm

Met deze initiatieven wil Rotterdam het voortouw nemen in de verduurzaming van schepen in de haven. Met een bijpassende ambitieuze doelstelling: in 2030 moet minimaal 90 procent van de offshore, ferries, cruise- en roll-on-roll-off-schepen en containerschepen in Rotterdam gebruikmaken van walstroom. Dit scheelt de uitstoot van ongeveer 200.000 ton CO₂ en 2500 ton stikstof per jaar. Zo zet Rotterdam stappen richting een steeds schonere en toekomstbestendige haven.

i Meer lezen?
portofrotterdam.com/walstroom

Kraanschip aan de kabel

Ook de kraanschepen van Heerema kunnen binnenkort aan de stekker als zij liggen afgemeerd in het Calandkanaal bij Landtong Rozenburg. En dat is goed nieuws, want daardoor kunnen de diesel- en LNG-generatoren aan boord uitblijven: dit zorgt voor minder uitstoot en geluid. Alle installaties draaien voortaan op de groene stroom afkomstig van de windturbines op de wal. Fijn voor omwonenden en het milieu.

Er is gemiddeld 5 megawatt nodig om dit kraanschip te laten functioneren. Bij gebruik van de kranen kan dat oplopen tot 10 megawatt.

In het stormseizoen (oktober-maart) zijn Heerema's kraanschepen Thialf en Sleipnir vaak afgemeerd in het Calandkanaal.

De Thialf en Sleipnir zijn uitgerust met een 'stekker aansluiting' die het mogelijk maakt aan te sluiten op walstroom. Voor de technici onder ons: de output is 11kV op 60 Hz en de input is 25kV op 50 Hz.

Door de walstroom wordt per jaar ca. 15.000 megaton CO₂-uitstoot bespaard. Dat is net zo veel als de emissie van 5000 dieselauto's.

9 nieuwe windturbines, goed voor 34 megawatt, zullen het transformatorstation voorzien van groene stroom.

Dit nieuwe transformatorstation levert naar verwachting gemiddeld 20 gigawattuur per jaar.

THIALF PANAMA R.P.

HEEREMA

INFOGRAPHIC: JAN PETER HEMMINGA

Kunsthaven

Schepen die het schitterende water doorklieven (en alles daaromheen)... Al eeuwen laten kunstenaars zich erdoor inspireren. Het Maritiem Museum verzamelde de mooiste kunstwerken in dit genre. Perfect uitje voor in de kerstvakantie. Een voorproefje met extra aandacht voor Rotterdamse meesterwerken.



Een scheepswerf, circa 1630

Hoe werd een schip gebouwd in de zeventiende eeuw? Bouwtekeningen gebruikten ze in die tijd niet; alles gebeurde op basis van ervaring. Dus vormen kunstwerken, zoals dit olieverfschilderij van Adam Willarts uit ongeveer 1630, de belangrijkste historische bronnen. Er wordt gehakt, gezaagd, gesjouwd en getimmerd op deze werf. Rechts staat de scheepsbouwmeester met een maatstok hout te meten onder het toezien van de werfdirecteur.

Binnen enkele maanden was een schip gereed. Voor de haringvangst, de Europese handel of de grote vaart naar Azië en Amerika.



Dit oudste scheepsmodel van Europa is bijna 600 jaar geleden gemaakt dus het is een voorbeeld van middeleeuwse scheepsbouw. Met zo'n lengte van 9 meter breed - voer Christoffel Columbus. De naam van het model is ontleend aan Mattheus.

Le port de Rotterdam, 1907

Hotel Victoria aan het Willemsplein - verwoest tijdens het bombardement op Rotterdam - groeit eind negentiende eeuw uit tot een geliefde pleisterplaats voor Franse schilders. En niet zonder reden: het biedt een prachtig uitzicht over de Leuvehaven en de Nieuwe Maas, kloppend havenhart in die tijd. Paul Signac schrijft op een prentbriefkaart met havengezicht: 'Vanuit mijn raam! Wat een bedrijvigheid! Ben enthousiast, maar verbijsterd.'



**Leuvehaven te Rotterdam,
circa 1782**

Moeilijk voor te stellen: Rotterdam als typisch Hollandse waterstad met klassieke grachtenpanden langs de kade van de Leuvehaven. Allemaal weggevaagd tijdens het bombardement van Rotterdam, maar gelukkig in 1782 door schilder Gerrit Groenewegen met veel oog voor detail vastgelegd. We zien de bedrijvigheid op het water en de kades, maar ook de typisch Rotterdamse koopmanshuizen met hun rechte kroonlijst, pakhuis op de benedenverdieping en aparte ingang voor het bovengelegen woongedeelte. Probeer het je maar eens voor te stellen als je de volgende keer over de Leuvehaven uitkijkt vanaf de ingang van het Maritiem Museum, want daar ongeveer stond Groenewegens schildersezel...

Win!

Het Maritiem Museum geeft 5 x 2 vrijkaarten voor deze tentoonstelling weg. Kans maken? Laat ons weten welk van deze schilderijen jij het mooist vindt en waarom. Stuur je antwoord voor 18 december naar havenkrant @portofrotterdam.com o.v.v. 'maritieme meesterwerken'.

**GEM Botlek,
1997**

Is het een foto? Of toch een schilderij? Kijk eens goed naar het havenwater. Zien we daar de penseeltoets van de schilder? Jazeker, Nico Peeters schilderde dit tafereel in 1997 bij de Graan Elevator Maatschappij (GEM) in de Botlek met olieverf. Maar zo levensecht dat je er bijna kunt binnenstappen. En dat is precies wat Peeters beoogt. De haven is zijn thuis, daarvoor hoef je de werkelijkheid niet te veranderen of verfraaien. Roestig, gedeukt, geleefd; imperfect en juist daardoor perfect. Ga maar eens voor het doek staan en je snapt wat hij bedoelt.

**Saipem 7000,
2006**

'Je moet als het ware met je knieën in de modder hebben gestaan en de grootsheid van de haven hebben gevoeld, om er een goed kunstwerk van te maken', aldus kunstenaar Sasja Hagens. Een uitspraak die je snapt als je dit schilderij ziet, 'Saipem 7000' geheten, een verwijzing naar het gelijknamige kraanschip dat met enige regelmaat de Rotterdamse haven aandoet. Tijdens een van die bezoeken legde Hagens het 198 meter lange offshore-gevaarte vast in al zijn rauwe schoonheid. 'Industriële romantiek' die elke havenliefhebber zal aanvoelen.



**De haven van
Rotterdam,
1905**

Tussen alle stoomwolven zijn het echte blikvangers: de vrolijk gekleurde schoorsteenbanden in geel en oranje. Ze moeten ook de Franse schilder André Wilders hebben aangesproken, want ze figureren prominent op deze impressie van de Nieuwe Maas uit 1905. Aan de schoorsteen kon je in één oogopslag zien tot welke sleepdienst een schip behoorde. Een gele band voor de vloot van Piet Smit, een oranje exemplaar voor die van concurrent Leen Smit en een witte V voor sleepdienst Volharding. Dat de schilder hier foutief een V schildert op een oranje band is de Fransman vergeven: hij maakt het meer dan goed met de kleurenpracht en dynamiek die het haventafereel helemaal tot leven brengt.



**Matarómodel,
circa 1425**

... dateert van omstreeks 1425. Het leert ons veel over de laatste soort vrachtschip - 18 meter Columbus in 1492 naar Amerika. ... zijn vindplaats: de kapel van Mataró, bij Barcelona in de buurt.

**Verolme Rozenburg,
1970**

Ken je dat, dat je je een nietig mensje voelt te midden van de havenindustrie of in de slagschaduw van een container- of cruiseschip?

Als geen ander weet Dolf Henkes die sensatie uit te drukken met zijn doek 'Verolme Rozenburg' uit 1970, vernoemd naar de scheepswerf waar in die periode de eerste mammoet-tankers van de helling rolden. Zie het plezier en gemak waarmee Henkes - geboren en getogen in het Rotterdamse zeemanskwartier Katendrecht - de knalrode boeg op het doek aanbracht. Een schilderij om in het echt te bekijken en niet meer te vergeten.



Gaat dat zien

De tentoonstelling Maritieme Meesterwerken is te zien t/m 4 september 2022 in het Maritiem Museum. Het geeft een overzicht van zes eeuwen maritieme schilderkunst, waarbij ook is geput uit de collectie van Boijmans van Beuningen. Leuk om te combineren met een bezoek aan de museumhaven en het naastgelegen Port Pavilion. Kijk op: maritiemmuseum.nl



Werk in de haven

Van idee naar doen: de Port Coaches helpen je op weg

Het Rotterdam Port Coach traject koppelt studenten van de Hogeschool Rotterdam aan professionals die in de haven werken. Coach Koen Borsje (33) en studente Israa Shkear (28) doen ook mee. Wat leren ze van elkaar?

Israa: 'Ik studeer watermanagement. Daarbij houden we ons bezig met vragen als: wat kunnen we doen tegen de gevolgen van klimaatverandering? Denk aan de extreme overstromingen van afgelopen zomer of de droogte in andere delen van de wereld. Een van mijn docenten wees me op dit coachings-traject. Het was precies wat ik zocht: iemand om mee te sparren, die me op creatieve ideeën kan brengen en me helpt m'n professionele netwerk te vergroten. Onder mijn medestudenten heb ik weinig aansluiting. Ik ben ouder, heb al kinderen. En omdat ik het Nederlands pas sinds kort goed onder de knie heb - ik kom uit Syrië en ben sinds acht jaar in Nederland - vind ik het lastig

me in discussies te mengen. Mijn vriendinnen - veelal ook jonge moeders - snappen het studentendeel van mijn leven juist weer niet. Met Koen kan ik inhoudelijke zaken bespreken die ik met weinig anderen kan delen.'

Koen: 'Het is de tweede keer dat ik een student begeleid. Ik werk nu tien jaar in de haven, op dit moment bij Vopak en ik wil graag mijn ervaring en mijn netwerk delen met jonge mensen. Met Israa praat ik bijvoorbeeld over hoe zij de wens voor een eigen bedrijf concreter kan maken. Ik merk dat je vaak iemand verder helpt door te laten zien dat je met veel kleine stapjes ook iets groots kunt bereiken. Begin met een plan van aanpak: zet op

papier wat je wilt bereiken en hoe je dat wilt bereiken. Praat bijvoorbeeld met iemand die je verder kan helpen, die je uitdaagt om je idee goed te verwoorden. Ik hoop dat ik Israa die uitdaging drie maanden kan bieden.'

Israa: 'Koen heeft soms hele simpele tips die me weer een stapje verder brengen. Ik weet wel wat ik wil, maar bedenken wat ik allemaal moet doen om dat te bereiken is soms lastig. Ik kan met hem sparren over opdrachten voor m'n studie, maar ook over mijn toekomst-dromen. Zo zou ik graag een magazine opzetten dat helpt een ander beeld neer te zetten van jonge Arabische vrouwen. Veel mensen denken nog dat wij alleen maar

thuis zijn en voor de kinderen zorgen. Maar we doen zoveel meer. Kijk maar naar mij!'

Koen: 'Het mes snijdt aan twee kanten. De studenten die ik begeleid zijn heel positief en enthousiast en dat werkt aanstekelijk. En ik heb contact met de andere coaches, dus ik ontwikkel mezelf ook op het gebied van coaching. Tot slot geeft het voldoening als je een ander echt kunt helpen. De vorige student die ik begeleidde, had moeite met zijn scriptie en ik heb hem toen geholpen met het creëren van overzicht en kleine stapjes zetten. Uiteindelijk studeerde hij af met een negen. Toen was ik ook wel trots hoor!'

'Soms helpt het als iemand je uitdaagt je idee goed te verwoorden'

OOK
AAN DE
SLAG?

Ook coachen of gecoacht worden?

Rotterdam Port Coach is een initiatief van RDM Centre of Expertise en Jong Havenvereniging.

Meer info:
rdmcoe.nl

FOTO: BOUDEVIJN BOLLMANN

#STOEREHAVENBEROEPEN Duiken naar smokkelwaar

Michel is douaneduiker, een baan waarin controles veel verder en letterlijk dieper gaan. Omdat zijn werk soms gevaarlijk is, staan veiligheid en vertrouwen binnen het duikteam bovenaan. 'Je kunt altijd smokkelwaar aantreffen, dat maakt elke duik weer spannend.'

Rotterdam is een van de weinige havens die naar smokkelwaar onder de waterspiegel speurt. Hoewel, tegenwoordig is het Douane Duikteam ook regelmatig buiten Rotterdam actief. Michel: 'We duiken soms in andere havens, van buurlanden, in zee of in opdracht van de politie.' Voordat de duikers te water gaan, maakt het Douane Landelijk Tactisch Centrum een risicoanalyse. Zo wordt een schip geselecteerd voor controle. 'We gaan aan boord en inventariseren op welke plekken onder de waterspiegel mogelijk smokkelwaar verborgen is. Ook controleren we of alle potentieel gevaarlijke apparatuur is uitgeschakeld, zodat we veilig kunnen duiken.'

Navelstreng

Het team bestaat uit: een duikploegleider, een lijnhouder, een stand-by duiker, een schipper en de twee duikers zelf. De eerste geeft instructies vanuit de boot,

de tweede houdt de luchttoevoer in de gaten, de derde staat stand-by om het water in te gaan. Duiken gebeurt met SSE-uitrusting (*Surface, Supplied Equipment*). Met een *umbilical* (letterlijk: navelstreng) zit Michel vast aan een luchtvoorziening vanaf de oppervlakte plus een communicatielijn. 'Onder water ben je afhankelijk van je uitrusting, maar nog meer van elkaar. We vertrouwen elkaar honderd procent. Soms heb je maar vijftien centimeter zicht terwijl je allerlei geluiden hoort van voorbijvarende schepen en lossende containerkranen.' Afgelopen mei vond het Douane Duikteam nog 220 kilo cocaïne. Maar drugs is niet het enige waarop de duikers stuiten: 'Zo vonden we eens twee gouden Inca-beeldjes in een torpedo. Het ging om cultureel erfgoed uit Zuid-Amerika. Als we iets vinden, zeker als het zicht slecht is, heerst er een feeststemming. Smokkelwaar onderscheppen, daar doen we het voor.'

OOK
AAN DE
SLAG?

Kwaliteiten
Samenwerken, stressbestendig, flexibel, besluitvaardig en integer.

Opleiding
Het selectieproces voor het Douane Duikteam is streng. Naast een MBO 3-diploma is duikervaring van belang. Ook moet je slagen voor een fitheidstest, een medische test en een duikvaardigheidstest.

Meer info
Vacatures bij de douane vind je op:
werkvoornederland.nl

FOTO: JIRI BÜLLER

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

Weerbaarder tegen ronselaars



Drugsmokkel in de haven kan alleen met hulp van binnenuit. Criminelen ronselen daarvoor havenwerkers die – in ruil voor snel geld – alle risico's lopen. Zoals Jaap, die tien jaar de cel in draaide. Zijn bekentenisvideo dient nu als waarschuwing tijdens een trainingstournee die de komende maanden zo'n 4.000 havenwerkers weerbaarder moet maken tegen ronselaars.

Het begint allemaal heel geleidelijk', klinkt de stem van Jaap – niet zijn echte naam – in de tot leslokaal verbouwde container die de komende maanden door de haven toert en vandaag een containerterminal op de Maasvlakte aandoet. Jaap vervolgt: 'Je helpt mensen, er worden kleine vragen aan je gesteld. Je doet wat kleine dingen die totaal niets met drugs af wat dan ook te maken hebben. Alleen, geleidelijk aan wordt er meer van je gevraagd. En dan zit je erin.' Voor Jaap liep dat slecht af, zo maakt de video duidelijk: hij kreeg tien jaar celstraf. 'Eind van het liedje is dat je beroofd bent, je bent leeg.'

Pincodes

'Naïef', reageert een van de medewerkers na afloop. 'Uiteindelijk word je altijd gepakt, zegt een ander. 'Het is mooi dat jullie zo reageren', zegt trainer Rens. 'Maar de praktijk is dat genoeg havenwerkers bezwijken voor de verleiding van snel geld.' Er valt dan ook grof geld te verdienen met hand- en spandiensten voor drugscriminelen: al snel 1000 tot 2000 euro per 'uitgehaalde' kilo drugs. En dat bedrag kan oplopen tot tienduizenden euro's voor wie pincodes verstrekt, toegangspasjes uitleent of een container kan 'veiligstellen'. 'En niet iedereen kan de verleiding weerstaan', zegt Rens. 'Zeker als je bijvoorbeeld schulden hebt.' Al snel komen in de trainingscontainer

de verhalen los. Meerdere medewerkers hebben te maken gehad met drugscriminaliteit. Meestal indirect. Bijvoorbeeld als ze 's ochtends een opengebroken container aantreffen op het terrein. Maar soms ook rechtstreeks. 'Hiervoor werkte ik bij een fruitterminal', vertelt een van hen. 'Daar ben ik wel eens benaderd. Wil je een Playstation, vroegen ze dan. Nee man, ik wil mijn school afmaken, was mijn reactie. Ik wilde er niks mee te maken hebben. Maar een tijdje later werden er wel drie collega's opgepakt.'

Gratis auto

Maar soms zijn de ronselaars een stuk opdringeriger en laten ze niet zomaar los, weet trainer Rens. 'Ik had hier laatst een jongen op de training. Die vertelde dat hij een autodealer bezocht en er meteen een verkoper op hem afschoot. Jij bent een goeie jongen, jij mag een auto uitzoeken. Toen die jongen dat weigerde, wilde die verkoper hem een envelop met briefgeld in zijn handen duwen. Die jongen wist meteen hoe laat het was en is direct vertrokken. Maar het zat hem toch dwars: hoe wist die ronselaar nu dat hij in de haven werkte? Pas later realiseerde hij zich dat er een sleutelhanger met het logo van zijn werkgever uit zijn zak stak...' Het is bekend dat de ronselaars doelgericht en vasthoudend zijn. Tijdens een rollenspel maakt Rens duidelijk dat

deze vlotte babbelaars over een hele trukendoos beschikken om je over te halen. Overdreven vriendelijkheid wordt afgewisseld met intimidatie. En vroeg of laat komt er een verleidelijke envelop met cash te voorschijn. 'Als je die eenmaal aanpakt, dan hebben ze je in hun macht. Nu heb je je chantabel gemaakt en kun je er niet meer uitstappen.' En heb je een gezin, dan ben je extra kwetsbaar, zo ondervond ook Jaap. 'Het is heel ingrijpend in je privéleven. Je krijgt thuis bezoek, heel opvallend, met hele dikke auto's, gouden kettingen.' En: 'Je vrouw, je kinderen, hebben er allemaal onder te lijden. Want je staat zwak, je kan niet stoppen, omdat je daarmee toch je gezin in gevaar brengt.'

Onderbuik

Gelukkig heeft Rens ook een paar goede adviezen. Allereerst: blijf onder de radar als havenwerker. 'Dus niet in bedrijfskleding naar huis. En pas op aan wie je vertelt wat je doet, op verjaardagen, in de kroeg, maar ook op social media.' En als je toch te maken krijgt met een ronselaar? 'Blijf rustig, zeg dat je geen interesse hebt en laat je niet verleiden tot een gesprek. Loop desnoods weg', adviseert Rens. 'Ik zeg dus niet: vertrouw niemand meer. Maar wel: volg je onderbuikgevoel en wees je bewust van de mogelijke gevolgen van wat je doet of zegt. Werken in de haven is tof. En zo houden we het ook graag.'

STEEDS MEER 'UITHALERS' OPGEPAKT

Bij de smokkel van drugs via de haven spelen 'uithalers' een steeds grotere rol: criminelen die drugs uit de containers halen. In 2020 pakte de politie 350 uithalers op in de Rotterdamse haven, begin september van dit jaar ging het zelfs om 110 aanhoudingen in twee weken tijd.

Deze uithalers krijgen vrijwel altijd hulp van binnenuit, bijvoorbeeld om het afgesloten bedrijfsterrein op te komen of om de juiste container te vinden. Als havenmedewerkers zich hiervoor minder makkelijk laten ronselen, hebben drugscriminelen het een stuk lastiger.

Ronsel-proof dankzij container-training



Begin september gaf burgemeester Aboutaleb de aftrap voor de trainingstournee 'Rotterdamse haven, veilige haven'. Daarvoor is de container op de foto omgebouwd tot een kleine leslokaal, waarin de komende

maanden zo'n 4000 havenmedewerkers een training krijgen om ze beter weerbaar te maken tegen ronselaars. Dat gebeurt door middel van rollenspel, video's, virtual reality en het uitwisselen van ervaringen.

Meer info: rotterdamshavenveilighaven.nl

Kinderspaga

Win!

Waar laten we het (HAVEN) HOUT?!

In de haven staan bomen en die worden af en toe gekapt. Wat zou je nou met het gekapte hout kunnen doen? Een speeltuin maken, een hut bouwen, of een picknicktafel timmeren? Heb jij een goed idee, laat het ons weten, want het is nog een hele puzzel! Het beste idee belonen we dan ook met... een puzzel van de haven! Mail je idee voor 20 dec naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'havenhout'. Winnaars krijgen bericht.



Monster IN DE HAVEN?

Wandelaars zagen deze zomer iets vreemds drijven in de Rotterdamse Rijnhaven. Was het een zeehond of een krokodil? Was het (een neefje van) het beroemde Schotse meermonster van Loch Ness? Nee joh, het is gewoon de top van een grindberg. Waar het 'monster' werd gespot, was vroeger een dump-plek voor grind. Bij laag water – als het eb is – komt het topje van de berg boven water en lijkt te bewegen door de golfjes eromheen. Raadsel opgelost.

Smokkel TEN TIJDE VAN NAPOLEON



Ruim tweehonderd jaar geleden was Napoleon de baas in ons land. Voor het eerst werden douaniers aangesteld om de grenzen te bewaken en smokkel te voorkomen. Maar daardoor lieten smokkelaars zich niet tegenhouden. Wat smokkelden ze, waar vandaan en waar naartoe? Daar kom je achter tijdens de speciale kidsrondleiding in het Belasting & Douane Museum op zondag 19 december om 13.30 en 14.30 uur. **Kijk op: bdmuseum.nl**

Zeehonden in de haven



Ken je die mop van die zeehonden die de haven verlieten? Ze gingen niet! Ze zijn verhuisd naar een rustiger deel van de haven. Tijd om deze slimme dieren wat beter te leren kennen.

1 Het zijn echte lekkerbekken. Een zeehond zoekt ongeveer 80 procent van z'n tijd naar voedsel. Ze houden vooral van sardientjes en inktvis, maar kiezen soms ook een ander hapje. Een tijdje geleden zwom er een zeehond in de Nieuwe Maas met een meerval in z'n bek. Deze vis was twee keer zo groot als de kop van de zeehond! Geloof je het niet? Kijk dan dit filmpje van een opletende voorbijganger: tinyurl.com/hongerigzeehond



2 Zeehonden zijn naast vis- ook kilometer-vreters: ze kunnen wel honderd kilometer per dag zwemmen, ruim twee marathons, maar dan door het water.



3 Ze houden van rust. En daarom verhuisden de zeehonden van het Beereiland – een piepklein eilandje tussen de containerschepen op de Maasvlakte – naar het strandje bij het bedrijf Gate Terminal. In deze afgesloten vaargeul mogen alleen schepen komen die hier gas laden en lossen. Het is er dus veel stiller dan op het eilandje met al het passerende scheepsverkeer. Wel jammer voor de reizigers op de Fast Ferry: vanaf deze veerdienst tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte spotte je er vroeger vaak wel eentje. Of hadden de zeehonden een vooruitziende blik en wisten ze al dat de Fast Ferry vanaf komend jaar niet meer zou varen? (Per 1 januari 2022 stopt de veerdienst).



4 Aan de Nederlandse kust vind je twee soorten zeehonden: de gewone en de grijze. In de haven tref je vooral de gewone aan. De soorten herken je aan hun vacht. Grijze zeehonden worden geboren met een dikke witte vacht die beschermt tegen koud winterweer. Die vacht is niet geschikt om in te zwemmen, omdat hij veel water vasthoudt. De eerste periode blijft deze pup dus ook op het land. De vacht die hij na deze eerste periode krijgt, is grijs en kort en daarmee kan hij een lekkere duik maken. Een pup van een gewone zeehond heeft geen babyvacht. Zij kunnen vrijwel direct na de geboorte al het water in.



5 De snorharen van de zeehond zijn niet alleen erg schattig, maar ook super belangrijk. Een zeehond heeft ze nodig om onder water naar vis te zoeken. Met de snorharen registreren ze de kleinste waterbewegingen. Zo vinden ze hun weg met hulp van de waterstroming en merken ze vissen op. Bijzonder toch?

6 Als je zelf lang onder water zwemt, krijg je soms last van je oren. Hoe zit dat bij zeehonden? Hebben ze wel oren? Jazeker! Wanneer ze onder water gaan, sluiten ze hun gehoorgang met een klepje. Ondanks het klepje horen ze onder water nog steeds uitstekend. Zeehonden gebruiken hun oren voornamelijk om gevaar aan te horen komen: mensen die dichtbij lopen of een ijsbeer bijvoorbeeld (niet in de haven hoor!).

7 Oké, ze eten dus vooral vis, maar wat drinken zeehonden eigenlijk? Nou niets! Ze halen het vocht dat ze nodig hebben uit hun voedsel. Gelukkig maar, want een slok zout zeewater? Geef ons dan maar liever limonade.



KENMERKEN GEWONE ZEEHOND

AFMETINGEN:
Mannetje: 1,90 meter max
Vrouwje: 1,70 meter max

GEWICHT:
Mannetje: 170 kilogram max
Vrouwje: 130 kilogram max

KLEUR:
Grijs met donkere vlekken

LEEFTIJD:
Maximaal zo'n 35 jaar

VOEDSEL:
Vooral vis (zo'n 4 tot 8 kilogram per dag)

KENMERKEN GRIJZE ZEEHONDEN

AFMETINGEN:
Mannetje: maximaal 3 meter
Vrouwje: maximaal 2 meter

GEWICHT:
Mannetje: maximaal 350 kilogram
Vrouwje: maximaal 200 kilogram

KLEUR:
Donkergrijs met zwarte vlekken. Vrouwjes zijn lichter van kleur dan mannetjes

LEEFTIJD:
Maximaal 50 jaar

VOEDSEL:
Vooral vis, maar ook schaal- en schelpdieren of af en toe een vogel

Vraag het



DE HAVENMEESTER

Worden schepen steeds groter of is de grens bereikt?

Groot, groter, grootst! Of toch niet? In 1966 kwam het eerste containerschip met 226 containers aan boord naar de Rotterdamse haven. Tegenwoordig zijn containerschepen een stuk groter. In september arriveerde de Ever Ace in Rotterdam, het grootste containerschip ter wereld: 400 meter lang, 61 meter breed en ruimte voor bijna 24.000 containers. Maar groter dan deze reus zullen schepen niet snel worden. Dat zit zo. Veel schepen die naar Rotterdam komen, varen tussen Azië en Europa. Onderweg varen ze door het Suezkanaal en daar kan de Ever Ace nog net doorheen, maar een groter schip loopt het risico om vast te lopen (zoals de Ever Given afgelopen maart door een samenloop van omstandigheden overkwam). En er zijn meer redenen waarom de grens is bereikt. Als schepen nog groter zouden worden, dan zouden havens moeten uitbreiden met langere kades en grotere kranen. Meer containers die in de haven aankomen, zorgen er ook voor dat meer containers tegelijk over de weg vervoerd moeten worden. En meer vrachtwagens op de weg, zorgen weer voor meer files en luchtvervuiling. Toch bedenken scheepsbouwbedrijven nog steeds oplossingen om net iets meer containers te vervoeren. Vooral de laadruimte wordt nog slimmer ingericht om iets meer containers kwijt te kunnen op een schip.

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



‘Het mooiste wat je kunt geven, is je tijd’

Een van zijn favoriete plekken in de haven is op het puntje van de Landtong Rozenburg, bij het grote kompas op de weg. Na een intensief gesprek of dienst waait havenpastor Dennis Woodward hier graag even z'n hoofd leeg. ‘Ik voel me dan een gezegend mens.’

Een gebreide muts, tandpasta, telefoonkaarten en wat lekkers. Met kerst delen pastor Dennis Woodward en zijn collega-pastors en vrijwilligers in de haven kerstpakketten uit aan de bemanning van schepen die tijdens de feestdagen in Rotterdam liggen. Een gewaardeerd gebaar, maar Dennis weet ook; het gaat niet om wat er in het pakket zit, maar om het feit dat je aan de zeevarenden denkt. ‘Het mooiste wat je kunt geven, is je tijd. Ik heb niet de illusie dat ik al het leed kan wegnemen, maar ik ben wel zo'n idealist die hoopt dat je met een gesprek iemand bereikt. Al is het maar één iemand die daarna met een ander gevoel zijn dag vervolgt.’

De gesprekken en ontmoetingen waren de afgelopen anderhalf jaar mede door corona heftiger. ‘De bemanning mocht vaak niet van boord en ze zijn veelal ook langer van huis dan normaal. Dat is niet goed voor je mentale gezondheid. De eerste vragen die ik stel als ik aan boord kom zijn: *how are you?* Hoe is het contact met thuis? Hoe lang ben je al aan boord? Veel Filipijnen antwoorden met: *We try to keep smiling.* Maar je ziet dat het de lach is van een trieste clown die tegen beter weten in hoop houdt. Tandjes op elkaar en door; It is, what it is.’

Dennis mag gelukkig zelf sinds kort weer aan boord bij veel schepen. ‘Ik ben niet iemand die mensen naar mij toe laat komen, ik ga graag zelf naar de mensen

‘Ik hoop dat we weer samen kerstliederen kunnen zingen’

toe. Ik ben dankbaar dat ik nu weer vaker op pad mag, meestal maar tot bovenaan de *gangway* en dan sta ik daar soms een uur te praten met iemand. Ik bid met ze en deel bijbels uit. Maar het belangrijkste is het primaire pastoraal werk: een luisterend oor bieden.’ Sinds september mag hij ook weer aan boord van de Stena Line-schepen. ‘Ik vaar soms mee naar Harwich en weer terug. Heel fijn, dan kun je echt de tijd nemen om de bemanning te ondersteunen en een dienst voor te gaan in de bioscoop aan boord.’

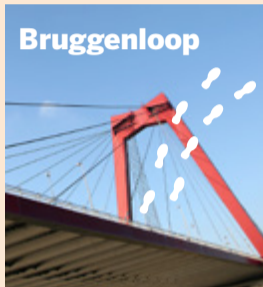
Wat kerst in de haven dit jaar verder brengt, hangt af van onder meer eventuele coronamaatregelen. ‘Misschien weer een echt kerstfeest in ons Zeemanshuis The Flying Angel in Schiedam. En ik hoop dat we weer samen kerstliederen kunnen zingen, maar als dat niet lukt neem ik de dienst op en zet hem online. Het is heel fijn om zeevarenden op deze manier te kunnen ondersteunen wanneer dat niet persoonlijk kan. Het is belangrijk om mensen de boodschap van hoop mee te geven, zeker nu tijdens deze pandemie.’

AGENDA

Lekker op stap in de haven



Port Pavilion
 Heb jij het nieuwe haveninfopunt aan de Schiedamsedijk al bezocht? Bekijk hier o.a. de elf meter lange fotomaquette met interactieve projectie. Uitstekend te combineren met het naastgelegen Martiem Museum. **Schiedamsedijk 68, Rotterdam**



Bruggenloop
 De Bruggenloop Rotterdam geldt traditioneel als een vroeg kerstcadeautje voor hardlopers. Op zo 12 dec voert het 15 km lange parcours weer langs zes iconische bruggen, waaronder de Erasmus- en Van Brienoordbrug. Met als kers op de taart het uitzicht op de Rotterdamse skyline tijdens de invallende schemering. Ren mee en ondersteun de Stichting Ambulance Wens. **bruggenloop.nl**

Vlaardinger tijdsdocument
 Van klein vissersplaatsje tot stad vol havenindustrie: de transformatie die Vlaardingen tijdens de wederopbouw doormaakte, werd vastgelegd tijdens een kunstexpositie gehouden in 1954. Bijna zeventig jaar later zijn 23 werken uit deze tentoonstelling opnieuw te zien in Museum Vlaardingen, een uniek tijdsdocument. **museumvlaardingen.nl**



Jenever, wereld-drink
 De Fransman heeft zijn cognac, de Schot zijn whisky, de Duitser zijn schnaps en de Rus zijn wodka. En wij? Wij hebben jenever uit Schiedam! Op de expositie 'Jenever in de wereld' in het Jenever Museum kun je zien hoe ver de invloed van dit exportproduct rijkt. Met als nieuwe toevoeging: 'Jenever in Nederlands-Indië'. **jenevermuseum.nl**

Scheepssmid in actie
 Sinds schepen van staal worden gemaakt, zijn smeden onmisbaar. Metalen platen buigen en aan elkaar 'klinken'. Haken en kettingen maken. Dat kan alleen maar bij temperaturen van 1.000 graden Celcius. Hoe dat in zijn werk gaat, kun je beleven tijdens een spectaculaire demonstratie bij het Maritiem Museum. Het vuur wordt opgepookt en de vonken vliegen in het rond! Doorgaans op za, zo en wo. Kijk voor de actuele agenda op: **maritiemmuseum.nl**



Online meer Havenkrant

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

Ook op Instagram pak je je portie haven mee via @havenrotterdam. In de gaten houden dus!



Scan de QR-code en lees de Havenkrant online



Struinen langs de kades (MET OF ZONDER GIDS)

Uitwaaien langs kades. Schepen spotten of je vergapen aan havenarchitectuur XXL. Van hippe stadshavens tot rauwe havenindustrie. Het havengebied heeft de wandelaars van alles te bieden. De één gaat lekker op de bonnefooi een rondje stappen. De ander laat zich graag rondleiden. Behoor jij tot die laatste categorie, overweeg dan een van onderstaande wandelingen.

- **TITANENTOUR**
 Na een wandeling over de Wilhelminapier en een bezoek aan Pakhuismeesteren stap je op de water-taxi richting Oude Haven. Geniet van een uitzicht over de stad vanaf het dak van Het Witte Huis. Via de Kubuswoningen wandel je naar de Markthal, met als afsluiter een *bite*. Onder begeleiding van een gids, elke zaterdag om 11 uur. 29,95 euro p.p. **derotterdamweekendtoers.nl/titanen-tour**
- **ERVAAR HET SCHEEPVAARTKWARTIER**
 Tijdens deze tocht kom je alles te weten over de rijke geschiedenis van het Scheepvaartkwartier. Liefhebbers van Jugendstil en Art Nouveau komen aan hun trekken met alle tegeltableaus en reliëfs die de huizen sieren, gebouwd in opdracht van reders en havenbaronnen. Inclusief bezoek aan de Historische Tuin Schoonoord, het kleinste en meest intieme park van Rotterdam, gevestigd in de voormalige tuin van een van de villa's. O.a. op wo 1 dec om 14 uur, 6 euro p.p. **gilderotterdam.nl**
- **WANDELING DELFHAVEN EN PELGRIMVADERSKERK**
 Wist je dat Delfshaven ooit de maritieme toegangspoort was voor de stad Delft? Tijdens de wandeling door deze haven die sinds 1886 bij Rotterdam hoort, bezoek je ook de Pelgrimvaders Kerk, genoemd naar de Pilgrim Fathers die van hieruit vier eeuwen geleden naar Amerika vertrokken. O.a. op wo 22 dec om 14 uur, 11 euro p.p. **gilderotterdam.nl**



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

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

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

REDACTIE
 Erik Stenhuis (hoofredacteur),
 Tina van Leeuwen (eindredacteur),
 Myke van den Heuvel,
 Gijs Warmenhoven, Marjan van der Marel, Tie Schellekens,
 Romy Pepermans (stagiaire) (Havenbedrijf Rotterdam),
 Fieke Walgreen, Rody van der Pols (Maters en Hermesen communicatie en journalistiek).



Mis je iets in de Havenkrant?
 Mail ons en wie weet schrijven we erover!
havenkrant
@portofrotterdam.com

Vier de kerstvakantie in FutureLand

Creativus
 Zoek je nog een uitje tijdens de kerstvakantie? Bij FutureLand op de Maasvlakte komt iedereen aan zijn trekken. Wat dacht je van een betoverende rondvaart, waarbij de ontelbare havenlichtjes zorgen voor een schitterend kerstdecor? Voor jonge bezoekers is er - gratis - een spannende kidsquiz of een creatieve knutselworkshop. En tieners en volwassenen leren meer over de digitale haven in de interactieve tentoonstelling. Of volg de audiotour door het informatiecentrum. Kijk voor het actuele programma op de website. **FutureLand (Europaweg 902, Maasvlakte Rotterdam) is geopend van dinsdag t/m vrijdag (10-17 uur) en op zondag 11-17 uur). Extra openstellingen in de kerstvakantie: op tweede kerstdag en op zaterdag 8 januari van 11-17 uur. Entree is gratis; voor activiteiten moeten tickets worden gekocht. Kijk op: futureland.nl**

