

HAVENKRANT



SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE, DUURZAME EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ NR. 49 • JAARGANG 13 • APRIL 2021

3x
prijs
in deze krant!
p. 7, 10 en 11



Als een vis in het havenwater

105 soorten geteld in het (steeds schonere) havenwater
p. 6-7

ILLUSTRATIE: JELLE HOOGENDAM

Brexit-belevissen

P. 9



Dauwtrappen



Tips
voor wandel-
en fietsroutes
P. 12



Beveiliging
en andere
#stoerehavenberoepen
P. 8-9

Wonen in een drijvend huis

P. 3



ONDERTUSSEN OP

Landtong
Rozenburghangt de lente
in de lucht

Mooie plaatjes, daar is het Wouter Vroom niet om te doen. Net zo min als zoveel mogelijk likes op zijn social media-kanalen. Het gaat deze Vlaardingse fotograaf in de eerste plaats om het vertellen van een prikkelend 'beeldverhaal'. 'Vaak draait het daarbij om contrasten', licht hij toe. 'Zoals in dit beeld van een Schotse Hooglander en een scheepsbrug. Verschillende werelden die op een logische manier samenkomen.' De foto is gemaakt op Landtong Rozenburg. 'Een uniek stukje natuur te midden van de industrie. Vanuit foto-

grafisch oogpunt erg interessant. Natuur en menselijk ingrijpen komen overall samen. Soms past het, de andere keer schuurt het juist.'

Een halfjaar lang fotografeerde Wouter wekelijks op de Landtong. Het resultaat is een heus fotoboek, 'Groene oase in contrasten', samengesteld onder het mentorschap van beroepsfotograaf Peter van Tuijl. Want fotografie is voor landschapsontwerper Wouter weliswaar een hobby, maar wel eentje die hij serieus neemt. Dus gaat hij vrijwel wekelijks op pad met zijn camera. Naar de Broek-

polder, de Rhoonse Grienden of de Maasvlakte. Ook won Wouter al enkele fotowedstrijden. Met dit Landtong-beeld dingt hij eveneens mee naar een prijs, te weten: opgenomen worden in het fotoboek dat hoort bij de film *De nieuwe wildernis 2.0 - Wild Port of Europe* (kijk op pagina 12 hoe je zelf meedoet aan deze wedstrijd). 'Dat zou een hele eer zijn - uiteindelijk wil elke fotograaf natuurlijk dat zijn werk wordt gezien.'

i woutervroom.nl



Allard Castelein,
president-directeur
Havenbedrijf
Rotterdam

Het licht en de tunnel

We zijn er nog lang niet, maar sinds de komst van het coronavaccin gloort er licht aan het einde van de tunnel. Het coronavirus zet onze wereld op zijn kop. Tegelijk maakte het zichtbaar hoe snel we in staat zijn onszelf aan te passen, gebruik te maken van nieuwe technieken, met oog voor de menselijke maat. Samen hielden we de haven open.

Er is ons alles aan gelegen om de scheepvaart en containerafhandeling door te laten gaan. Via het 'Corona Haven Overleg' stonden we zij aan zij met alle bedrijven om u, de consumenten in Europa en onze klanten te blijven bedienen. Vanuit de haven én vanuit huis: keukentafels werden kantoortuinen, waar niet alleen de haven, maar ook het huishouden en onderwijs doordraaiden. Alle respect daarvoor.

In de haven gebeurde nog meer. Zo hebben we vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid een schip met zieke bemanningsleden, dat elders werd geweigerd, Rotterdam binnengeloodst. De opvarenden kregen medische hulp en we zorgden voor een nieuwe bemanningsploeg, zodat het schip verder kon. Door samen te kijken naar hoe het wél kan, maakten we het verschil. Dat maakt me trots: geen woorden maar

‘SAMEN HIJLDEN WE DE HAVEN OPEN’
daden zit verankerd in ons DNA.

Zijn we er dan? Nee, we hebben

nog een lange weg te gaan voordat we uit het corona-dal zijn. Maar met 385.000 banen in het havengebied verdienen we zo'n 6 procent van het landelijke inkomen. Daarmee kunnen we een belangrijke startmotor voor Rotterdam en de BV Nederland zijn. We hebben een goed vertrekpunt; de haven barst van de potentie en bedrijvigheid. Hier kunnen we 40 procent van de landelijke klimaatdoelstellingen realiseren.

We kunnen die ambitie niet in ons eentje waarmaken; daarvoor hebben we ieders inzet nodig. Met de komst van een nieuw kabinet kunnen we straks samen een vliegende start maken. Een standvastige koers van een overheid die keuzes durft te maken, bijvoorbeeld over de stikstofdiscussie, zorgt voor een betrouwbaar en voorspelbaar vestigingsklimaat, waar bedrijven samen met ons willen investeren en bouwen aan de toekomst. Onze mentaliteit van aanpakken zal ons daarbij helpen.

IN UITVOERING Rotterdam Food Hub voor verse waar

Vers fruit, sappen en smoothies: dikke kans dat deze producten via de Rotterdamse haven de weg naar je koelkast hebben gevonden. De aanleg van de Rotterdam Food Hub bouwt de positie van grootste West-Europese doorvoerhaven voor verse en bevroren voedselwaren verder uit.

De Rotterdam Food Hub is een 60 hectare groot bedrijfsterein bij de ingang van de Maasvlakte, pal aan het Calandkanaal. De aanleg is nog in volle gang, maar één bouwwerk begint al aardig vorm te krijgen: de gloednieuwe fabriek van smoothie- en sapsjesproducent Innocent. De zes sappentanks van elk 250.000 liter inhoud zijn al geplaatst. Als aan het einde van de zomer ook de blender is geïnstalleerd, is de (CO₂-neutrale) fabriek klaar om 400 miljoen flesjes per jaar te vullen met grondstoffen die al via de haven binnenkwamen. 'De perfecte locatie dus voor deze fabriek. En met zijn duurzame ambities is Innocent typisch het soort bedrijf dat we graag verwelkomen op de Rotterdam Food Hub', zegt business manager Anne Saris.

Fruit en sap

Terwijl de infrastructuur op het bedrijfsterein - wegen, leidingen en kade aan het Calandkanaal - vorm krijgt, voert het Havenbedrijf gesprekken met geïnteresseerde partijen. Aan belangstelling

geen gebrek. 'De agrofood-business zit in de lift', vertelt Anne. 'In veel landen gaat bevolkingsgroei hand in hand met welvaartsgroei en dus groeit de vraag naar fruit, groenten en vleeswaren.' Producten die Nederland, als tweede landbouw-exporteur ter wereld, via de haven naar de rest van de wereld verscheept. Omgekeerd vinden fruit en sap uit bijvoorbeeld

Zuid-Amerika via Rotterdam hun weg naar de Europese consument.

Snelheid

Met zo'n 19 miljoen ton overslag per jaar is Rotterdam al de grootste West-Europese doorvoerhaven voor land- en tuinbouwproducten. Anne: 'Met de Rotterdam Food Hub willen we die positie verder uitbouwen door bedrijven de perfecte uitvalsbasis te bieden. Denk aan speciale ligplaatsen voor schepen met gekoelde lading en de opslagloodsen direct aan de kade, zodat gekoelde en bevroren lading snel opgeslagen, bewerkt of getransporteerd kan worden. In deze markt met bederfelijke waar is snelheid essentieel. Niet voor niets is onze slogan: *the fastest route to freshness.*'



400 miljoen sapsflesjes per jaar produceert de nieuwe Innocent-fabriek straks.

FOTO: TOPVIEW LUCHTFOTOGRAFIE

FOTO: MIRJAM LEMS

GESPOT Bokashi

Bokashi. Het klinkt Japans, en het is Japans. Vrij vertaald betekent het: goed gefermenteerd organisch materiaal. En dat bokashi-materiaal is sinds kort te vinden op Maasvlakte 2. Daar wordt het als 'bodemverrijker' verspreid. Zodat het gras goed groeit en het zand niet wegwaait. Bokashi wordt gemaakt van organisch afval; een soort recycling van bladeren, gras en ander groenafval. Dubbele winst dus. Daarom past deze proef naadloos binnen de strategie van het Havenbedrijf om 'buitenruimte' van de haven aantrekkelijk en duurzaam te ontwikkelen.



42.656

Zoveel indirecte verbindingen naar andere havens in de wereld had Rotterdam vorig jaar. Dat is een record! Van de in totaal **440.391** verbindingen wereldwijd wordt Rotterdam in **9,7 procent** van de transportroutes aangedaan als overslaghaven. Het cijfer laat zien hoe belangrijk de Rotterdamse haven is als 'tussenstation' voor andere havens die via overslag met elkaar in verbinding staan.

NASSAUHAVEN TRANSFORMEERT IN DRIJVENDE WOONWIJK

Luxe wonen in een havenloft

- In de Nassauhaven drijven sinds kort een kleine twintig 'havenlofts'
- Bijzonder: deze toekomstbestendige waterwoningen bewegen mee met het getij
- De havenlofts vormen een voorbode van drijvende woonwijken in andere stadshavens



Havenloft-
bewoner
Stijn
Heijdenrijk:

'Het voelt als een
vakantiehuis'

Jezelf eigenaar mogen noemen van een stukje havenwater. Dat kunnen niet veel Rotterdammers de bewoners van de havenlofts in de Nassauhaven nazeggen. 'Om precies te zijn: niemand', zegt architect Pieter Figdor, ontwerper van deze unieke waterwoningen. 'Rotterdam heeft nooit eerder havengebied met een woonbestemming uitgegeven.' Het is een klein voorbeeldje, maar wel tekenend voor dit pioniersproject. De gemeente Rotterdam schreef in 2013 een ontwerpwedstrijd uit voor drijvende woningen in deze voormalige industriehaven in Feijenoord. Achterliggende doelstelling: de haalbaarheid van 'wonen op het water' onderzoeken. Onderweg moesten dan ook de nodige hindernissen worden genomen, vertelt Figdor, die met zijn bureau Public Domain Architects de prijsvraag won. Zoals dus: het havenwater opdelen in 'woonkavels' voor uitgifte. 'Op die manier werd het voor mogelijke bewoners veel interessanter om te investeren in zo'n experimenteel project', verklaart de architect deze ongebruikelijke stap. Het resultaat: de havenbodem onder de lofts staat op naam van de bewoners met een eeuwigdurend woonrecht.

Ponton

Maar het waren daarnaast vooral bouwtechnische vraagstukken waarmee de architect – tevens ontwikkelaar – zich geconfronteerd zag. Zo moest de woning stabiel op het ponton staan én geschikt zijn om mee te bewegen met het getij. 'We kozen voor lichtgewicht materialen en koppelden de pontons aan stalen meerpalen, waarlangs ze op en neer kunnen bewegen', vertelt Figdor, die eerder het Drijvend Paviljoen in de Rijnhaven ontwierp. Een andere uitdaging was het ontbreken van een rioolaansluiting. 'Dat



Stijn en Aimee wonen sinds dit najaar in een havenloft. 'Het voelt als een vakantiehuis.'

lostten we op door een afvalwaterzuivering in het ponton te integreren; het geloosde afvalwater is schoner dan de haven zelf.' Zonnepanelen op het dak dragen bij aan een duurzame energievoorziening. Het was een langdurig en soms moeizaam ontwerpproces, maar het eindresultaat mag er zijn: de woningen vormen niet alleen een visitekaartje voor de wijk Feijenoord, maar voor heel Rotterdam. 'Er is interesse uit de hele wereld', vertelt Figdor enthousiast. Niet zo gek: drijvende

woningen zitten in de lift. Ze vormen een gecombineerd antwoord op klimaatverandering én woningnood. 'Zeker in een stad als Rotterdam met al zijn in onbruik geraakte stadshavens.' Nu dit eerste drijvende straatje is gelukt, is het tijd om op te schalen naar *the next level*: een drijvende woonwijk. 'Op die manier wordt dit type woning ook bereikbaar voor een grotere groep Rotterdammers. Want laten we wel wezen: een haven-uitzicht, dat wil toch iedereen?'

Uitzicht de op de Nieuwe Maas en voorbijvarende schepen – voor Stijn Heijdenrijk is dit 'het ultieme Rotterdamse gevoel'. En het mooie is: hij hoeft er zijn huis niet eens voor uit. Sinds afgelopen najaar bewoont de verpakingsontwerper samen met zijn vrouw Aimee een 'havenloft'. Aan alle kanten omringd door water en alleen met een loopbrug verbonden met het vaste land. 'We hebben nog steeds elke dag het gevoel dat we in een vakantiehuis zitten', vertelt Stijn enthousiast. 'Het barst hier van de watervogels, recht onder ons raam. Ganzen, zwanen, eenden, meeuwen, futen, meerkoetjes. Het lijkt alsof we in een natuurgebied wonen, maar dan midden in de stad.'

Drijvend ponton

Niet alleen het uitzicht is bijzonder. De woning staat op een drijvend ponton dat meebeweegt met het getij. Tussen hoog en laag water zit ongeveer anderhalve meter, een cyclus die dagelijks wordt doorlopen. 'Dat is in het begin best gek ja', zegt Stijn. 'Je ziet het uitzicht gedurende de dag langzaam veranderen.' En de golfslag? 'Daar merk je eigenlijk niks van. Ook niet bij harde wind. Het ponton ligt heel stabiel op het water.' Als havenloft-bewoners behoren Stijn en zijn vrouw tot een select groepje pioniers. Woonboten kennen we al langer, maar drijvende huizen zijn toch een nieuw fenomeen. 'Eerlijk gezegd vonden we het ook moeilijk om ons er een duidelijke voorstelling van te maken. Maar we hadden het geluk dat we een kijkje konden nemen op de scheepswerf waar de huizen op de pontons werden afgebouwd. Toen waren we meteen verkocht.' Behalve het lonkende perspectief van de 'waterbeleving' werden Stijn en zijn vrouw ook over de streep getrokken door de duurzaamheidsaspecten: zonnepanelen op het dak, een eigen afvalwaterzuivering, onderhoudsarme en milieuvriendelijke materialen. 'En ook nog eens vlakbij Feijenoord, een gemeleerd buurtje in opkomst, op fietsafstand van het centrum. Wat wil je nog meer?'

Van Coldplay naar de Rotterdamse zeehonden

In 2012 tijdens de uitreiking van de Grammys in Los Angeles begeleidde ze Coldplay. Tegenwoordig behartigt Marlies de Kraauw de belangen van de 2500 zeehonden in en rond de Rotterdamse haven. 'Het is steeds normaler om een zeehond te spotten.'

Marlies (42) komt uit een havenfamilie. 'Van jongs af aan werd ik de haven ingesleurd. Mijn opa was machinebankwerker bij de RDM op Heijplaat. Mijn vader Aad kwam als scheepsbouwkundige bij het Havenbedrijf Rotterdam terecht. En mijn broer werkt in de bulk bij Botlek Tank Terminal.' Marlies' eigen 'havencarrière' verliep via de omweg van de muziekindustrie. Het zaadje daarvoor werd geplant toen ze als 16-jarige muziekfestival Lowlands bezocht. 'Dat vond ik geweldig, niet eens zozeer vanwege de bands, maar vooral om wat zich achter de schermen afspeelde.'

Na een stage bij concertorganisator Mojo Concerts reisde ze haar Engelse vriendje achterna. In Londen begon Marlies als assistent-agent met het boeken van artiesten en kwam zodoende in het management terecht. 'Het leukste vond ik werken aan festivals, maar ik heb ook veel getoerd. Dat was toen mijn droom. Ik heb de wereld gezien, mooie dingen mogen doen. Het was tof om popartiesten als Robyn en Ellie Goulding te begeleiden,

maar toeren bleek uiteindelijk een levensstijl die niet bij me past.'

STRANDWANDELING

Die enerverende Engelse jaren liggen alweer een poosje achter haar. Marlies woont in Stelledam met haar man en zoonje Valentijn en werkt als manager van het bezoekerscentrum van zeehondenopvang A Seal. 'Ik geef nu leiding aan vijf medewerkers en begeleid een hele schare vrijwilligers en stagiairs. Ik ben een regelaar en vind het leuk om maatschappelijk nuttig bezig te zijn.'

A Seal is eind 2015 geopend. Het behartigt de belangen van de circa 1000 gewone en 1500 grijze zeehonden die vertoeven tussen pakweg Cadzand en IJmuiden.

A Seal biedt plaats aan maximaal 25 zeehonden. 'Dit gebied kent een gezonde zeehondenpopulatie. Het wordt ook steeds gewoner om zeehonden te zien op het strand. Maar als wandelaars er eentje spotten en het gevoel krijgen dat het om een dier in nood gaat, bellen ze ons of 144, het algemene nummer voor dieren in nood. Dan gaat een zeehondenwachter erop af om het dier 24 uur te observeren en eventueel naar ons te sturen.'

SCHOON WATER

Het bezoekerscentrum dat Marlies runt is van wezenlijk belang voor de opvang van de zeehonden. 'We krijgen in een normaal jaar 70.000 bezoekers. Die betalen allemaal entreegeld, onze belangrijkste inkomensbron. Maar we zijn het afgelopen jaar veel geld misgelopen vanwege

corona en dus blij dat het Havenbedrijf ons nu ook sponsort', zegt Marlies. Ze vindt het een logische samenwerking. De honderden zeehonden zijn het visitekaartje van de Rotterdamse haven. Hun aanwezigheid betekent een gezonde visstand en dus 'schoon water'. Dagelijks eten zeehonden ongeveer tien procent van hun lichaamsgewicht aan vis. Een volwassen grijze zeehond doet al gauw 300 kilo en is daarmee het grootste roofdier van Nederland.

AAIBAAR

Ondanks deze reputatie en zijn vlijmscherpe tanden is de zeehond bijzonder 'aibaar'. De FutureLand Ferry – met jaarlijks 50.000 passagiers – dankt zijn populariteit niet in de minste plaats aan de zeehonden in het westelijk havengebied.

'De honderden zeehonden zijn het visitekaartje van de Rotterdamse haven'

'Ik zit regelmatig met mijn vader op de ferry. Die kapseist bijna als een zeehondje zijn kopje boven water steekt.' De zeehonden horen bij de haven en dat geldt dus ook voor A Seal, vindt Marlies. Overigens worden de zieke zeehonden weer vrijgelaten zodra ze zijn hersteld. 'Soms op het Maasvlaktestrand.'

VIRTUAL REALITY

In A Seal kun je niet alleen zeehonden voeren en informatie over ze winnen. 'Er is onder andere virtual reality over de Haringvlietsluizen en een expo over zeewier', vertelt Marlies. Van de relatief rustige coronatijd maakt Marlies nu gebruik om samen met partners Provincie en Rijkswaterstaat de toekomst van A Seal te waarborgen. 'We groeien hier uit ons jasje. We zitten in de zomer zeer regelmatig aan zevenhonderd bezoekers per dag, de maximale capaciteit die we kwijt kunnen. Ons doel is uitbreiden of nieuwbouw zodat we de dieren betere zorg kunnen geven en meer bezoekers kunnen ontvangen.' Marlies wil moderne presentaties over duurzame onderwerpen en intensiever samenwerken met de omgeving. Ook met FutureLand in de haven. 'Stellendam lijkt ver weg, maar de Rotterdamse zeehonden kennen geen grenzen. Die zwemmen zo naar Newcastle.'



OP ZIEKENBEZOEK BIJ DE ZEEHONDEN

Bij A Seal in Stellendam worden zeehonden opgevangen en verzorgd. Als je wilt, mag je op ziekenbezoek komen, zodra de deuren weer open gaan. **Tickets:** volwassenen € 10 en kinderen € 7,50. Bezoek de website voor actuele informatie: aseal.nl





Vissen in de haven

Wat mag wel en wat mag niet?

Voorjaar = visweer. Vijf dingen die je moet weten voordat je je hengel uitgooit.

1 Je hebt een vergunning nodig om te vissen, zoals de VISpas of de Kleine VISpas. Gemiddeld kost een VISpas rond de 40 euro. Wanneer je lid wordt van een hengelsportvereniging ontvang je deze pas. Je kunt ook kiezen voor een Kleine VISpas. Daarmee mag je met één hengel en een beperkt aantal aassoorten in een beperkt aantal wateren vissen. En ben je onder de 14, dan heb je een JeugdVISpas of jeugdvergunning nodig. Geen pas? Dan riskeer je een boete van zo'n 150 euro. Check: vispas.nl

2 Vissen mag niet zomaar overall in de haven. Wil je precies weten waar je met welke vergunning mag vissen? Download de gratis VISplanner-app of kijk op: visplanner.nl

3 Vis het liefst vanaf de openbare walkant. En let ook dan goed op: voorbijvarende schepen, bijvoorbeeld in het Calandkanaal, hebben een sterk aanzuigende werking. Zorg ervoor dat je niet wordt meegesleurd!

4 De vissen die je vangt, moet je meestal levend terugplaatsen. En: gebruik geen levend aas. Kijk voor alle regels daarover op: sportvisserijnederland.nl

5 Zorg voor goede schoenen. Door de aangroei van waterplanten en algen kan het op sommige plekken glad zijn. En een nat pak door een glijpartij is natuurlijk niet de bedoeling.

Sportvisser Robert de Wilt (36) is vaak te vinden in de haven. Hij kent het gebied als zijn broekzak, want hij kwam er als klein jochie al. 'Het Rotterdamse havengebied vanaf de Maasvlaktes tot de Van Brienenoordbrug is een van de belangrijkste sportvisgebieden in Nederland. De Nederlandse kustlijn is best saai: één grote zandbak. Behalve ter hoogte van Rotterdam. De verschillende riviermondingen maken deze plek heel aantrekkelijk voor vissen. En dus voor sportvissers. Want hoe gaaf is het om je hengel uit te gooien in het Calandkanaal terwijl op de achtergrond reuze containerschepen varen? Die dynamische omgeving vind je echt nergens anders hoor. Rotterdam is niet voor niets de officieuze sportvishoofdstad van West-Europa.' Mijn beste stek? De gouden regel

is dat je die nooit bekend maakt. Maar als je me zoekt dan is de kans groot dat je me ergens op de Maasvlakte of in het Europoortgebied vindt.' Robert is blij met de goede waterkwaliteit en gezonde visstand. 'Het zegt ook iets over de kwaliteit van je leefomgeving. Sportvissers zijn natuurliefhebbers die genieten van hun omgeving. We zetten vissen ook zo snel mogelijk levend weer terug.'

'Mijn beste stek? Ergens op de Maasvlakte of in de Europoort'



Drijvende windmolens voor diepe wateren

Windparken op zee zijn hard nodig om genoeg schone energie op te wekken. Normaal staan die in ondiepe zeeën. Maar een nieuw ontwerp maakt ook drijvende molens mogelijk. Rotterdam helpt bij de aanleg van een drijvend windpark voor de kust van Schotland.

Eén drijvende windturbine produceert genoeg energie voor ruim 9.000 huishoudens (9,2 megawatt).

GROOT, GROTER, GROOTST

Vijftien kilometer voor de kust van het Schotse Aberdeen verrijst het grootste drijvende windpark ter wereld, 'Kincardine' genaamd. Het bestaat uit vijf grote turbines en twee kleinere.

Sif Group op de Maasvlakte - gespecialiseerd in offshore funderingen - heeft de windturbines op hun drijvers geplaatst.

De windturbine staat op een driehoekige 'drijver', een soort reddingsboei die stabiel op het water ligt. De drijver is gemaakt in Spanje en afgemonteerd op de Maasvlakte door Sif Group.

De BOKA Falcon van Boskalis sleept de vijf drijvende turbines van de Maasvlakte naar Aberdeen. Deze krachtpatser - bijna 100 meter lang en met ruim 29.000 pk's - is daar uitermate geschikt voor.

HOE ZIT DAT (VAST)?

De meeste windmolens op zee, zoals voor de Nederlandse kust, staan op de zeebodem. Dat kan tot ongeveer 60 meter diepte.

Als de zee te diep is voor een vaste constructie, biedt de drijvende windturbine uitkomst.

Kabels en ankers houden de drijver op zijn plek. De ankers kunnen tot wel 700 meter diep liggen.

Als een vis in het havenwater

De waterkwaliteit van de Rotterdamse haven is flink verbeterd en dat is te merken aan de visstand. Er zwemmen wel 105 soorten rond. De Havenkrant duikt onder de waterpiegel en ziet het bruisen van het leven.

De Rotterdamse haven is tegenwoordig een walhalla voor talloze vissoorten. Dat weet ook Guus Kruitwagen van ingenieursbureau Witteveen+Bos. Hij deed in opdracht van het Havenbedrijf onderzoek naar de visstand in de haven. 'Door allerlei ingrepen, zoals het plaatsen van waterzuiveringsinstallaties, is de waterkwaliteit de afgelopen dertig jaar enorm verbeterd. Vissen vinden in de haven alles wat ze zich kunnen wensen: eten en beschutting. Dat laatste bijvoorbeeld in de vorm van stortstenen oevers, luwe havenbekkens en diepe delen van havens. Maar ook de aanwezigheid van kademuuren, pontons en steigers zorgen voor fijne plekjes waar vissen zich kunnen terugtrekken.'

Van zout naar zoet

En uniek voor Nederland: zowel zoet- als zoutwatervissen voelen zich thuis in Rotterdam. Guus: 'Het overgangsgebied tussen zoet en zout water langs de Nieuwe Waterweg, Scheur en Nieuwe Maas is de enige open geleidelijke zoet- en zoutwaterverbinding in ons land. Het maakt deze plek aantrekkelijk voor zowel zoetwatervis als zeevis.' Zo kun je ook in de stadshavens een zeevis treffen. 'Het zout strekt zich langs de waterbodem tot in het oostelijk deel van het havengebied uit.' Verder vind je in het westelijk havengebied en het Calandkanaal vooral zeevissen; ondertussen zwemmen verder landinwaarts vooral veel zoetwatervissen.

Zalm en paling

Ook Mick Vos van kennisorganisatie RAVON doet vaak veldonderzoek in dit unieke gebied. 'Veel trekvisseren passeren het gebied op hun tocht van rivier naar zee en terug. De paling bijvoorbeeld groeit op in zoet water, maar plant zich voort in zout water. Voor de zalm geldt precies het omgekeerde: die groeit op in zee en zoekt voor de voortplanting het zoete water op. De geleidelijke open zoet- en zoutwaterverbinding is voor deze vissen dus een perfecte omgeving.'



ILLUSTRATIE: JELLE HOOGENDAM

KLEINSTE VIS:

Brakwatergrondel (circa 6 cm), ansjovis (circa 20 cm), driedoornige stekelbaars (circa 12 cm) 1

GROOTSTE VIS:

Meervallen 2, die kunnen wel 2 meter lang worden.

VISSEN DIE HET MEEST VOORKOMEN IN DE HAVEN:

Ansjovis, glasgrondels, dikkopjes, sprat, snoekbaars 3, driedoornige stekelbaars, baars 4, brasem, kleine zeenaald, dunlipharders, zeebaarzen 5, haring 6, tong 7, wijting 8, botten, de zwartbekgrondel, blankvoornen 9

DE MEEST BIJZONDERE SOORTEN:

Zeeforel, zalm 10, zeeprick 11, rivierprik, zeenaalden (broertje van het zeepaardje), Europese meerval, de (gezenderde) steuren 12, houting, fint 13

NIEUWE SOORTEN:

Zwartbekgrondel, Pontische stroomgrondel, Kesslers grondel, marmergroundel 14, witvinggrondel, blauwband, Atlantische Steur



ZOOOO
GROOT!

2,45 m

TERUGGEKEERDE SOORT:

De Europese meerval is helemaal terug van weggeweest en dankzij sportvismeldingen wordt nu steeds duidelijker dat deze monsters (ze kunnen tot dik over de 2 meter lang worden) zich helemaal thuis voelen en hebben gesetteld in hartje Rotterdam. Het onofficiële Nederlands record meerval (ergens richting de 2,45 meter) is recent in Rotterdam gevangen nabij het Noordereiland.

DEZE VISSEN GEBUIKEN HET GEBIED ALS OPGROEIGEBIED:

Dus voor het groot brengen van hun jonge vissen. Zeebaars, kabeljauw ¹⁵, wijting, platvis, haring, houting

OOK VEEL HUIS-TUIN- EN-KEUKEN VISSEN:

Baars, snoekbaars, karper

Win!

Maak kans op de 'Visatlas van Zuid-Holland' met daarin allerlei vissen die zijn waargenomen in de provincie. Stuur het antwoord op de vraag 'Wat is de grootste vis die in de provincie zwemt?' voor 1 mei naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Visatlas'.

Werk in de haven



PLAN



De werkweek van commercieel manager Eveline Vrij

Eveline Vrij (28) is commercieel manager bij Euro Nordic Logistics, een logistiek bedrijf dat opslag en transport regelt. 'En dat is meer dan het schuiven met containers.'

Maandag

'Vandaag stort ik me op het mentortraject dat ik opzet. Ik wil jonge vrouwen die in de maritieme sector werken, koppelen aan ervaren vrouwen. Het is een project dat voortkomt uit mijn nominatie voor Haventalent van het jaar. Ik won uiteindelijk niet, maar dat betekent niet dat ik mijn ambities aan de kant heb geschoven. Ik hoop dat er uiteindelijk meer vrouwen in deze sector komen werken. 's Middags buig ik me over een nieuwe klant die bouwmaterialen vanuit Duitsland naar Noorwegen wil laten vervoeren. Sinds een jaar ben ik commercieel manager bij Euro Nor-

dic, een bedrijf dat uiteenlopende logistieke diensten aanbiedt. Denk aan bevrachting, opslag en vervoer van containers, stukgoed en bulkgoederen.'

Dinsdag

'Ik bel vandaag met mijn collega's van North Sea Container Line in Noorwegen. Ik houd me onder meer bezig met de commerciële activiteiten van deze Noorse *shortsea*-rederij met vaargebied Rotterdam, Moerdijk, Bremerhaven, Hamburg, de westkust van Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Ze vervoeren bijvoorbeeld voedselproducten voor de visserij en verse vis, maar ook

chemicaliën en bouwmaterialen. Binnenkort starten we met het verschepen van planten van Nederland naar Noorwegen. Deze Pasen moeten Nederlandse planten daar in de winkels liggen.'

Woensdag

'Ik loop een dagje mee met een collega. Ik wil nog meer te weten komen over ons bedrijf, zodat ik onze diensten beter onder de aandacht kan brengen van bestaande en nieuwe klanten.'

Donderdag

'Even een praatje met mijn baas. We bespreken het uitbouwen van onze commerciële activiteiten. Ik vind het leuk om op strategisch niveau mee te denken. Op het eerste gezicht lijkt mijn werk misschien niet zo spannend: mensen zullen wellicht zeggen dat ik me vooral bezighoud met het verplaatsen van containers. Maar het is meer dan dat. Ik vind het heel interessant om te onderzoeken hoe de *supply chain* bij verschillende opdrachtgevers eruitziet en hoe we die kunnen verbeteren. Het meest uitdagend: meedenken over de route van deur tot deur en alle hindernissen onderweg.'

Vrijdag

's Ochtends heb ik even de auto naar de garage gebracht. Verder was ik druk met een project voor opslag in Moerdijk. We hebben daar verschillende loodsen waar we goederen tijdelijk kunnen opslaan voor ze verder worden vervoerd. Ik ben nog elke dag blij met mijn baan in de haven. Ik zou nergens anders willen werken dan in deze dynamische omgeving.'

'Ik wil vrouwen in de maritieme sector koppelen'

OOK AAN DE SLAG?

Opleiding

Eveline studeerde logistiek en economie aan de Hogeschool Rotterdam

Kwaliteiten

Goed kunnen samenwerken en communiceren, stressbestendig zijn

Functie

Sociaal, flexibel, kunnen multitasken, georganiseerd en creatief zijn

Meer info euronordic.nl

FOTO: BOUDEWIJN BOLLMANN

#STOEREHAVENBEROEPEN Havenbeveiligers

Ze werkte al bij een bakkerij en in een bouwmarkt, maar Simsek Kubra vond haar roeping toen ze aan de slag ging als (haven)beveiligers. 'Ik vind het heerlijk om 's nachts te werken.'

'O f ik wel eens spannende dingen meemaak? Ja hoor. Ik heb een keer drugs onderschept. Dat was bij de controle van personeel op een terminal. In een tas vond ik een pakketje cocaïne. Die gast had natuurlijk een verhaal. Zo van: dat is niet mijn tas, die heb ik van iemand gekregen. Op zo'n moment bel je de politie. Die neemt het dan van je over. Maar niet elke dienst is zo spannend natuurlijk. Soms moet je op een bedrijventerrein de wacht houden en gebeurt er weinig. Of je kijkt een hele nacht naar de beelden van bewakingscamera's; dan ben je wel gaar aan het einde van je dienst. Gelukkig ben ik een nachtmens en vind ik 's nachts werken heerlijk. Ook de afwisseling is leuk. Je komt op allerlei plekken en doet verschillende dingen. De ene keer bewaak je een havendepot, dan weer controleer je containers of houd je toezicht op personeel dat komt en gaat. Ook mooi aan het beveiligersvak: enerzijds heeft het een stoere kant. Je moet soms streng zijn en optreden. Anderzijds ben je er ook om mensen een veilig gevoel te geven. Daarbij past: behulpzaamheid en vriendelijk zijn. Die beide kanten passen goed bij mij.'

OOK AAN DE SLAG?

Kwaliteiten
Stressbestendig, oplossingsgericht, vriendelijk
Opleiding
Beveiligers (mbo niveau 2)
Meer info
securicos-beveiliging.nl



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

Poortwachters van de haven

De Brexit is sinds 1 januari 2021 een feit. Wat is de impact op de havenwerkers die dagelijks te maken hebben met de handel tussen Rotterdam en het Verenigd Koninkrijk? De Havenkrant vroeg het aan drie van hen.

Douane-ambtenaar Chris Dol helpt gestrande truckers waarvan het papierwerk niet in orde is. 'Sneu hoor, zelf kunnen ze er niks aan doen.'

Eigenlijk zou Chris *as we speak* van zijn pensioen moeten genieten. Maar zijn afzwaaimoment als douane-ambtenaar heeft hij – speciaal voor de Brexit – met ruim een halfjaar uitgesteld. 'Ik heb in 1993 meegemaakt dat de Britten er bij kwamen, nu wilde ik ook nog wel beleven dat ze weer vertrekken', vertelt hij. Zijn baas en collega's hoor je niet klagen: die zijn blij met elke oudgediende die zich de douanepraktijk van het Europa van vóór de open grenzen herinnert. Die schat aan kennis van papierwerk en procedures is onmisbaar om de overgang naar de nieuwe handelsrelatie met het Verenigd Koninkrijk in goede banen te leiden. Op alle grote terminals heeft de douane daarom ervaren 'kwartiermakers' gestationeerd. Chris doet dit, samen met een collega, bij P&O Ferries in de Europoort; zijn werk verricht hij vanuit een coronaproof-kantoorbus. 'Wij noemen het ook wel de patatbus', zegt hij lachend. Maar het zijn geen frites die hij uitdeelt; Chris' werk bestaat vooral uit het adviseren van vrachtwagenchauffeurs die niet de juiste papieren hebben. 'Het VK is nu wat wij een 'derde land' noemen, net als bijvoorbeeld China of Brazilië. In- en uitvoer van goederen gaat gepaard met allerlei administratie. Helaas is dat nog niet even goed doorgedrongen in de kantoren aan de overkant van het Kanaal.' Het resultaat: vrachtwagenchauffeurs die uren op de terminal moeten wachten totdat het benodigde papierwerk is geregeld. 'Sneu hoor. Die chauffeurs kunnen er zelf meestal helemaal niks aan doen.' En dan is het fijn als een vriendelijke douanier je geduldig te woord staat, beseft Chris. 'Soms is dat moeilijk hoor, als het de tachtigste chauffeur van de dag is. Zeker als ze geen Engels of Duits spreken. Maar goed, ik stel mezelf dan altijd maar voor hoe ik me zou voelen bij de grens met Roemenië terwijl ik geen woord Roemeens spreek. Dan ben je ook blij als iemand zijn best doet om je te begrijpen.'



FOTO: ANJA KORTENBOUT



FOTO: DAVID ROZING

Gate coördinator Wendy Bijkerk van DFDS Seaways stuurt truckers naar een speciale parkeerplaats in afwachting van de goede documentatie. 'Dat zijn er steeds minder gelukkig.'

Je kunt niet zeggen dat Wendy slecht is voorbereid op de Brexit. Als gate coördinator bij DFDS Seaways is ze keer op keer getraind voor het naderende vertrek van de Britten. Dat moet ook wel – vanaf de DFDS Terminal in Vlaardingen vertrekken zo'n 24 schepen per week richting Engeland, afgeladen met trailers vol groenten, fruit, hout, papier en nog veel meer. En de gate coördinator checkt vanuit het loket bij de ingang van alle passerende trucks over de juiste douanepapieren beschikbaar. 'Maar ja, de Brexit werd telkens uitgesteld, dus kregen wij onze voorbereiding elke keer opnieuw', vertelt Wendy. Toen op 1 januari de harde grens weer werd ingesteld, zat Wendy er dus helemaal klaar voor. 'De belangrijkste verandering is dat wij, net als alle andere terminals, zijn overgestapt op Portbase. Dat is een online systeem waarin vervoerders alle douaneformaliteiten in orde kunnen maken', legt de Vlaardingse uit. 'Ingewikkeld is het niet. Alle trailers die binnenkomen en vertrekken, moeten langs onze gate. Daar scant de chauffeur zijn paspoort en meldt zijn lading aan. Als op mijn scherm een groen vinkje verschijnt, is alle papierwerk in orde. Zo niet, dan moet de trailer uit de rij en naar een speciale parkeerplaats – de bufferzone – waar de chauffeur kan wachten tot alles is geregeld.' In het begin gold dat voor ongeveer één op de tien trailers, maar inmiddels zijn het er steeds minder. 'Hoewel ik niet de indruk heb dat de chauffeurs het erg vinden om daar te wachten. Ze krijgen een lunchpakketje, ze kunnen er douchen. Geen straf om daar wat tijd door te brengen.'

Mohammed Hashas van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) is al twee jaar bezig zijn team van keuringsartsen en controleurs klaar te stomen voor de Brexit. 'Het blijft schakelen en improviseren.'

Aan de voorbereidingen ligt het niet. Al twee jaar geleden is de NVWA begonnen met het werven van 143 nieuwe medewerkers voor Brexit, onder wie honderd nieuwe dierenartsen. Die extra handjes zijn hard nodig ook, vertelt Mohammed Hashas, teamleider Importkeuring Haven Rotterdam. 'Wij keuren 45.000 zendingen per jaar; door Brexit neemt dat aantal met 50 procent toe', becijfert hij. Dat vraagt niet alleen extra menskracht, maar ook om meer keurpunten in de haven. Zo heeft het bedrijfsleven op de terminal van Stena Line in Hoek van Holland een speciaal keurpunt voor levende dieren opgezet. 'Hier kunnen onze dierenartsen broedeieren, eendagskuijken en paarden controleren', zegt Mohammed. 'Wij zijn de enige haven in Noordwest-Europa met die mogelijkheid', voegt hij er niet zonder trots aan toe. Maar zelfs met al die voorbereidingen is het voortdurend schakelen en improviseren, vertelt de teamleider. 'Zo kwamen we er bijvoorbeeld achter dat er verse melk in tankwagens wordt geïmporteerd uit het VK. Dat is een dierlijk product, dus moet worden gekeurd. Maar er was aanvankelijk door het bedrijfsleven enkel een keurpunt ingericht voor gebruikte vetten en oliën. Is opgelost hoor, maar het vraagt wel even wat van alle betrokken partijen.' En dat is dan wel weer de winst van deze grote veranderingsoperatie: 'We werken in de haven beter samen dan ooit', zegt Mohammed. 'Elke ochtend om acht uur start ik de werkdag met een overleg waarbij de hele keten aanschuift: de koel- en vriesbedrijven, de handelsagenten, terminals, noem maar op. We delen informatie, we inventariseren de knelpunten. Een halfjaar geleden was dat ondenkbaar.' En zo werken de 'poortwachters van Europa' – zoals Mohammed zichzelf en zijn collega's geksherend betitelt – aan een soepele overgang naar de nieuwe Brexit-reëliteit. 'Er staat ook wat op het spel: de volksgezondheid én dierenwelzijn.'



FOTO: DAVID ROZING

BREXIT EN DE ROTTERDAMSE HAVEN

Per 1 januari heeft het Verenigd Koninkrijk (VK) de Europese Unie verlaten. Dit betekent een streep door het vrije verkeer van goederen en de introductie van allerlei douaneformaliteiten. Terminals in

de Rotterdamse haven hebben zich daar goed op voorbereid, net als de douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) die moeten nazien op de naleving van de nieuwe handelsregels.

Desondanks waren het spannende weken, waarin alle partijen – terminals, rederijen, handelsbedrijven – moesten wennen aan de nieuwe Brexit-reëliteit. portofrotterdam.com/brexit



kinderpagina



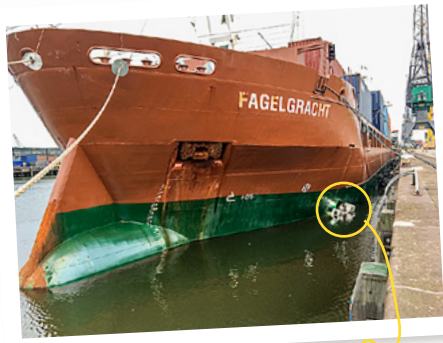
HAVENorkest

Scheepstoeters in de mist, piepende hijskranen, krijgende meeuwen, ronkende scheepsmotoren en water dat klotst tegen de kade. Van havengeluiden zou je een muziekstuk kunnen maken. Of je erdoor laten inspireren... Het Rotterdams Philharmonisch orkest maakt een tune speciaal voor de Rotterdamse haven. Wat denk je, zullen er trompetten meespelen? *Stay tuned!*



ROBO-sop

Voor vieze schepen bestaat geen wasstraat. Maar een scheepswand van 40 meter hoog en 300 meter breed met de hand poetsen? Twee studenten uit Delft bedacht een robot die schepen schoonmaakt. Een soort 'Robosop' dus. Op grote rupsbanden 'klimt' hij tegen de scheepswanden op. Die worden zo schoon en glad dat schepen makkelijker en sneller door het water glijden. Dat bespaart brandstof en CO₂. Twee vliegen in een klap dus. Slimme jongens, die robots.



Insta-dieren IN DE HAVEN



Wist je dat er naast industrie ook veel dieren in de haven leven? Vogels, vissen, Schotse hooglanders, schattige konijntjes. Op het Instagramaccount Wildportofeuropa zie je welke dieren je allemaal in de haven kunt spotten. Schattig toch?

Van de haven op je bord

Ons eten komt van over de hele wereld naar ons toe, vooral per schip. Deze vijf ontbijttoppers komen eerst aan in de Rotterdamse haven voor ze bij jou thuis op tafel belanden.



Wist jij dat alle vruchtensappen en smoothies van Innocent in Rotterdam worden gemaakt? Hun fabriek staat in de haven, dicht bij waar de containers met bananen en mango's aankomen. De fabriek maakt 400 miljoen flessen en pakken vruchtensap per jaar die in 18 Europese landen worden gedronken. Je bent dus niet de enige die dit Rotterdamse sappie drinkt.



Fruit komt in koelcontainers aan in de haven van Rotterdam. Dan is het nog vers na de wereldreis vanuit Zuid-Afrika, Brazilië of Costa Rica. Dat zijn de drie landen waar het meeste fruit vandaan komt. En citrusvruchten, bananen en druiven zijn het populairst.

Duizenden koelcontainers met eten komen elke dag de haven van Rotterdam binnen. De helft van alle containers is gevuld met fruit of noten. Van elke honderd kilo noten gaat tachtig kilo naar andere landen. Blijft er nog genoeg over om jouw pindakaas van te maken. En die hagelslag? Die wordt gemaakt van cacaobonen.

Laat nou net Amsterdam de grootste cacao-haven van de wereld zijn?



Groente of fruit: maakt het uit? Lekker op je geroosterde boterham is deze groene gezonde snack zeker. En populair want in tien jaar tijd zijn we er twee keer zoveel van gaan eten. Ze komen vooral uit Zuid-Amerika en West-Afrika. In de eerste zes maanden van vorig jaar kwam er alleen al vanuit Ethiopië 225.000 ton avocado's aan in Rotterdam.



Jouw kopje thee ontstond in China 7000 jaar geleden. In 1610 kwam thee voor het eerst in Nederland aan, uit 'de Oost' gehaald door VOC-schepen. Nog steeds komt de meeste thee uit Aziatische landen als Sri Lanka, China, India en Indonesië. Daar wordt thee verbouwd en gedroogd en vervolgens verscheept.

Vraag het



DE HAVENMEESTER

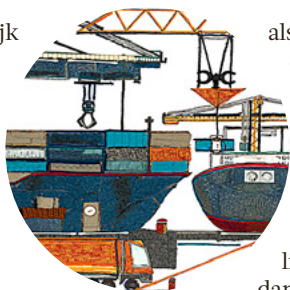
Hoe oud zijn die patrouillevaartuigen?

In de Rotterdamse haven zie je regelmatig de geel-blauwe schepen van het Havenbedrijf varen. Dat zijn patrouillevaartuigen, ook wel RPA's genaamd. De bemanning houdt dag en nacht de boel in de gaten en schiet te hulp als dat nodig is. Denk aan stuurloze schepen, mensen die te water raken of een brand aan boord. De RPA's hebben ook de taak om te controleren of alle havengebruikers zich aan de regels houden. Dat betekent dat de bemanning een bekeuring mag uitschrijven bij een overtreding. In totaal zijn er zestien RPA's; veertien varen er rond, twee zijn reservevaartuigen. Gemiddeld gaat een patrouillevaartuig 25 jaar mee, maar na ongeveer 15 jaar wordt de verouderde apparatuur wel vervangen. Is het schip afgeschreven, dan gaat het in de verkoop via een scheepsveiling. Het oudste schip van de vloot is de RPA20 uit 1963. Deze RPA werd de laatste jaren alleen nog als reservevaartuig gebruikt, maar staat nu op het punt om van eigenaar te verwisselen. Dezelfde koper kocht in 2019 ook al de RPA24. Geen pensioen dus voor deze patrouillevaartuigen, maar een tweede leven!

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

Dromen van containerreizen

'De haven is vrolijk en kleurrijk, overal zie ik geel, rood, oranje, blauw... Alleen al die schepen vol gekleurde containers: zo mooi! En alles is overweldigend groot in de haven. Die happers en grijpers, zijn toch net dinosaurussen?' Dat Hanneke blij wordt van de haven kun je aan haar illustratie zien. Want



als je goed kijkt, zie je dat de schepen, containers en kranen uit stukken oude kabeltruien, plastic dopjes, sinaasappelnetjes, knopen, pillenstrips en taartkaarsjes bestaan. Hanneke 'tekent' namelijk met restafval en afgedankte spulletjes. Spulletjes die ooit in de Rotterdamse haven aankwamen. Hanneke: 'Wat ik maak, komt precies zo op het dekbedover-

trek. Daarom werk ik vaak op de grond op een groot stuk papier.' Toen na veel knip- en plakwerk de haven-illustratie af was, maakte Hanneke van elk stukje een heel scherpe foto. De losse foto's werden in de computer één fotoprint die op het overtrek is gezet. Een handgemaakt havenkunstwerk op je bed, een feest om bij weg te dromen, met je ogen open of dicht. **Dekbed Kids Seaport Multi kopen? Kijk bij hannekedejager.com/beddinghouseartikelen.html**



Win!

We geven een dekbedovertrek weg én een poster van het dekbed van 80 x 140 cm! Wat moet je doen om te winnen? Maak met een verhaaltje of tekening deze zin af: 'Ik droomde dat ik in de Rotterdamse haven was...' Stuur je antwoord voor 1 mei naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Dekbedovertrek'. En wie weet droom jij straks onder het dekbedovertrek of bij de poster weg van de haven.

Al meer dan 60 jaar sleeppootfanaat

Zestien jaar geleden voer sleeppoot de Elbe thuishaven Maassluis binnen om te genieten van een welverdiend pensioen. Sinds dat moment is deze museale boot een van de favoriete plekken van sleeppootfanaat Nico Ouwehand (76).



Zeg je 'sleeppoot', dan zeg je Nico. En omgekeerd. Het interview is nog maar net onderweg of de Maassluiser ontbrandt in een klein college over de geschiedenis van de Elbe: 'In 1959 gebouwd als sleeppoot, ooit de sterkste zeesleper ter wereld. Daarna deed het schip een tijdje dienst als loodsboot in Amerika en tot slot bevoer hij de wereldzeeën als vlaggenschip van Greenpeace. Uiteindelijk mocht deze oude dame met pensioen en verkocht Greenpeace het schip voor het symbolische bedrag van 1 euro aan de Stichting Maritieme Collectie Rijnmond.' Sindsdien pronkt de gerestaureerde Elbe in de haven van Maassluis. Als ze tenminste geen reisje met passagiers maakt.

350 pagina's sleeppooten

Niet alleen de Elbe bepaalt het maritiem gezicht van Maassluis. Sinds 1979 is hier ook het Nationaal Sleepvaart Museum gevestigd waar Nico al veertig jaar vrijwilliger is. Zijn liefde voor schepen ontstond jaren eerder, op 13 september 1958 om precies te zijn. 'Ik weet de datum nog exact, omdat ik vier dagen eerder 14 werd. Het was op de dag van de doop en tewaterlating van het ss Rotterdam. Omdat mijn vader bij Spido werkte, kreeg ik de kans om er heel dichtbij te zijn. Vanaf de sleeppoot Nederland van Piet Smit zag ik het schip majestueus te water gaan.'

Toen zijn vrouw drie jaar geleden overleed, begon Nico als afleiding aan een jubileumboek voor het sleepvaartmuseum. Het resultaat: 'Sleepvaart in Stroomversnelling': 350 pagina's met 800 foto's van sleeppooten toen en nu. 'Sleeppooten van nu lijken nog nauwelijks op die van veertig jaar geleden. Ze worden bijvoorbeeld steeds zuiniger – denk aan de opkomst van de hybride-slepers – en krachtiger. Sommige zeeslepers kunnen wel 400 ton trekken. Ter vergelijking: de Elbe kon zo'n 37 ton aan.'

Joystick

Stel Nico een vraag over een sleeppoot, en je krijgt een verhaal als antwoord. Over die opvallende schoorstenen bijvoorbeeld. 'De eerste stoomslepers werden zo'n zestig jaar geleden vervangen door motorslepers. Maar daarmee verdween de schoorsteen niet. De gedachte was: hoe dikker de schoorsteen, hoe sterker de boot. Onzin, maar de ontwerpers hielden er rekening mee.' Ook het interieur van de boten veranderde met de tijd. 'Het indrukwekkende stuurwiel in de stuurhut vind je eigenlijk alleen nog op museale slepers. Het sturen van slepers gaat tegenwoordig met joysticks of handels. De kapitein of stuurman staat niet meer in vol ornaat achter het stuurwiel, maar zit comfortabel in casual kleding op een stoel. Leuk toch, al die ontwikkelingen?'

Win!

Win het boek 'Sleepvaart in Stroomversnelling'. Geef antwoord op de vraag: hoeveel jaar deed de Elbe dienst als zeesleeppoot? Stuur je antwoord voor 1 mei naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. 'Elbe'.

AGENDA

• Tips voor thuisblijvers •

**Maritieme audiotour**

Hopelijk kun je het Maritiem Museum dit voorjaar gewoon weer 'echt' bezoeken. Zo niet, dan is de audiotour een goed alternatief. Daarin vertellen museummedewerkers hun persoonlijk verhaal over objecten uit de bijzondere collectie. Want wat is het verhaal achter een scheepsmodel of schilderij? Hoe is het in de collectie terechtgekomen en wat maakt het zo bijzonder? Lekker luisteren vanuit je eigen luie stoel.

maritiemmuseum.nl/audiotour-1

leven leiden te midden van de industrie. Tegelijk met de film verschijnt een bijbehorend fotoboek. En jij maakt kans daarin te staan met je eigen foto. Meedoen is eenvoudig. Deel jouw mooiste foto met het thema 'industrie & natuur' op Instagram met de hashtag #KEwildport en wie weet komt jouw foto wel in het boek. Kijk voor meer info en inspiratie op: kamera-express.nl/wild-port-of-europe

HavenTV

Dompel je vanuit je huiskamer onder in de wereld van de haven. Online vind je talloze series en documentaires. Bingewatchen maar! Zo heeft Discovery Channel een complete serie (twee seizoenen) over de Rotterdamse haven. Stukjes daarvan kun je op YouTube vinden. Voor de volledige seizoenen moet je een abonnement op DiscoveryPlus nemen. Maar ook zonder geld uit te geven, genoeg kijkplezier. Gebruik bijvoorbeeld op YouTube de zoekterm 'Mijn Haven'. Je vindt dan de zesdelige serie van RTV Rijnmond over de haven, met prachtige beelden. Ook op het YouTube-kanaal 'Free Documentary' vind je afleveringen over Rotterdam en/of havenonderwerpen. En uiteraard is ook het Havenbedrijf Rotterdam op YouTube aanwezig: die filmpjes vind je met de zoekterm 'Port of Rotterdam'.



Ik ben Maarten, welkom bij mijn vlog

FutureLand-vlogs

Zodra het weer mag, gooit informatiecentrum FutureLand zijn deuren open voor het publiek. Op de nieuwe tentoonstelling kom je dan alles te weten over de digitalisering van de haven. En als de maatregelen het toelaten kun je ook weer tochtjes maken met de FutureLand Express en rondvaarten met de FutureLand Ferry. Houd tot die tijd het Youtube-kanaal van FutureLand in de gaten. Vlogger én havenkenner Maarten neemt je in zijn video's op sleeptouw door de haven en brengt je alvast in de stemming.

youtube.com/FuturelandRotterdam

**#havennatuur-fotowedstrijd**

De opnames zijn nu nog in volle gang, maar eind dit jaar draait hij in de bioscoop: *De nieuwe wildernis 2.0 - Wild Port of Europe*. Deze film laat een onverwachte kant van de Rotterdamse haven zien. Namelijk hoe allerlei dieren hier rustig hun

Aftellen tot het Songfestival

Oké, we geven toe: strikt genomen heeft dit evenement niks met de haven te maken. Maar wel alles met onze geliefde havenstad Rotterdam. En die staat straks wereldwijd in de spotlights dankzij het Eurovisie Songfestival. Ook zoveel zin in? Deze speciale klok bij Museum Boijmans telt de dagen af tot de finaledag op 22 mei. Laat de voorpret beginnen! Neem een kijkje, in het echt of online: tiny.cc/songfestival

Tips
voor wandel-
en fietsroutes

Dauwtrappen in de haven

Voorjaar, hét seizoen om de buitenlucht op te zoeken. Bij voorkeur per fiets of met de benenwagen. En – mits we een beetje voorzichtig doen – helemaal coronaproof. De haven biedt avontuurlijke plekken genoeg waar je de drukte kunt ontlopen. Vijf tips voor een geslaagd havenavontuur.

Tijp
1**CHECK DEZE ONLINE-PLATTEGROND**

Op de website van het Havenbedrijf Rotterdam vind je een interactieve plattegrond over natuur in de haven. Hierop achttien gebieden met havennatuur van de Maasvlakte tot de ruim veertig kilometer verder gelegen stadshavens. Je ziet op de plattegrond welke flora en fauna je er kunt aantreffen. Zoals hooglanders, zinkboerenkers en het grasklokje in het Botlekboos. Een ideaal vertrekpunt dus voor elke excursie richting havennatuur.

tiny.cc/havenkaart

Tijp
2**GEBUIK EEN FIETSKNOOPPUNTENPLANNER**

De fietsknooppunten, wie kent ze niet? Ideaal om een route door onbekend gebied te maken en vervolgens te fietsen zonder de hele tijd op een plattegrond te kijken. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld de fietsknooppuntenplanner van de ANWB. Ook het havengebied barst van de knooppunten. Of fiets de uitgezette Twee Werelden Route van het Zuid-Hollands Landschap: 35 kilometer, waarin natuur en industrie op spectaculaire wijze samenkomen. Heel goed te combineren met een overtochtje Maasvlakte-Hoek van Holland (of omgekeerd) per Fast Ferry.

tiny.cc/knooppuntenplanner
zuidhollandslandschap.nl/routes/twee-werelden-route

Tijp
3**VOOR HET HELE GEZIN: DOE DE SPEURTOCHT OVER DE MAASVLAKTE**

Informatiecentrum FutureLand maakte een speurtocht rondom de Maasvlakte voor het hele gezin. Tien vragen die je kennis laten maken met de bedrijven, natuur en kunstwerken in dit fascinerende gebied. Je begint bij parkeerplaats P3 van het Maasvlaktestrand en volgt dan het wandelpad richting het kunstwerk de Zandwacht. Tip: neem je verrekijker mee. Wie weet stuit je onderweg op een zeehond of de sporen van een zandhagedis. Ideaal in combinatie met een bezoekje aan FutureLand, zodra dat zijn deuren weer mag openen voor het publiek.

tinyurl.com/speurtochtmaasvlakte

Tijp
4**VOGELS SPOTTEN IN DE VOGELVALLEI**

Het voorjaar is natuurlijk dé tijd om trekvogels te spotten. En daarvoor biedt de haven allerlei kansen. Denk aan de Maasvlakte, de Slufter en de Vogelvallei. Vooral in dat laatste gebied – dat natuurlijk niet voor niks zo heet – kan de vogel- en natuurliefhebber zijn hart ophalen. In dit natuurgebied liggen grote waterpartijen met eilanden en is er een wand waar oeverzwaluwen kunnen broeden. Het is een veilig, afgesloten gebied en daardoor populair onder vogels die er kunnen rusten, eten en broeden. Door de diversiteit aan eilanden en begroeiingen komen er veel verschillende soorten, zoals brandganzen, scholeksters, kokmeeuwen, kleine mantelmeeuwen, Kieviten en visdieven. Er zijn ook twee vogeluitkijkposten.

Tijp
5**SCHEPEN SPOTTEN**

Dit kun je natuurlijk op elke wandeling of fietstocht door de haven doen: schepen spotten. Hoe dichterbij de Maasmonding komt, hoe groter en spectaculairder de schepen. Een populaire spot is Slag Maasmond op de Maasvlakte, waar je ook nog vette hap kunt halen bij de Smickel Inn, de meest afgelegen snackbar van Nederland. Maar ook vanaf de punt van de Landtong (bereikbaar vanuit Rozenburg) en het strand van Hoek van Holland heb je een uitstekend uitzicht. Wil je weten welk schip je voorbij ziet varen? Kijk dan op de interactieve plattegrond van:

marinetraffic.com



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 we weten 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 566.000 exemplaren en verschijnt ook online. De papieren editie werd vanaf het eerste nummer gedrukt door Janssen Pers, inmiddels al jaren gecoördineerd door Platform P. Bedankt! Vanaf het volgende nummer wordt het stukje overgenomen.

REDACTIE

Erik Stenhuis (hoofdredacteur), Tina van Leeuwen (eindredacteur), Gijs Warmenhoven, 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).



MIX
Papier van
verantwoorde herkomst
FSC® C129563