

Fietstocht Maasvlakte – Startpunt informatiecentrum FutureLand

Bij vertrek:

FutureLand is met meer dan 100.000 bezoekers per jaar uitgegroeid tot een voornaam vertrekpunt voor een nadere kennismaking met de Rotterdamse haven. Waar vroeger de havenactiviteit vooral in en nabij de stad te vinden was, is deze de afgelopen eeuw steeds meer verschoven richting zee waar ruimte was voor uitbreiding en schaalvergroting. Je staat hier precies op de grens van de Maasvlakte en Maasvlakte 2, die beide in zee zijn aangelegd.

Naast FutureLand zie je het testmodel Haliade-X 12; met een vermogen van 12 megawatt en een hoogte van 260 meter is dit de grootste windturbine ter wereld. Deze staat op het terrein van SIF, een bedrijf dat funderingen maakt voor windturbines op zee. De enorme stalen buizen kun je op het terrein zien liggen. In de 500 meter lange hal zijn vier productielijnen waar robots stalen ringen aan elkaar lassen tot funderingen. In de hal ernaast worden de funderingen beschermd met een coating. Aan de overkant van de weg zie je rechts de oude elektriciteitscentrales uit 1973 en 1974. In 2016 zijn deze vervangen door de nieuwe centrale links.

Het nieuwe Coloradoviaduct is een belangrijke schakel tussen de eerste en tweede Maasvlakte. Dankzij dit viaduct kruist transport over weg, spoor en transportbanen elkaar veilig en zonder oponthoud.

Stoppunt 1

Je bent zojuist door het distributiegebied en over het Prinses Máximaviaduct gereden. De 10 hectare (15 voetbalvelden) grote gele hal is het distributiecentrum van Canon. Deze ligt vol met camera's, lenzen, printers en kopieerapparaten voor de Europese markt. Zie je het braakliggende stuk land onder het viaduct? Dit biedt in de toekomst ruimte om het aantal sporen met nog eens 36 uit te breiden.

De Maasvlakte Plaza is met 567 plekken de grootste bewaakte vrachtwagenparkeerplaats ter wereld. Truckchauffeurs maken hier gebruik van een restaurant, wasserette, douches, tankstation en wasstraten voor hun vrachtwagens. Op de bovenverdieping van het hoofdgebouw is kantoorruimte te huur.

Naast de parking zie je de Vogelvallei (21 ha). Vanwege de ligging op de route van trekvogels is dit een plek geworden om te rusten en foerageren. Ook zeldzamere vogelsoorten zijn hier te spotten. Reden genoeg voor het Havenbedrijf om deze plek te omarmen en speciaal in te richten voor dit gebruik. Verderop kun je een kijkje nemen vanachter het vogelkijkscherm. Voorbij Maasvlakte Plaza zie je een aantal heuvels liggen. Links het 'C2-deponie', een opslagplaats voor onder andere batterijen, die sinds 2005 niet meer in gebruik is. Inmiddels zijn er technieken waardoor de grondstoffen gerecycled worden. Een positieve ontwikkeling in dit accu-tijdperk. De hoge heuvel rechts is een opslag voor vervuilde grond.

Stoppunt 2

Je staat hier op 21 meter hoogte met mooi uitzicht richting het zuiden. Met een hoofdzakelijk zuidwesten (aanlandige) wind is dit een geliefde plek voor kitesurfers. Links kijk je uit over het natuurgebied 'De Slikken van Voorne'. Vroeger was dit, samen met het naastgelegen Oostvoornse en Brielse Meer, de entree van de Rotterdamse haven. Toen de toegang door verzanding steeds lastiger werd, is in 1872 de letterlijk 'Nieuwe Waterweg' in gebruik genomen. Bij helder weer heb je uitzicht op Goedereede en de vuurtoren Westhoofd van Ouddorp.

Rechts zie je Maasvlakte 2 met in de duinen het kunstwerk 'De Zandwacht', dat de afronding van deze havenuitbreiding markeert. Naast de duinen zie je drie parkeerterreinen voor het recreatiestrand met ieder 400 parkeerplekken. Ieder parkeerterrein heeft zijn eigen kleur palen bij de strandopgang (blauw, geel en rood). Zo vind je elkaar en je auto makkelijker terug. Ook de reddingsbrigade heeft een plek bovenop het duin.

Per jaar wordt 7 miljoen m³ slib uit de Rotterdamse haven gebaggerd om de haven op diepte te houden. Achter je zie je 'De Slufter': een baggerdepot aangelegd in de jaren '80 voor vervuild havenslib. Door de steeds strengere regelgeving voor lozingen op het oppervlaktewater zijn rivieren die het slib aanvoeren steeds schoner geworden. Tegenwoordig mag het overgrote deel van het havenslib weer op zee gestort worden. Door het schonere water wordt er inmiddels ook weer commercieel gevist en zien we steeds vaker zeehonden en bruinvissen in de haven.

Stopplaats 3

Hier bevind je je op 3,5 kilometer van FutureLand. Rechts over het strand zie je de overgang naar de 'harde zeewering': de grote betonblokken. De wind komt overwegend uit het zuidwesten, daar vormen Engeland en het Nauw van Calais een natuurlijke buffer waardoor extreem hoge waterstanden beperkt blijven. Een zandstrand geeft daarvoor voldoende bescherming. Een noordwesten wind is verraderlijker. In die richting is de Noordzee tot de Noordpool een open vlakte. Daardoor wordt bij storm het water opgestuwd richting onze kust met hogere waterstanden en grote golven als gevolg. De blokkendam voor de zeewering breekt de golven. De harde zeewering was bovendien nodig vanwege de diepe vaargeul die er vlak langs loopt. Daardoor was er minder ruimte voor een geleidelijk dieper wordende kustlijn zoals bij een strand. In het zuidwesten kun je in de verte vaak veel schepen zien liggen. Het is de ankerplaats: een wachtgebied voor zeeschepen voor ze de haven in kunnen. Op de plek waar je nu staat, was het water voor de aanleg van Maasvlakte 2 wel 18 meter diep. Samen met duinen van 14 meter hoog is hier dus 32 meter zand aangebracht, vergelijkbaar met een flatgebouw van 10 verdiepingen. Het meeste zand is opgebaggerd uit zee op zo'n zeven kilometer afstand van deze plek. Naast deze plek staat bovenop het duin een houten kompasroos die dienst doet als windscherm voor vogelliefhebbers die hier (trek)vogels tellen en spotten. In het hele duingebied zijn zo'n twee miljoen helmgrasplantjes met de hand in het zand gestoken. Het helmgras voorkomt het wegwaaien van het zand dankzij hun wortels die tot wel negen meter lang kunnen uitgroeien.

Stopplaats 4

Tussen stopplaats 3 en 4 is tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 een doorgang vrijgehouden voor baggerschepen om zand het gebied in te brengen. Tegen het einde van de aanleg werd deze opening gesloten. Een eigen haveningang voor Maasvlakte 2 bleek vanwege noodzakelijke kilometers lange strekdammen in zee te duur. Dit zou namelijk 1 miljard euro extra kosten, terwijl de aanleg van de hele Maasvlakte 2,9 miljard euro in totaal kostte. Schepen bereiken het nieuwe havengebied via de oorspronkelijke Maasvlakte. De Yangtzehaven is daarvoor destijds verbreed, verdiept en doorgestoken en heet sindsdien Yangtzekanaal. Voor de harde zeewering zijn bijna 20.000 betonblokken hergebruikt afkomstig van de ontmantelde zeewering die voorheen de Maasvlakte beschermde. De kubussen meten 2,5 x 2,5 x 2,5 meter en wegen ca. 40.000 kg. Dat zijn maar liefst 10 olifanten! Een klein stukje verderop zie je de reserve voorraad betonblokken langs de weg liggen.

De 79 meter hoge nieuwe radartoren is gemaakt van cortenstaal. Deze staalsoort beschermt zichzelf met een afsluitende roestlaag. Heel handig en duurzaam, want een corrosiewerende coating is niet nodig, evenmin als onderhoud. De radar heeft een bereik van 80 kilometer.

De oude vuurtoren langs de weg ten noorden van FutureLand is met 65 meter de hoogste vuurtoren van Nederland en sinds 2019 een gemeentelijk monument. Het licht is in 2005 gedoofd. Daarna deed de toren dienst als radartoren. Door de komst van de hoge containerkranen op de Maasvlakte werd het radarbeeld verstoord. De nieuwe radartoren op de zeewering van Maasvlakte 2 ondervindt die hinder uiteraard niet.

Aan de palen die je in het water ziet staan, kunnen schepen afmeren voor reparaties, ter overbrugging of voor boord-boordoverslag. Dat wil zeggen dat schepen hier naast elkaar kunnen liggen om onderling lading over te slaan. Een activiteit die ook wel op zee plaatsvindt, maar in de beschutting van de haven veiliger uitgevoerd kan worden.

Nog niet moe? Fiets dan nog zes kilometer verder naar Slag Maasmond. Dit is de ingang van de Rotterdamse haven waar dagelijks zo'n 80 zeeschepen de haven binnenvaren.

Stopplaats 5

Op deze plek werd in 2008 het eerste zand afkomstig uit de Yangtzehaven gestort voor de aanleg van Maasvlakte 2. Voor je was de zee en achter je de duinen. Rechts is de groene douanetoren te zien. Daar staat ook een scanner om containers door te lichten op smokkelwaar. Ongeveer 1 op de 100 containers gaat na een risicoanalyse door de scanner. De meest gesmokkelde spullen zijn sigaretten en namaakartikelen als kleding en schoenen. Ook andere namaakproducten en wapens worden gevonden. Verdovende middelen vormen relatief een klein deel van het totaal.

Voor je zie je de APM Terminal. De grote blauwe kranen hebben geen cabines meer. Ze worden deels automatisch en volledig op afstand bediend met joysticks en beeldschermen vanaf de derde verdieping van het hoofdgebouw met de rood/oranje hoeken. Automatisch Geleide Voertuigen (AVG's) brengen containers computergestuurd naar de gewenste plek op de terminal. Na hun acht uur durende dienst rijden de voertuigen zelfstandig naar het wisselstation, herkenbaar aan het batterij-icoon. Hier wordt binnen vijf minuten de 12 ton zware accu volledig automatisch vervangen. Aan deze kant worden de vrachtwagens en treinen geladen en gelost. Aan de kade zie je de schepen liggen. De terminals werken volledig elektrisch en gebruiken daarvoor groene stroom. Voor het transport naar het achterland is afgesproken meer gebruik te maken van spoor en binnenvaart en minder via wegvervoer. Daardoor zijn wegverkeer en uitstoot niet extra toegenomen ondanks de komst van Maasvlakte 2.

Fiets nu terug naar het eindpunt bij FutureLand. We hopen dat je een fijne fietstocht hebt gehad. Graag tot de volgende keer!

Op de hoogte blijven? Via onze website, nieuwsbrief en social media vind je informatie over bus- en boottochten, activiteiten en speciale gebeurtenissen zoals de komst van bijzondere schepen.