

# HAVENKRANT

Port of Rotterdam

SAMEN MET BEWONERS, BEDRIJVEN EN GEMEENTEN BRENGT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EEN MOOIE, VEILIGE, DUURZAME EN BEREIKBARE HAVEN DICHTBIJ NR. 53 • JAARGANG 14 • APRIL 2022

3  
haventrips  
getest

Dit moet je weten over  
Windpark  
Maasvlakte 2  
P. 5



Havenmeeuwen  
Ze horen erbij  
P. 3

Doe mee

aan de  
#havenschilder-  
wedstrijd  
P. 10



Zij gaan op  
havenavontuur,  
ga je mee?

P. 6-7



## ONDERTUSSEN BIJ scheepspotter Wilfred Meijerink en zijn dochter Jolijn




FOTO: WILFRED MEIJERINK

Het begon allemaal in 2017 toen Wilfred Meijerink op vakantie was vlakbij de Westerschelde. Tijdens wandelingen langs het water werd hij getroffen door de schoonheid van de passerende containerschepen. 'Die enorme schepen die zo rustig voorbijvoeren. Ik werd er zelf ook helemaal relaxed van.' Rust die Wilfred wel kon gebruiken, want hij was op dat moment aan het revalideren na een ingreep vanwege zijn aangeboren hartafwijking. En sindsdien is Wilfred een hobby rijk: als het even kan, stapt hij in de auto en

rijdt hij naar de Rotterdamse haven om schepen te spotten en te fotograferen. 'Containerschepen zijn mijn grote liefde.' Een liefde die hij deelt met zijn vele volgers op Instagram. Maar sinds enige tijd plaatst Wilfred ook andere foto's die zo mogelijk nóg meer 'hartjes' krijgen. Namelijk van de containerschepen en -kranen die hij op zolder heeft gebouwd van lego. Dat zit zo: Wilfred woont in de kop van Overijssel, twee uur rijden van de Rotterdamse haven. 'Maar met mijn legoschepen heb ik de haven in huis gehaald.' Ook tot

groot genoeg van zijn jongste dochter Jolijn die regelmatig meebouwt, zoals op bovenstaande foto.

Meer dan 18.000 steentjes verder is Wilfred min of meer klaar met het nabouwen van de twee containerterminals op de Maasvlakte. Maar klaar met de haven? Nee hoor. 'Mijn volgende doel is om een lego-ontwerp te maken van het kraanschip Sleipnir.'

**Wilfreds legohaven is tijdens de meivakantie (30 april t/m 8 mei) te zien in FutureLand, zie ook: [futureland.nl](http://futureland.nl)**  
 [shippotting\\_wilfred78](https://www.instagram.com/shippotting_wilfred78)

## IN UITVOERING Watersysteem Brielse Meer

Behalve een hotspot voor watersporters en recreanten is het Brielse Meer essentieel voor de regionale watervoorziening van Voorne-Putten en IJsselmonde. Om ook in de toekomst voldoende zoetwater beschikbaar te houden, wordt het watersysteem gemoderniseerd.



Ingeklemd tussen de Europoort en de polders van Voorne-Putten vormt het Brielse Meer een blauwgroene buffer waar het goed toeven is voor watersporters en recreanten. Daarnaast speelt dit kunstmatige meer – dat in 1950 ontstond na afdamming van de Brielse Maas – een sleutelrol binnen de regionale watervoorziening. De boeren op Voorne-Putten, de Westlandse tuinbouwers en de Rotterdamse havenindustrie: allemaal maken ze gebruik van

het schone water uit het Brielse Meer. Maar, die zoetwatervoorziening staat onder druk, vertelt heemraad Dorenda Gerts van het algemeen bestuur van waterschap Hollandse Delta. 'Door klimaatverandering krijgen we vaker te maken met hoosbuien, droogte en verzilting. Hierdoor kan de beschikbaarheid van zoetwater in het Brielse Meer op termijn een probleem worden.' Om dit te voorkomen, wordt het watersysteem het komende jaar flink op de schop genomen.

Dit gebeurt met de financiële steun van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Hoogheemraadschap Delfland en Havenbedrijf Rotterdam.

### Gewenst waterpeil

De werkzaamheden bestaan onder andere uit het automatiseren van de twaalf 'polderinlaten'. Deze regelen de in- en uitstroom van het zoetwater tussen het Brielse Meer en de omgeving. Dankzij deze automatisering wordt het beschikbare zoetwater straks veel efficiënter gebruikt, legt Gerts uit: 'Het water dat via het Brielse Meer de polder in- en uitstroomt, kunnen we zo precies afstemmen op het gewenste waterpeil.'

Tijdens de werkzaamheden, die ongeveer een jaar duren, krijgt de omgeving enkele keren te maken met overlast. Het gaat vooral om wegafzettingen rondom Zwartewaal, Heenvliet en Abbenbroek. Maar het einddoel is het allemaal waard, vindt Gerts: 'Het Brielse Meer is een prachtig en belangrijk meer voor de wijde omgeving. Op deze manier houden we dat ook zo.'

**i** [wshd.nl/optimalisatie-brielse-meer](http://wshd.nl/optimalisatie-brielse-meer)

### ZOET & ZOUT

Zout zeewater is er genoeg, maar dat kunnen we pas drinken of voor de landbouw gebruiken nadat het zout eruit is gehaald (iedereen die wel eens een slok zeewater heeft geproefd, weet waarom). Water ont-

zilt kan wel, maar dat is een intensief en dus kostbaar proces. Ook de industrie gebruikt veel zoet water, bijvoorbeeld voor productieprocessen. De overstap naar zout water is niet zomaar gemaakt.

FOTO: ANP/SIEBE SWART



Allard Castelein,  
president-directeur  
Havenbedrijf  
Rotterdam

## Op de schouders van Caland

Ik stel me graag voor hoe het geweest moet zijn: de passage van de Richard Young door de Nieuwe Waterweg op 9 maart 1872, 150 jaar geleden. Eerder voeren er al vissersschepen door het pas gegraven kanaal, maar een zeeschip met een dikke rookpluim erboven? Dat was toch iets van een andere orde. Hier arriveerde de toekomst. Letterlijk, want door de opening van de Nieuwe Waterweg kon Rotterdam uitgroeien tot de wereldhaven die ons zoveel voorspoed, werkgelegenheid en welvaart bracht.

De Nieuwe Waterweg hebben we vooral te danken aan de visie en het doorzettingsvermogen van één man: waterstaatsingenieur Pieter Caland (1826-1902). Tegen alle weerstand in kreeg hij dit door velen als onuitvoerbaar geachte project toch voor elkaar. En wat dat betreft kunnen we een rechte lijn trekken van Calands tijd naar 2022. De Nieuwe Waterweg was een visionair antwoord op een vraagstuk van toen: hoe houden we de haven toegankelijk voor zeeschepen,

zodat we kunnen concurreren met andere havensteden?

‘WE KUNNEN EEN RECHTE LIJN TREKKEN VAN CALANDS TIJD NAAR 2022’

De uitdaging die ons vandaag de dag bezighoudt, vraagt om

minstens zoveel visie, lef en groots durven denken: hoe maken we de omslag naar een schone en slimme haven die ook in de toekomst onze economie draaiend houdt en ervoor zorgt dat 350 miljoen Europeanen op tijd hun spullen krijgen?

Er gebeurt al ongelooflijk veel in onze haven. Zo worden er huizen en kassen verwarmd met restwarmte uit de haven, werken we aan CO<sub>2</sub>-opslag onder de Noordzee en bouwen we windmolens voor schone energie. Ook leggen we (zee)schepen aan de stekker, experimenteren we met de elektrificatie van industriële processen, werken we aan het importeren, opwekken en transporteren van (groene) waterstof en zetten we in op recycling en hergebruik. Dat doen we natuurlijk niet alleen, maar in nauwe samenwerking met bedrijven in het havengebied, en verschillende bedrijven in binnen- en buitenland. Daarmee is onze haven niet alleen een logistiek knooppunt voor scheepvaart en goederen, maar tegelijkertijd een broedplaats voor innovatie, nieuwe technologieën en experimenten, waar we met bedrijfsleven en de Calands van nu, bouwen aan de wereldhaven van morgen.

FOTO: MIRJAM LEWIS



## GESPOT Drone boven de haven

Is het een vogel, is het een vliegtuig? Nee, het is een vliegtuigdrone! En je kunt deze lange-afstandsdrone momenteel spotten boven de Rotterdamse haven. Havenbedrijf Rotterdam en dronespecialist Avy onderzoeken de komende tijd wat deze vliegtuigdrone – die sneller en verder kunnen vliegen – voor de haven kunnen betekenen, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid. Toepassingen te over. Bij een ongeluk in de haven zijn drone snel ter plaatse, waarna ze hulpverleners kunnen ondersteunen met live-camerabeelden. Ook zijn drone van onschatbare waarde voor extra toezicht op scheepsactiviteiten, zoals de overslag van gevaarlijke stoffen, of voor het inspecteren van kademuuren. Op termijn kunnen ze bijvoorbeeld ook reserve-onderdelen naar schepen vervoeren. Zoals schepen in het water horen drone in de lucht steeds meer bij de haven.

FOTO: AVY



**63 miljard euro** voegt de Rotterdamse haven toe aan de exportwaarde van Nederlandse producten. Dit blijkt uit een onderzoek naar de economische betekenis van Nederlandse zeehavens, uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek en Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics. Simpel gezegd: dit rapport bevestigt het belang van de Rotterdamse haven voor de werkgelegenheid, ons nationaal inkomen en het op de wereldmarkt zetten van Nederlandse exportproducten.

# Hoe de haven zijn meeuwen waardeert

(maar de overlast wil beperken)

In de haven huizen grote kolonies meeuwen die soms voor overlast zorgen. Daarom wil het Havenbedrijf Rotterdam meeuwvriendelijke plekken inrichten waar de vogels niet 'in de weg' zitten en in alle rust langjarig kunnen broeden.

**W**il je iets weten over meeuwen in de haven? Dan kom je vroeg of laat terecht bij Jan Putters van het Havenbedrijf Rotterdam. Zijn officiële functie luidt: asset manager infrastructuur. Maar Jan stelt zich liever voor als: de groen- en natuurman van het Havenbedrijf, verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de buitenruimte van de haven. Dit is een gebied van grofweg drie bij zestig kilometer met een enorme variëteit aan flora en fauna, waaronder dus meeuwen. En die meeuwen zorgen soms voor problemen. Jan praat ons bij over de plannen van het Havenbedrijf om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

### Het probleem: te veel meeuwen op voor industrie onhandige plekken

'In de haven broeden veel meeuwen', vertelt Jan. 'Het havengebied herbergt zelfs de grootste kolonie zilver- en kleine mantelmeeuwen van Europa. Maar je vindt deze vogels ook in de Botlek, op de Splitsingsdam die de Nieuwe Waterweg scheidt van het Calandkanaal en in de zeehaven van Dordrecht. Het probleem is alleen: broeden er meeuwen op een terrein, dan mogen we

het niet in gebruik geven aan een bedrijf of er onderhoud uitvoeren. Daarom houden we terreinen broedvrij. En dat mag ook, zolang de broedvogels naar een alternatieve broedlocatie kunnen uitwijken. Kan dat niet, dan bestaat de kans dat we beperkt worden in het ontwikkelen van nieuwe havenactiviteiten. Dat willen we niet. Dus we moeten rekening houden met de vogels, maar tegelijk kijken hoe we ruimte kunnen blijven bieden aan de industrie.'

### De oplossing: meeuwen stimuleren elders te broeden

'We willen de meeuwen stimuleren om op een andere plek in de haven te broeden. Die plekken wijzen we nu aan en maken we aantrekkelijk voor meeuwen. Denk

aan een hek eromheen zodat vossen er niet bij kunnen, plastic lokmeeuwen die andere meeuwen moeten aantrekken en, heel simpel, brood strooien. Dat gaat bijvoorbeeld om gebieden waar geen bedrijvigheid is, zoals: een afgesloten deel van de Landtong Rozenburg en brede groenstroken langs de Europaweg. De testlocatie ligt achter het hek van het afvaldepot van de Provincie Zuid-Holland. Het zijn plekken waar – letterlijk – geen hond, en dus ook geen mens, komt. Onze aanpak is er eentje van de lange adem. Het duurt een paar jaar voordat de meeuw automatisch naar die nieuwe broedplek gaat. Maar ik hoop dat we dit broedseizoen, dat eind februari al begon, de eerste meeuwen op hun nieuwe plekje kunnen wijzen.'



**'Onze aanpak is er eentje van de lange adem'**

FOTO: ANP/ SANDER KONING

### DE GROTE MEEUWENVERHUIZING: VAN DEN HAAG NAAR ROTTERDAM

De meeuwen die we nu veel in de Rotterdamse haven zien, broedden enkele decennia geleden nog vooral in de regio Den Haag en Scheveningen. Daar zijn ze echter verjaagd door de toegenomen drukte in de duinen en de oprukkende vossen. Ze vonden onderdak in de Europoort en later de Maasvlakte toen die werd op-

gespoten. Dat niemandsland was lange tijd een ideale plek voor de meeuw. Het gaat vooral om kleine mantelmeeuwen, zilvermeeuwen en nog wat stormmeeuwen. De kleine mantelmeeuw is in Rotterdam ook wel bekend als de Bram Ladage-meeuw die graag een frietje oppikt als je even niet oplet.

### MEEUW ZOEKT HUIS

Het aanwijzen van leefgebieden in de haven voor de meeuwen is een oplossing voor de korte termijn. Want een meeuw houdt zich niet aan stadsgrenzen. Jan: 'We zien dezelfde soort meeuwenkolonies ook in het zuidwestelijk deltagebied, zoals Moerdijk, Vlissingen, maar ook richting Antwerpen. We willen graag per deelgebied kijken wat de beste plekken zijn voor de meeuw. Dat hoeft

wat ons betreft niet per se in Rotterdam te zijn. Maar daar kunnen we nu niet op wachten, daarom kijken we op dit moment dus naar de beste plekken in de haven voor de meeuw. Dat doen we als Havenbedrijf niet alleen, maar in nauwe samenspraak met andere havens en terreinbeheerders, zodat er een goede 'meeuwenoplossing' voor de hele regio komt.'

Dieren in de haven



Benieuwd welke (beschermde) diersoorten je nog meer in de haven vindt? Kijk op [portofrotterdam.com/natuurwijzer](http://portofrotterdam.com/natuurwijzer)



# ‘Een boot is een boot’

Rik van Marle (64) voer 35 jaar als loods op de grootste schepen in Rotterdam en Sohar (Oman). Nu zit hij op de watertaxi. Zonder ‘bootjes’ kan hij niet.

**H**et stond niet bepaald in de sterren geschreven dat Rik van Marle zou gaan varen. ‘Mijn vader was hoofdingenieur bij Verkeer en Waterstaat. Al mijn vier broers gingen naar de universiteit.’ Maar de energieke Rik strandde op vijf vwo. De Politieschool was even in beeld, maar toen bleek de Zeevaartschool in Delfzijl het ideale alternatief. Bij zijn aanstelling als loods had Rik slechts zeven vaarjaren op de teller staan. Hij voer twee jaar als vierde stuurman bij Nedlloyd – de laatste grote Nederlandse containerrederij – en leerde als schipper manoeuvreren in de Rotterdamse haven op een baggerboot van Boskalis. Vervolgens doorliep hij feilloos het ‘loodsenklasje’ en stond als ‘snotneus van 28 jaar’ op de brug. Rik was loodsdienstleider en behoorde tot de 8 van de 220 Rotterdamse loodsen die de eerste 400 meter lange containerschepen van Maersk mochten varen. Toen hij zijn pensioengerechtigde leeftijd van 55 jaar had bereikt, werd hij gevraagd om

loods te worden in Oman. Daar beleefde hij misschien wel zijn mooiste jaren. ‘In Sohar deed ik soms tien boten in acht uur. Vijf erin en vijf eruit. Dat vond ik zo gaaf!’ Na 11.700 beloodsingen beëindigde Rik in april 2021 zijn loopbaan met een duik in de Golf van Oman.

## Uit de hemel gevallen

‘Loods zijn is een ervaringsberoep. Het begin is het moeilijkst. Je moet leren omgaan met de elementen en de mensen aan boord. Ik heb soms werkelijk met de handen in het haar gestaan. Je bent nieuw in het vak. Je hebt geen overwicht. Dan vraag je aan de kapitein: ‘Zullen we er een sleepboot bijnemen?’ Die kijkt je aan alsof je iets mankeert en zegt: ‘Die boot gaan we gewoon even voor de kant leggen.’ Dat wil zo’n kapitein soms zelf doen. Dat moet je als loods leren accepteren. Je bent raadgever en adviseur maar de kapitein blijft verantwoordelijk. Hij weet ook veel beter hoe de boot manoeuvreert. Ik neem altijd extra veiligheidsmarges als ik niet bekend ben met de boot. Zo’n kapitein heeft dat niet.’  
‘Een boot is een boot. Je weet op een gegeven moment wat je limieten zijn. Wat kan en wat niet kan. Dan heb je overwicht door je kennis en kunde en zeg je: we gaan het zo en zo doen. Dan kijken ze je aan alsof je uit de hemel bent gevallen: die zal het wel weten. Je zegt: we gaan daarheen, ik doe een sleepboot daar en daar en parkeer hem zo voor de kant.’  
Dan legt Rik aan de hand van de eerste aankomst van de 362 meter lange en 22,55 meter diep stekende Vale Rio de Janeiro – het grootste ijzerertsschip ter wereld – uit wat het verschil is tussen varen en vrachtwagen rijden.

‘Bij het aanmeren hadden we voor tien meter en achter twintig meter speling. Dat is niet veel voor zo’n schip. Daar moest ik tussen zien te komen. Ik had de *magic box*, de ‘pilot positioning unit’ bij me. Die bepaalt exacter dan GPS de positie van het schip ten opzichte van de wal. Ik leg de Vale Rio parallel aan de ligplaats en duw hem er gewoon dwarsuit tussen. Je kunt met een boot niet alleen voor- en achteruit, maar ook dwarsuit varen, dus haaks op de normale vaarrichting. Dat kan een vrachtwagen niet.’

## Warm bad

Rik went nu aan zijn bestaan als pensionado. Dat doet hij in Oostvoorne, het dorp waar hij sinds 1995 woont. Op zeven minuten van de Pistoohlaven in de Europoort waar de Loodsencorporatie kantoor houdt. ‘Ik mis het varen enorm. Je kunt het goed, maar het blijft spannend. De kick dat je zo’n grote boot in je hand hebt. Dat je hem parkeert. En dat het allemaal werkt. Elke reis was anders. Als ik om 6 uur op wacht moest in Sohar en om 7 uur nog niet was gebeld voor een klus, dan baalde ik. ‘Hé, bel me nou’, dacht ik dan. Ik wil gaan varen. Bootje varen is gewoon prachtig.’  
Hij vaart nu op de watertaxi. ‘Ik heb altijd gezegd dat ik op de watertaxi wil, als ik gestopt ben met werken. Dat doe ik sinds november.’ Het voelt als een warm bad. ‘Je komt hier allemaal mensen tegen die je kent: roeiers, slepers, mensen van het Havenbedrijf, van de vaart. Ik wilde één dag in de maand, maar doe er nu tien. Ik ben gewoon gek op Rotterdam. Ik wil de passagiers iets moois laten zien. En varen blijft gewoon leuk.’

## Meer weten over loodsen?

Of interesse in een baan bij het Loodswezen? Kijk op: [werkenbijhetloodswezen.nl](http://werkenbijhetloodswezen.nl)



# Vijf vragen over Windpark Maasvlakte 2

Op de buitenste rand van Maasvlakte 2 bouwt energieleverancier Eneco in opdracht van Rijkswaterstaat dit jaar 22 windturbines. Stroomopbrengst: genoeg voor het verbruik van ruim 150.000 huishoudens. Vijf vragen over (de bouw van) de nieuwe windmolens.

## 1 Wanneer begint de bouw van de turbines?

Half februari zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart (zoals de aanleg van een 'bouwweg' over het sportstrand), zodat de molens vanaf half april kunnen worden opgebouwd. Volgens planning zijn de belangrijkste werkzaamheden klaar voor het begin van het stormseizoen op 1 oktober. Dan is de bescherming van de buitendijk van Maasvlakte 2 het hardst nodig, waardoor er in deze periode niet kan worden gebouwd. Vanaf 2023 levert het windpark alle stroom aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie gebruikt de stroom onder meer voor de verlichting van wegen, gebouwen en de bediening van bruggen en is daarmee meteen 100 procent duurzaam.

## 2 Hoe worden de windmolens in elkaar gezet en verankerd?

De windmolens verrijzen vanaf een 'kraanopstelplaats'. Hier bouwen specialisten de molens vanaf de grond op, te beginnen met de fundering. Op het strand bestaat de fundatie uit een *monopile*; een buispaal met een diameter van wel 5 meter. Deze monopiles worden tot een diepte van soms wel 35 meter de grond in geslagen. Zo staan de windmolens straks stevig in de vloedlijn. De verankering in de harde zeewering bestaat uit een betonnen voet gestut door fundatiepalen. Zo zijn alle windmolens bestand tegen de zwaarste stormen.



**Vanaf 2023 gaat het windpark stroom leveren**

## 3 Wat merken fietsers en automobilisten van de bouwactiviteiten?

Tijdens de bouw zijn de Prinses Máximaweg en het naastgelegen fietspad afgesloten voor autoverkeer en fietsers. Hierdoor zijn parkeerplaatsen P5 en P6 niet bereikbaar, net als het noordelijk gelegen 'extensieve' strand, ook wel het sportstrand genoemd. Automobilisten kunnen wel gebruikmaken van de Maasvlaktestraat. Voor fietsers is er een speciale pendelbus richting het noorde-

lijke deel van Maasvlakte 2. Het badstrand en parkeerplaatsen P1, P2 en P3 blijven open. Verloopt de bouw volgens planning dan zijn alle maatregelen vanaf eind 2022 voorbij.

## 4 Waar moeten gebruikers van het Maasvlaktestrand rekening mee houden?

Het badstrand blijft tijdens de bouw gewoon open. Hier kun je uitwaaien, zonnebaden, zwemmen of bijvoorbeeld

## IN CIJFERS

416 gigawattuur stroom per jaar

Vergelijkbaar met 74 miljoen keer je telefoon opladen

vissen. Naaktrecreanten behouden hun vaste stek, maar kunnen voorlopig niet de rust opzoeken van het noordelijk gelegen sportstrand. Dit geldt ook voor golfsurfers; zij kunnen zo lang wel surfen bij het badstrand. Kitesurfen is sinds januari 2022 nergens meer toegestaan op het Maasvlaktestrand. Ter hoogte van het badstrand wordt dit voorlopig gedoogd. De komende jaren wordt onderzocht hoe het Maasvlaktestrand het beste gebruikt kan worden door de verschillende strandgebruikers en de effecten hiervan op de natuur. Daarna kan het gebruik worden vastgelegd in vergunningen.

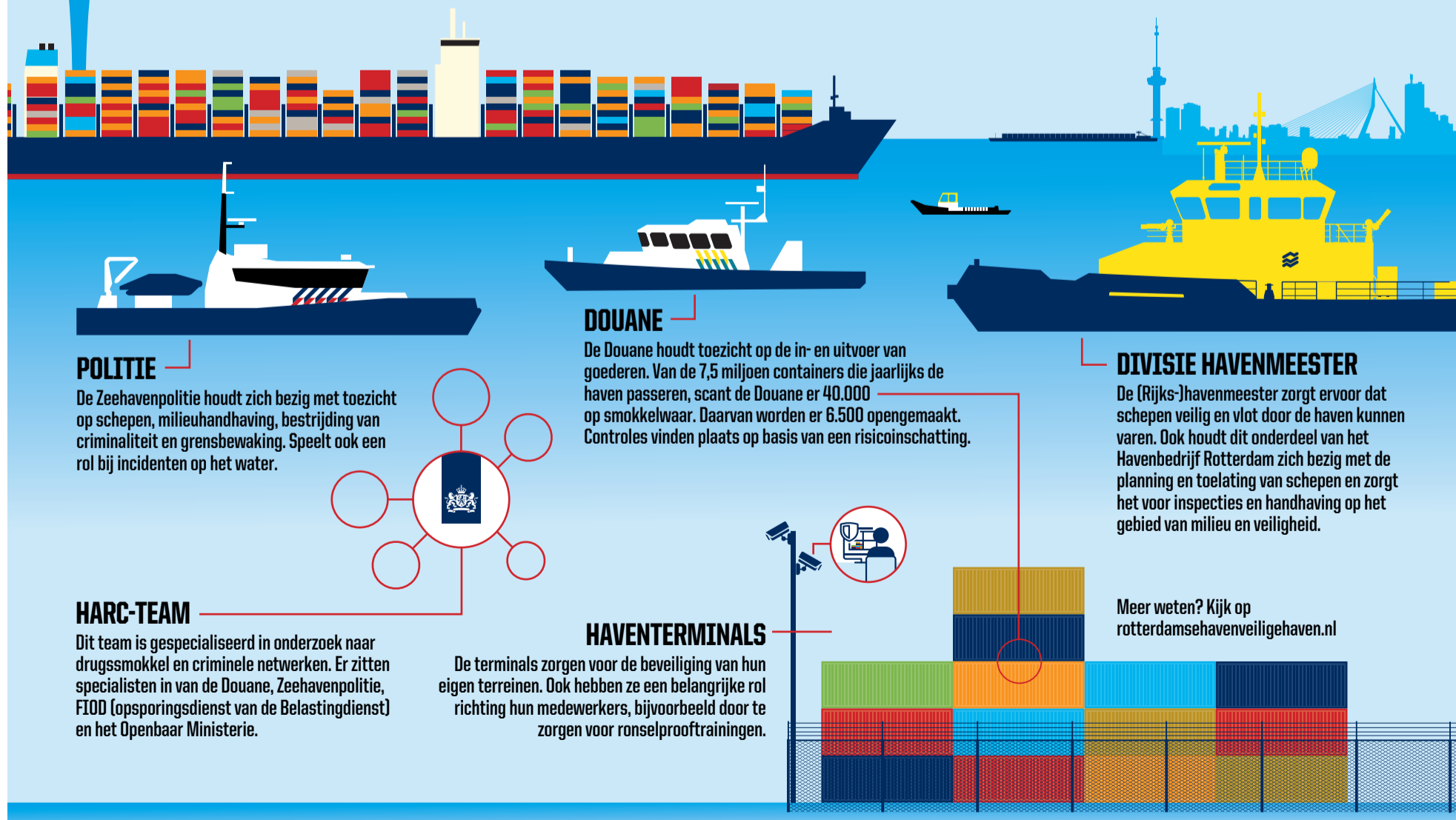
## 5 En tot slot, wat zijn de gevolgen voor 'bewoners' van Maasvlakte 2, zoals vogels en vleermuizen?

In het windpark staat een vogelradar die vliegbewegingen in het gebied registreert. Vliegen er veel vogels, zoals tijdens de vogeltrek, dan worden de molens tijdelijk stilgezet. Extra aandacht is er voor broedkolonies van onder andere de kleine mantelmeeuw, de zilvermeeuw en de visdief. Ook is een aantal windmolens voorzien van een vleermuisdetector; zijn er veel vleermuizen actief, dan worden de molens tijdelijk uitgeschakeld.

**i** Kijk voor de meest actuele informatie op: [windparkmaasvlakte2.nl](http://windparkmaasvlakte2.nl)

## Wie doet wat voor een veilige haven?

We willen allemaal een veilige haven. Maar de haven is groot en kent vele gebruikers. Alleen door goed samen te werken, kunnen we de haven zo optimaal mogelijk beveiligen en (drugs)criminaliteit tegengaan. Wie doet wat als het gaat om veiligheid in de haven? We zetten het voor je op een rijtje.







Wil jij de haven verkennen? Dat kan! Bij Port Pavilion helpen enthousiaste HavenHosts je op weg. Wandelen, fietsen of met de auto. Stadshavens of havennatuur. In je uppie of met het gezin. Dit haveninformatiepunt in de Leuvehaven is hét vertrekpunt voor elk havenuitje. Wij testten drie dagtrips uit het veelzijdige aanbod en delen onze ervaringen.

# Ga jij mee op havenavontuur?

## HAVENTOUR: STADSHAVENS ROTTERDAM (Noordoever Nieuwe Maas)

**In een notendop:** Van schepen tot hippe hotspots

**Getest door:** Edwin (42), Myke (43) en Xavi (9)

**Hoe:** metro, wandelend en watertaxi

**Duur:** een halve dag

**W**e stappen uit bij metrohalte Marconiplein en lopen door de Merwe-Vierhavens (M4H). Ooit een van de grootste fruithavens ter wereld, tegenwoordig een populaire plek voor creatieve en innovatie bedrijven. Overal zijn rijksmonumenten en gebouwen 'omgeturnd' tot hippe hotspots, zoals de voormalige Rotterdamse Citrusveiling. We passeren gave muurschilderingen en belanden bij de Zandbar, een stadsstrand



tussen de havens, wat leuk! We lopen verder en ruiken de koeienvlaaien van veraf, een vooraankondiging van de Floating Farm, 's werelds eerste drijvende boerderij. Tip: je kunt hier ook duurzame producten kopen. Even later passeren we de havens aan de Marconistraat en spotten een PSV-schip, niet te verwarren met de voetbalclub. Dit is een *Platform Supply Vessel* dat mensen en materialen aflevert bij platformen op zee, indrukwekkend! Inmiddels hebben we flinke trek en we gaan lunchen bij de Stadshaven Brouwerij, gevestigd in een oud havenpakhuis. Na enkele versnaperingen pakken we

de watertaxi, wat een feestje! Het waait flink, maar met onze zeebenen deinen we op en neer over de Nieuwe Maas. We maken een tussenstop bij de Chinese boot en de Euromast en spotten onderweg het cruiseschip AIDAprima. Dan zetten we voet aan wal bij de Erasmusbrug waar een nieuwe attractie zit: Remastered in Rotterdam, een audiovisuele ervaring waarin je beroemde schilderwerken kunt ervaren. Bij Port Pavilion in de Leuvehaven zoeken we havenroutes uit voor nieuwe uitstapjes terwijl Xavi buiten de klauterwand uitprobeert. We bekijken nog een paar oude schepen en kranen in de museumhaven van het Maritiem Museum en sluiten af met een drankje. Wat een topdag!

### Eindoordeel

**Xavi:** 'Ik vond de drijvende boerderij in de haven echt cool, dat had ik niet verwacht. En de watertaxi was gaaf, hoe harder hoe leuker!'

**Edwin & Myke:** 'Het ruige, industriële karakter van M4H spreekt ons erg aan. Het is mooi om te zien dat rijksmonumenten en industrieel erfgoed worden omgetoverd tot leuke hotspots.'

## HAVENTOUR: LANDTONG ROZENBURG EN BRIELLE

**In een notendop:** Van rauwe industrie en havennatuur tot gezellige vestingstad

**Getest door:** Marieke (42), René (44), Lilli (11) en Nijs (8)

**Duur:** 2 uur Landtong Rozenburg, 3 uur in Brielle

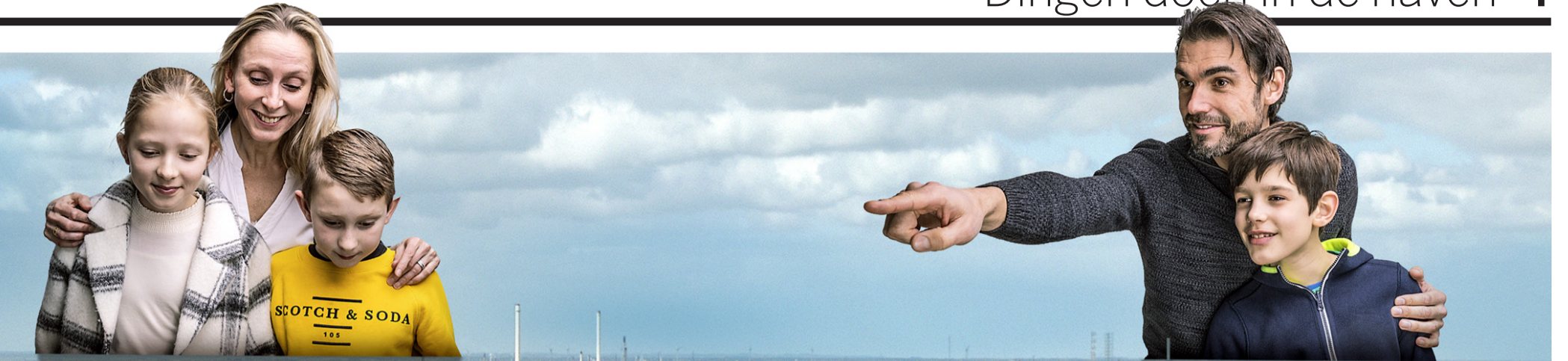
**W**e parkeren bij het Educatief Informatiecentrum op Landtong Rozenburg. Hier staat uitkijktoren De Vink. Lilli en Nijs rennen er meteen naartoe. Boven aangekomen, ligt de haven aan onze voeten. Aan de ene kant de Nieuwe Waterweg en Maassluis, aan de andere zijde de indrukwekkende schepen van Heerema met daarachter de industrie van



de Europoort. Aansluitend betreden we natuurgebied Calandpark. We gaan op zoek naar Schotse Hooglanders, of 'koeien' zoals Nijs ze noemt. Daarna rijden we met de auto naar Paal 83. Deze uitkijktoren heeft drie trappen, kijken wie het eerste boven is! We genieten van het weidse uitzicht en lezen op de informatiepanelen wat we allemaal zien. Onze volgende stop is de punt van de Landtong met prachtig uitzicht op Hoek van Holland. Tip: bij cafetaria Het Kompas kun je terecht voor een hapje of drankje. Bij het licht van de zakkende zon







**HAVENTOUR:  
STADSHAVENS  
ROTTERDAM (Zuidoever  
Nieuwe Maas)**

**In een notendop:** Van industrieel erfgoed tot hedendaagse haven-innovatie  
**Getest door:** Rody (45) en Tobias (10)  
**Hoe:** per fiets, watertaxi en wandelend  
**Duur:** een halve dag

**‘W**e beginnen ons havenavontuur bij de RDM Campus op Heijplaat. We fietsen langs enorme bedrijfshallen, vroeger het kloppend hart van de Rotterdamse scheepsbouw en tegenwoordig dé plek voor haveninnovatie, -onderwijs en -onderzoek. We gluren binnen bij de Onderzeebootloods, wat een ruimte! Volgende stop: het Quarantaineterrein, in 1934 ingericht voor

zeelieden met besmettelijke ziekten en de enige plek in Rotterdam met een natuurlijk strand. We zwaaien naar passerende binnenvaartschepen en Tobias schrijft zijn naam in het zand. Dan zetten we koers richting Waalhaven, het grootste door mensen gegraven havenbekken ter wereld. Daar kunnen we ons alles bij voorstellen, staande op het puntje van Pier 3, om ons heen een panoramisch uitzicht op havenbedrijvigheid. Een containerschip legt aan, een scheepsboeg wordt schoongespoten, overal gebeurt iets. We kunnen ons moeilijk losrukken, maar moeten wel: het Dokhavenpark is onze volgende

bestemming. De rauwe werkhaven maakt plaats voor de moderne havenstad. We hebben uitzicht op twee Rotterdamse iconen: de Euromast en het ss Rotterdam. Via de Maastunnel steken we het water over, in de verte lonken de lichtjes van Hotel New York. Via de Erasmusbrug wandelen we naar het voormalige landverhuizershotel, waar we aanvallen op een ‘dokwerkersmaaltijd’. Met gevulde magen melden we ons bij de aanlegplaats van de watertaxi. Even later stappen we aan boord, we schieten weg en stuiteren over het water. De kade trekt in een waas aan ons voorbij. Zo hoort elk havenavontuur te eindigen!’

**Eindoordeel**  
**Tobias:** ‘Ik vond het vet. Bij de haven dacht ik alleen maar aan schepen, maar er gebeurt nog veel meer. Ik heb veel gezien en geleerd. En ik wil zeker nog een keer met de Watertaxi!’  
**Rody:** ‘Van Quarantaineterrein tot aan Erasmusbrug: het was een soort tijdreis door honderd jaar havenontwikkeling. Het uitzicht vanaf Pier 3 in de Waalhaven was een hoogtepunt, hier zit je echt eerste rang.’



**Maak ook een tour**

Wil je ook een van deze tours maken, bezoek dan Port Pavilion in het Leuvepaviljoen. Hier helpen enthousiaste HavenHosts je met alle informatie die je nodig hebt voor deze en talloze andere havenuitstapjes. Dit is dé plek waar bewoners en bezoekers informatie en inspiratie vinden om de haven echt te leren kennen.

Bekijk het filmpje met extra beelden op Havenkrant online

**Port Pavilion  
Schiedamsedijk 68  
Rotterdam  
Geopend:  
di t/m za 10-17 uur  
zo 11-17 uur**

**Win!**

Ook op avontuur in de haven? Deel jouw verhaal voor 1 mei op Instagram met de hashtags #havenavontuur en #havenkrantonline en in 2 kaarten weg voor een fotografie workshop in de omgeving van FutureLand.



# Werk in de haven

## Vijf vragen aan... Jong Haventalent Margriet Geluk

Margriet Geluk (24) is Supply Chain Engineer bij de NPRC, een coöperatie van binnenvaartondernemers. En ze is uitgeroepen tot Jong Haventalent 2022, een eretitel die jaarlijks wordt uitgereikt door Jong Havenvereniging. Liefde voor het water kreeg ze met de paplepel ingegoten. Ook lost ze graag logistieke puzzels op. We stelden haar vijf vragen.

### Droomde je als kind al van een baan in de haven?

'Als kind ging ik aan de hand van mijn vader, oud-marinier, mee naar de Wereldhavendagen. Die magische wereld op het water, dat vond ik geweldig. Later bezocht ik de stand van onderwijsinstelling STC voor scheepvaart, transport en havenindustrie. Ik koos de hbo-opleiding Logistics Engineering en werk nu met plezier voor de binnenvaart.'

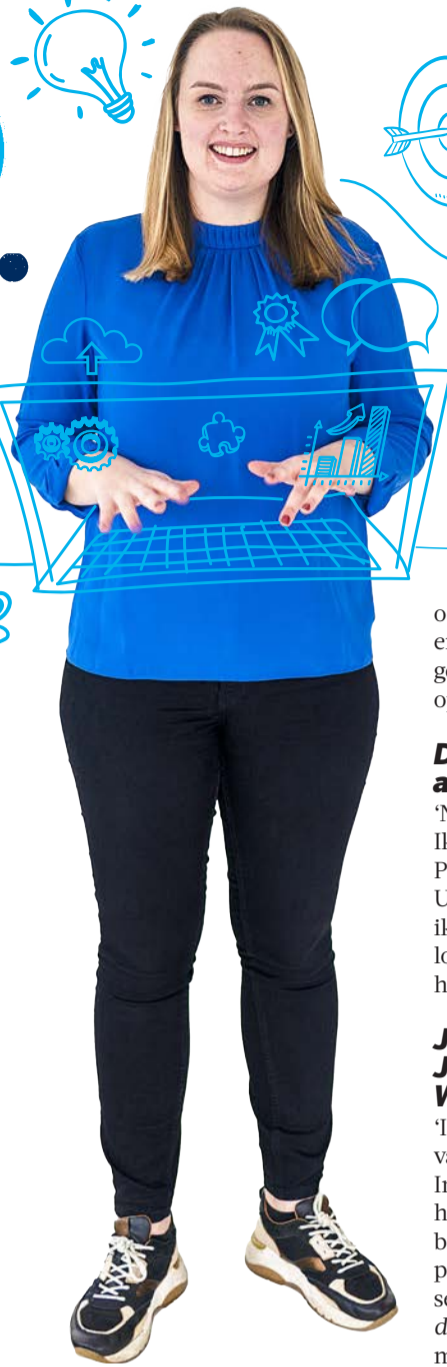
### Waar houdt een Supply Chain Engineer zich mee bezig?

'Met het bedenken van slimme data-oplossingen voor de supply chain - de

bevoorradingketen - van de toekomst. In overleg met overslagbedrijven, planners, schippers en klanten breng ik ingewikkelde processen in kaart en zoeken we naar optimalisatiemogelijkheden die we onderbouwen met data. Het afgelopen jaar heb ik bijvoorbeeld met collega's een voorraadbeheermodule ontworpen voor een Duitse klant, bedoeld om optimale logistieke stromen over het water te creëren.'

### Is de logistiek nog steeds een mannenwereld?

'Dat verandert razendsnel; er werken steeds meer vrouwen. Sterker nog, onze directeur is een vrouw. Dus dames, kom



**'Dames, kom ook werken in de haven!'**

ook naar de haven! De haven is logistiek en dat raakt ons allemaal. Zonder haven geen pakketjes van Coolblue of Zalando op je deurmat.'

### De volgende carrièrestap al in gedachten?

'Nee hoor, voorlopig zit ik hier goed. Ik wil dit jaar mijn master Business Process Management and IT aan de Open Universiteit afronden en ik hoop dat ik over tien jaar nog steeds in een toffe logistieke IT-functie in de Rotterdamse haven werk.'

### Je bent gekozen tot Jong Haventalent 2022. Wat houdt dat in?

'Ik ben voor een jaar het visitekaartje van de Rotterdamse haven en stad. In maart hield ik een presentatie bij het Mainport Talenten Diner 2022 en binnenkort neem ik een portcast op, een podcast met verhalen uit de Rotterdamse haven. Zo hoop ik nog meer slimme digi-boys en digi-girls te enthousiasmeren voor werk in de haven.'

**OOK AAN DE SLAG?**

### Kwaliteiten

Analytisch en nauwkeurig, communicatief sterk, de vraag achter de vraag kunnen achterhalen, logistieke en ICT-kennis

### Opleiding

Logistics Engineering (STC) en Business Process Management and IT (Open Universiteit)

**Meer info**  
portofrotterdam.com/portcast

FOTO: GERT JAN POS

## #STOEREHAVENBEROEPEN Handsen uit de mouwen voor vloeibaar gas

**Bij Gate terminal op de Maasvlakte arriveert vloeibaar aardgas in tankers. Lead operator Daniel Mensinga (32) merkt dat het drukker is dan ooit. 'Het is aanpoten, maar ik vind dat mooi.'**

Overal komen ze vandaan, de tankers die bij Gate terminal aanmeren om vloeibaar aardgas (ook wel LNG) op te slaan. Zodra een LNG-schip arriveert, is Daniel een van de Gate-medewerkers die aan boord kan stappen om het lossen in goede banen te leiden. 'We beginnen met aankoppelen. Dat gebeurt altijd in nauw overleg met de chief officer op het schip en vaak ook de kapitein.' Daarna kan het lossen beginnen, soms wel dertien uur achtereen. Een proces dat nauwlettend wordt gemonitord door Daniel en zijn collega's. 'Je houdt de druk in de gaten, je doet je safety walks, de veiligheidsrondjes. We werken met vloeibaar gas van 160 graden onder nul; alles begint en eindigt bij veiligheid.' En

ondertussen gaan ook alle andere activiteiten door, zoals het uitzenden van aardgas via pijpleidingen en het verladen op kleine schepen en trucks.

Gate terminal draait dag en nacht door, dus werken de operators in ploegdiensten. Daniel zit in de flexploeg die - de naam zegt het al - flexibel inzetbaar is. 'Ik werk daardoor met veel verschillende collega's samen, dat vind ik erg leuk. Plus: mijn functie is super divers. Je geeft soms leiding, je bent bezig met vergunningen, verzorgt een stukje opleiding, noem maar op.' En de drukte? 'Soms is het aanpoten, daar moet je tegen kunnen. Maar ik vind dat juist mooi. Als we dan een uitdaging netjes en veilig hebben opgelost, ga ik met een goed gevoel naar huis.'



### MAXIMUM CAPACITEIT

Gate terminal op de Maasvlakte is dé Europese hub voor vloeibaar aardgas (LNG). De terminal draait dezer dagen nagenoeg op maximum capaciteit en kan daarmee in ruim een kwart van de Nederlandse gasbehoefte voorzien.

**OOK AAN DE SLAG?**

### Kwaliteiten

Teamspeler, zelfstandig, oog voor detail en leergierig

### Opleiding

Operator C (mbo), intern opleidingsprogramma

**Meer info**  
gateterminal.com

FOTO: DAVID ROZING



## 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 565.000 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](http://watertalent.nl)
- [talent-gezocht.nl](http://talent-gezocht.nl)
- [navigocareer.com](http://navigocareer.com)
- [portofrotterdam.com/vacatures](http://portofrotterdam.com/vacatures)
- [werkeninderotterdamshaven.nl](http://werkeninderotterdamshaven.nl)



FOTO S: JIRI BÜLLER

# 'Dit werk vraagt om volledige focus'

In het hart van de Botlek met uitzicht op een kruispunt van waterwegen en havens staat de Verkeerscentrale Rotterdam. Hier zorgen Jimmy, Nina, Kevin en hun collega's ervoor dat schepen veilig en efficiënt het Rotterdamse havengebied in- en uitvaren.

**G**epiep, gekraak en een mix van – in ieder geval voor de verslaggever – onverstaanbaar Duits en Engels klinkt uit de speaker. 'Hoor je dat? Deze kapitein wil graag via stuurboord langs het schip dat nu uit de Geulhaven komt', vertaalt Nina Bruintjes de informatie. Ze vervolgt lachend: 'De eerste dagen tolde m'n hoofd ook hoor van alle informatie, maar het went.' Inmiddels is ze al 3,5 jaar Vessel Traffic Service-operator. Deze VTS-operators begeleiden dagelijks honderden scheepsbewegingen; soms zijn er wel tachtig gesprekken in een uur tussen verschillende schepen en de centrale. 'Je fungeert eigenlijk als de oren en ogen van schepen die elkaar nog niet zien, maar waarschijnlijk wel gaan treffen. Je belangrijkste doel: al deze schepen veilig en efficiënt naar hun bestemming begeleiden.'

### Dertig schepen in je gebied

En dat gebeurt in deze toren in de Botlek in vijf ploegen van steeds acht mensen. Samen begeleiden zij alle vaarbewegingen vanaf de Van Brienenoordbrug tot voorbij Maassluis. In Hoek van Holland staat nog een verkeerspost; daar doen collega's hetzelfde, maar dan voor het gebied vanaf zee tot aan Maassluis. Zodoende is het hele havengebied 'gecoverd'. Kevin van Drongelen is manager VTS en legt uit hoe dat in de praktijk werkt: 'Ons werkgebied op Verkeerscentrale Rotterdam is verdeeld in zes sectoren, alle VTS-operators begeleiden elk uur een ander deel van het havengebied. Het uitzicht hier is weids, maar beslaat maar een deel van het gebied dat onder deze centrale valt. De overige gebieden volgen we via grote beeldschermen met radarbeelden die

binnenkomen via radarscanners en camera's die verspreid staan door de haven.' Van de twee mensen die geen sector onder hun hoede hebben, is er één verantwoordelijk voor de 'front desk'. Hier vindt de communicatie met het Haven Coördinatie Centrum plaats, het controleren van het werkrooster en andere administratieve taken. De ander heeft pauze; niet overbodig, want een uur een sector voor je neus is intensief. Nina: 'Je bent al die tijd volledig gefocust, je gaat er helemaal in op, er is geen tijd om ergens anders aan te denken. Die volledige focus op het hier en nu vind ik echt geweldig. Soms is het rustig, maar voor ik achterover kan leunen, liggen er alweer dertig schepen in m'n gebied.'

### Pixel op je scherm

Dat aanpoten is herkenbaar voor Jimmy Vink. Hij is aspirant en zit nu nog met een mentor achter het scherm. In juni hoopt hij zijn opleiding voor VTS-operator af te ronden zodat hij volledig kan meedraaien. Hij heeft er dan negen maanden theorie en praktijk opzitten. 'Je leert dit vak echt door te doen. Ik vind het een prachtig beroep; ieder uur is anders en je bent volledig in het moment bezig waardoor de tijd vliegt. Er bestaat nog wel eens een misverstand over wat wel en niet tot de taak van de operators behoort. Nina: 'We zijn geen verkeersagent, we informeren de scheepvaart alleen maar. Maar de manier waarop je dat doet, maakt nogal

verschil. Je kunt zeggen: dat schip zit pas op 2000 meter van je vandaan, of het schip nadert je al op 2000 meter. De kunst is om de dingen zo te verwoorden dat een kapitein doet wat je graag wilt. Met als voornaamste doel: veilige en efficiënte vaarbewegingen.' Dan komt er weer een vraag vanaf een schip: de kapitein wil weten of hij nog voorlangs kan bij een schip dat hem gaat kruisen. Het is mogelijk volgens de collega van Nina. 'Nou ik wacht toch even, het is mij te spannend', krijgt hij terug. 'Hoor je dat', vraagt Nina. 'Dit is wat ik bedoel: wij gaan niet op de stoel van de kapitein zitten en zij gelukkig niet op de onze.'

### Collega's gezocht!

Heb je minimaal mbo werk- en denkniveau en heb je radarervaring op de brug van een schip? Heb je aantoonbaar professionele nautische ervaring in zee-, of binnenvaart of bij de marine? Werk je graag met computers en vind je het leuk om schepen in de Rotterdamse haven te begeleiden? Is het voor jou geen probleem om regelmatig 's avonds en in het weekend te werken, dan ben je

dé kandidaat om als Vessel Traffic Service (VTS)-operator contact te onderhouden met de schepen in de haven. In augustus 2022 start weer een Vessel Traffic Service (VTS)-opleiding. Scan de QR-code en bekijk de vacature:



### Nina Bruintjes (27)

uit Etten-Leur, werkt nu 3,5 jaar als VTS-operator bij de Verkeerscentrale Rotterdam

**Achtergrond:** 'Van mijn 17<sup>e</sup> tot en met m'n 23<sup>e</sup> heb ik bij de marine op de internationale wateren gevaren als matroos. Gaaf hoor, maar uiteindelijk was ik toch vaak 'het hulpje op de brug', terwijl ik meer verantwoordelijkheid wilde. Het beroep van VTS-operator is geen onbekende bij de marine, veel ex-collega's zijn hier neergestreken.'

**Favoriete shift:** 'De middag van 14.30 uur tot 22.30 uur. Dan hoef ik niet voor dag en dauw op, kan 's ochtends even sporten. Rond 13.15 uur rijd ik weg uit Etten-Leur. De meeste collega's zijn er rond 14.00 uur als je om 14.30 uur begint.'



Het wordt niet gewaardeerd als je pas om 14.25 uur komt binnenzetten om af te lossen. Doet ook niemand hoor, de collegialiteit is groot.' **Het leukste aan het werk:** 'Ik gooi er een cliché in: iedere dag is anders. Je weet niet wat het weer doet, welke schepen er komen, je werkt en leeft echt in het moment en probeert in de gegeven omstandigheden de puzzel zo goed mogelijk op te lossen: iedereen snel en veilig begeleiden. Kan me geen leuker werk wensen.'



### Kevin van Drongelen (32)

manager VTS uit Rotterdam. Werkt sinds 2021 bij de Divisie Havenmeester.

**Achtergrond:** 'Ik voer zelf tien jaar bij de Holland Amerika Lijn, maar koos voor een uitdagende baan aan de wal met meer regelmaat in mijn werktijden. Het thuisfront vond het niet altijd leuk dat ik drie maanden weg was.'

**Leukst:** 'De gave omge-

ving. M'n hart maakt elke keer weer een sprongtje als ik het havengebied binnenrijd. De sfeer onderling is ook top, we hebben een leuke groep collega's. Allemaal anders en toch hebben we veel gemeen: we spreken dezelfde 'nautische taal', soortgelijke interesses. We hebben hart voor ons vak. Wat ik verder gaaf vind is dat ik kan meedenken over de toekomst van de Rotterdamse haven en welke rol wij als afdeling Verkeersafhandeling daarin kunnen spelen. Hoe zitten we er over tien jaar bij? Mijn inschatting: nog steeds met vakkundige mensen, maar ook met slimmere systemen die ons nog beter helpen.'

### Jimmy Vink (34)

uit Leiden. Startte in september 2021 met zijn opleiding tot VTS-operator.

**Achtergrond:** 'Ik heb jarenlang gevaren als 2<sup>e</sup> officier op de Holland Amerika Lijn.'

**Favoriete shift:** 'Geef mij die vroege dienst maar. Lekker voor de file naar Rotterdam en dan op tijd weer thuis. Straks ga ik op m'n gemak de boodschappen doen, niet heel spannend, wel lekker makkelijk.'

**Leukst:** 'Je bent lekker



actief bezig, je verveelt je geen moment en het is super divers. Een tijd lang is een schip een stipje op het scherm, en dan vaart 'ie ineens langs: Wow, best groot! Gaaf dat je een schakel bent in dat geheel.'





# Kinderspauje

## Speuren naar ZEEMONSTERS

Verhalen over zeemonsters zijn van alle tijden. Onlangs dachten mensen nog een reuzenkrokodil te hebben gespot in de Rotterdamse Rijnhaven (het bleek een grindberg te zijn). Het Maritiem Museum maakte er een complete tentoonstelling over, met speurtocht (vanaf 6 jaar). Neem het monster van Loch Ness onder de loep, ontmoet mega-octopus Kraken en maak kennis met een reuzenkrab. Allemaal verzinnsels, of hebben ze echt bestaan? [maritiemmuseum.nl](http://maritiemmuseum.nl)



## KEN JIJ een echte held?

Spider Man, zorgmedewerkers, Nelson Mandela. Helden, volgens velen. Maar wat maakt een held tot held? Dat onderzoekt het Mariniersmuseum in een nieuwe tentoonstelling waarin potentiële helden worden beoordeeld aan de hand van de mariniersmotto's moed, beleid, trouw en strijd. Plus: het museum is op zoek naar onbekende helden. Ken jij iemand die deze eretitel verdient? Nominer hem of haar dan via: [mariniersmuseum.nl](http://mariniersmuseum.nl)

## ROTTERDAMSE babyoesters uitgezet

Vroeger wemelde het voor de Nederlandse kust van de schelpdieren, maar door visserij en vervuiling zijn veel riffen verdwenen. Daarom heeft natuurorganisatie ARK onlangs babyoesters uitgezet voor de kust van Goeree, in de verwachting dat zo nieuwe schelpdierriffen ontstaan. En waar komen



die babyoesters vandaan? Juist, uit de Rotterdamse haven! Leeggegeten oesterschelpen uit restaurants zijn in de haven afgezonken in de hoop dat larfjes zich erop zouden vastzetten. Dat is gelukt, zodat de haven nu dient als kraamkamer voor nieuwe oesterriffen. Bijzonder hè?



FOTO'S: GERT JAN POS, ISTOCK

## Doe mee aan de #havenschilderwedstrijd



Havenkunstenaar Sasja Hagens daagt je uit: schilder de haven en maak kans op een geweldig verfpakket. Hoe pak je het aan? Sasja helpt je op weg met vijf tips.

### Tip 1

#### Ga kijken in de haven

'Zelf vind ik niks inspirerender dan zo'n enorme scheepsboeg die boven je uittorent, geweldig. Daarvoor moet je op het water zitten, in een Watertaxi bijvoorbeeld. Of maak een tochtje met de Spido of Waterbus. Maar struinen langs de kades is ook een goede manier om ideeën op te doen. Bezoek de Stadshavens of neem een kijkje bij het ss Rotterdam, dan krijg je ook een idee van hoe groot een schip kan zijn.'

### Tip 2

#### Water is niet blauw

'De meeste mensen denken dat water blauw is. Maar dat klopt helemaal niet. Water kan alle kleuren hebben. Ga maar eens kijken. Groen, grijs, bruin en alle tinten daar tussenin. Maar ook: geel, rood, oranje, paars als de zon laag staat. Het water is altijd anders, dat maakt het ook zo fascinerend om naar te kijken. En om te schilderen. Staan er schuimkoppen op de golven, of is het juist spiegelglad? Je kan je leven lang water schilderen en nog steeds nieuwe dingen ontdekken.'

### Tip 3

#### Begin met een idee, verras jezelf daarna

'Begin met een schets, maar laat dat idee daarna ook snel weer los. Verras jezelf! Het is geen foto, het hoeft niet te lijken. Schilderen gaat over vlakken en kleur. Werk met tegengestelde kleuren. Dus groen naast rood, blauw naast geel. Dan krijgt je werk meteen zeggingskracht. Een andere tip: begin niet op een wit doek, maar breng een grondlaag aan, bijvoorbeeld rozerood. Dan word je meteen uitgedaagd om er stevige kleuren tegenover te zetten.'

### Tip 4

#### Experimenteer met zand en andere materialen

'Het mooie aan verf is dat je er van alles doorheen kunt mengen. Zand, modder, piepschuim, wat je maar wilt. Zo geef je je schilderij 'textuur'. De haven is ruig, dus een havenschilderij mag er ook best ruig uitzien. Soms gebruik ik ook nog een stuk touw of ketting voor extra effect. Je kan het zo gek maken als je wilt.'

### Tip 5

#### Gebruik goeie verf

'Kwasten hoeven niet duur of bijzonder te zijn. En een canvasdoek koop je voor een prikkie bij de Action. Maar goede acrylverf, daarin zou ik investeren. Koop in elk geval geel, blauw, rood plus wit en zwart. En liefst nog een paar transparante verven, zoals phtaloblaauw en -groen. Bij de gespecialiseerde verfhandel - zoals Van Beek Art Supplies of Gerstaecker, beide in Rotterdam - kunnen ze je op weg helpen. Goeie verf maakt echt het verschil.'

### Zo doe je mee aan de wedstrijd

Maak een schilderij van de Rotterdamse haven en maak kans op een schilderijpakket samengesteld door Sasja Hagens. Maak er een foto van en publiceer die voor 1 mei op Instagram met de hashtags #havenschilderwedstrijd en #havenkrantonline. De Havenkrant-redactie neemt contact op met de winnaar.

### Neem een kijkje in Sasja's atelier

Benieuwd hoe havenschilder Sasja Hagens te werk gaat? Bekijk dan de video op onze website waarin ze een rondleiding geeft door haar atelier: [havenkrantonline.nl](http://havenkrantonline.nl)



### Wie is Sasja Hagens?

Sasja schildert al meer dan 25 jaar de Rotterdamse haven en is er nog steeds niet op uitgekeken. Wil je een van haar schilderijen in het echt zien? Bezoek dan de tentoonstelling Maritieme Meesterwerken in het Maritiem Museum. Wil je meer van haar weten? Kijk dan op haar website: [sasjahagens.nl](http://sasjahagens.nl)



## Vraag het



### DE HAVENMEESTER

**Onbemande schepen hebben de toekomst, zeggen experts. Varen 'robotschepen' ook al in Rotterdam?**

Jazeker, afgelopen november kon je de 12 meter lange Orca spotten in de Rotterdamse haven, een schip zonder bemanning. De Orca vertrok vanuit Rotterdam naar de Noordzee voor een inspectie van windmolenparken, boorplatforms en andere offshore constructies. En de kapitein? Die zat gewoon in een controlekamer aan de wal, waar hij het schip bestuurdde via een satellietverbinding.

Waarom varen zonder bemanning? In de eerste plaats omdat het veiliger is. Op open zee kan het zeer onstuimig zijn. Bemanningsleden kunnen op het dek uitglijden of vallen met zware apparatuur, om maar wat te noemen. Daarnaast is het beter voor het milieu. In plaats van een groot schip met veel mensen aan boord krijg je nu een kleiner vaartuig vol meetapparatuur.

Dit leidt tot ongeveer 95 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, berekende Fugro, het bedrijf dat eigenaar is van de Orca. Hebben onbemande vaartuigen als de Orca de toekomst? Waarschijnlijk wel. Overall ter wereld wordt nagedacht en geëxperimenteerd met 'robotschepen'. Ook in de Rotterdamse haven gaan we ze vaker tegenkomen, verwacht (Rijks)havenmeester René de Vries. 'Het wordt hier steeds meer een mix van bemande en onbemande schepen', zegt hij. En wat dat betreft heeft de havenmeester ook nog wel een wens: 'Ik zou graag een onbemande blusvaartuig hebben, zodat ik mijn mensen veiliger kan laten werken.'

Bekijk ook deze video: [youtu.be/hKmmaPW5yyA](https://youtu.be/hKmmaPW5yyA)

Ook een vraag? Mail naar: [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com) o.v.v. 'Havenmeester'.



# Pioniersgeest

Als Rotterdams 'stadsmeisje' had Annet Schipper de haven niet echt op de radar. Totdat ze aan de slag ging als culturregisseur voor Hoek van Holland en Rozenburg. In die rol spant ze zich nu in voor 150 jaar Vooruit Nieuwe Waterweg, een feestelijk jubileumprogramma voor alle bewoners van de regio.



**W**e treffen Annet bij het peilhuisje in Hoek van Holland, waar de waterstand wordt gemeten. Op de achtergrond de Maasmond. 'Een prachtige plek, heerlijk om uit te waaien', zegt Annet, geboren en getogen in Rotterdam, maar als culturregisseur van Hoek van Holland en Rozenburg inmiddels verliefd op de haven en alles wat daarbij hoort. Als culturregisseur helpt ze bewoners om culturele en kunstzinnige projecten van de grond te tillen. Maar er is nog een reden om hier af te spreken: we staan op de plek waar ruim 150 jaar geleden de spaden de grond in gingen om Hoek van Holland te 'doorgraven'. Het resultaat: de Nieuwe Waterweg, een open verbinding tussen Rotterdam en de Noordzee. Annet:

'En daarmee feitelijk de springplank die Rotterdam in staat stelde om als havenstad de wereld te veroveren.'

## Visserstrui

Een beslissende gebeurtenis die uitnodigt tot reflectie én feestvreugde. En dat gaat de komende maanden ruimschoots gebeuren onder de noemer '150 jaar Vooruit Nieuwe Waterweg'. Op het programma staan allerhande activiteiten: van lezingen tot tentoonstellingen, van een podcast tot voorstellingen. 'We blikken terug', zegt Annet, 'bijvoorbeeld met een serie lezingen in het Maritiem Museum. En ook bijzonder: dames uit Pernis breien een visserstrui op basis van een eeuwenoud patroon.' Maar het gaat ook over het hier en nu én de toekomst,

benadrukt Annet. 'Zo nemen we met een mobiele studio 150 verhalen op van inwoners over hun band met de rivier. Ook organiseren we een kunstroute in Hoek van Holland.'

## Pioniersgeest

Annet hoopt en verwacht dat het programma bij inwoners leidt tot een andere blik op hun woonomgeving. Zo verging het haarzelf in elk geval tijdens de voorbereidingen. 'Je realiseert je de pioniersgeest en onverschrokkenheid die nodig was om zo'n project uit te voeren. Dezelfde mentaliteit die we nu nodig hebben voor de omslag richting een duurzame haven.' Annet kijkt uit over het water: 'Ik ben benieuwd hoe het er hier over 150 jaar uitziet!'

## Jubileumprogramma

Op 9 maart 1872 voer het eerste schip door de Nieuwe Waterweg. Daarmee was de open verbinding tussen Rotterdam en de Noordzee een feit, nu 150 jaar geleden. Om deze historisch gebeurtenis te markeren, worden heel 2022 activiteiten georganiseerd onder de noemer 150 jaar Vooruit Nieuwe Waterweg. Zie ook de agenda (p. 12) en houd de website in de gaten: [150jaarnieuwewaterweg.nl](http://150jaarnieuwewaterweg.nl)



# AGENDA

Lekker op stap in de haven



## Behouden vaart

Wist jij dat 'Vlaggetjesdag' van oorsprong een Vlaardings feestje was? Tot diep in de negentiende eeuw had Vlaardingen een van de grootste haringvloten ter wereld. Over dat roemrijke verleden kom je alles te weten in Museum Vlaardingen.



Zo documenteert de tentoonstelling 'Behouden Vaart' het wel en wee van redersfamilie Hoogendijk gedurende twee eeuwen: van zeil naar stoom en van stoom naar motor. [museumvlaardingen.nl](http://museumvlaardingen.nl)

## Podcast over waterstof

Waterstof is misschien wel de duurzame brandstof van de toekomst. Je kunt er auto's op laten rijden, op koken en huizen mee verwarmen. Niet voor niks investeert de Rotterdamse haven in een grootschalig waterstofnetwerk. In deze podcast ontrafelt havenverslaggever Celwin in zes afleveringen alle waterstofgeheimen. Vanaf april volgt een tweede seizoen. [portofrotterdam.com/wiewatwaterstof](http://portofrotterdam.com/wiewatwaterstof)



## Wild Port of Europe

Bij natuur denk je waarschijnlijk niet direct aan de havens van Rotterdam en Moerdijk. Toch inspireerden juist die industriële plekken de makers van De Nieuwe Wildernis 2.0 - Wild Port of Europe. De film toont de verrassende rijkdom én veerkracht van de natuur in de haven. Dit najaar in de bioscoop, maar bekijk nu alvast een voorproefje. Wie weet krijg je zin om zelf op ontdekkingsstocht te gaan in de havennatuur! [portofrotterdam.com/natuurindehaven](http://portofrotterdam.com/natuurindehaven)



## Vestingloop Brielle

Hardlopen met het hele gezin, dat kan tijdens Vestingloop Brielle op zo 22 mei. Er zijn drie afstanden, voor elk wat wils: 1 kilometer (voor kinderen t/m 12 jaar), 5 kilometer en 10 kilometer. Het parcours gaat deels over de vestingwallen en eindigt bij het Brielse Meer met een drankje. Opgeven via: [vestinglopen.nl/brielle](http://vestinglopen.nl/brielle)

## 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](http://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, Facebook en Twitter pak je je portie haven mee via @havenrotterdam. In de gaten houden dus!**



Scan de QR-code en lees de Havenkrant online



### COLOFON

#### CONTACT HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Afdeling Corporate Communicatie  
Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam  
010-2521010  
[havenkrant@portofrotterdam.com](http://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 (hoofdredacteur),  
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).

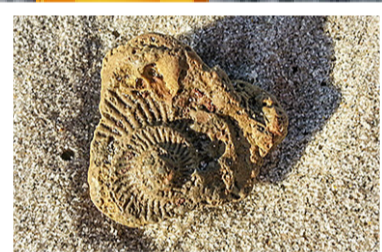


### Mis je iets in de Havenkrant?

Mail ons en wie weet schrijven we erover!  
**havenkrant**  
[@portofrotterdam.com](mailto:portofrotterdam.com)

## Bezoek FutureLand dit voorjaar

Het voorjaar staat voor de deur, zin in een uitstapje? Wat dacht je van een vaartochtje met de FutureLand Ferry of een rondrit over Maasvlakte 2 met de FutureLand Express? Dichter bij de modernste haven van Europa kan je niet komen. Leuk om te combineren met een van de onderstaande activiteiten in informatiecentrum FutureLand.



**Zo 27 maart:**  
Lezing 'De digitale haven'. Een expert praat je bij over de laatste ontwikkelingen.

**Zo 3 april en wo 4 mei:**  
Fossielenexpeditie. Onder begeleiding speuren naar archeologische en paleontologische schatten op het Maasvlaktestrand.

**Vr 15, zo 17 en ma 18 april (Paasweekend):**  
Workshops, Paasbrunch, kidsquiz en meer.

**Ma 18 april:**  
Eikapselwandeling

**Zo 24 april:**  
Fossielendag. Volg workshops en lezingen van experts. Laat je vondsten determineren.

Actuele info en reserveren via: [futureland.nl](http://futureland.nl)

## Dordt in Stoom

Op 20, 21 en 22 mei is Dordrecht het toneel van het grootste stoomevenement van Europa: Dordt in Stoom. Ga terug in de tijd en zie, hoor en ruik alles wat met stoom te maken heeft: stoomschepen, stoommachines, stoomwerktuigen. Ook bijzonder: op vrijdagavond wordt het evenement om 20.00 uur geopend met een stoomfluitenconcert en een vlootshow. Toegang is gratis; voor historisch vervoer moet je een dagkaart kopen, het 'Stoomrondje Dordt'. **Actuele info op: [dordtinstoom.nl](http://dordtinstoom.nl)**



Win!

De Havenkrant geeft 10 'Stoomrondjes' weg. Stuur een mailtje naar [havenkrant@portofrotterdam.com](mailto:havenkrant@portofrotterdam.com) o.v.v. 'Stoomrondje' en wie weet ben jij een van de winnaars.



## 150 jaar Vooruit Nieuwe Waterweg

Zonder Nieuwe Waterweg was Rotterdam nooit uitgegroeid tot wereldhaven. Reden genoeg om het 150-jarig bestaan van het kanaal grootscheeps te vieren. Dat gebeurt de komende maanden met een divers programma. Zoals een openlucht-fototentoonstelling in Hoek van Holland, een lezingenreeks in het Maritiem Museum en een podcastserie met Waterwegverhalen. In al die activiteiten wordt niet alleen teruggekeken, maar vooral ook vooruitgeblikt. Wat is nú nodig voor een duurzame sprong voorwaarts in de havenregio, vergelijkbaar met het effect van de aanleg van de Nieuwe Waterweg 150 jaar geleden. Vandaar dus ook: 150 jaar Vooruit Nieuwe Waterweg!  
**Kijk voor het complete en actuele programma op: [150jaarnieuwaterweg.nl](http://150jaarnieuwaterweg.nl)**