

HAVENKRANT

Port of
Rotterdam



Als het stormt, begint het werk van sleepbootkapitein Max

p. 9



ONDERTUSSEN
in de
Mississippihaven



FOTO: THEA LUTHART-SNUIJERS

De nachtelijke taferelen van de haven. Thea Luthart-Snijders is er dol op. Op avonden zoals vastgelegd op deze foto ‘vangt’ ze graag lichtjes en legt ze de stilte vast. Dit havenzicht is gemaakt bij HES Bulk Terminal Rotterdam (HBTR) in de Mississippihaven op de Maasvlakte. De voorman van haar fotoclub Haven-

vrienden op Facebook, Peet de Rouw, nam haar op sleeptouw. ‘Hij heeft jarenlang bij de politie in de haven gewerkt en kent daardoor alle plekjes waar je mag fotograferen.’ Het lichtspektakel betovert Thea altijd weer. ‘Ik geniet van de manier waarop het licht weerspiegelt in het water.’ Voor haar is de haven ’s avonds extra bijzonder. ‘Alle arbeiders werken

hard, terwijl de gemiddelde mens ligt te slapen. Het is dankzij hen dat de haven blijft draaien, voor welvaart die we zo vanzelfsprekend vinden.’ Uitvinden of de haven jou ’s avonds net zo betovert als Thea? Ontdek het tijdens de lichtjestour die vertrekt vanuit Portlandis. Ga voor datums en tickets naar portlantis.nl

DE HAVENVIBES VAN... Hoogvliet

Hoe kijken inwoners van het havengebied aan tegen hun omgeving? In deze aflevering bezoeken we Hoogvliet. Hans van der Boom woont er al zijn hele leven.

Hans is geboren en getogen in Hoogvliet en heeft nooit overwogen om ergens anders te gaan wonen. Zijn ouders verhuisden vanuit het Westland naar Hoogvliet, omdat zijn vader ging werken in de havenindustrie. Ze woonden op slechts 150 meter afstand. ‘Maar we hebben er nooit last van gehad. Behalve tijdens de Plof van ’68, de grote explosie bij Shell Pernis. Toen lagen onze ruiten eruit’, vertelt Hans. Gezinnen vonden het indertijd niet bezwaarlijk om zo dicht op de haven en

industrie te wonen. ‘Integendeel’, zegt Hans. ‘Vlak bij je werk wonen, is heel fijn. En dat is nog steeds zo. Wonen mensen eenmaal in Hoogvliet, dan gaan ze zelden weer weg.’

Nostalgie

Hans werkte zijn leven lang in de zorg, maar is sinds kort met pensioen. Zodoende heeft hij nu extra tijd voor het Historisch Genootschap Hoogvliet, een stichting die hij dertig jaar geleden oprichtte met een vriend. ‘Hier

komen mijn interesse in de regionale geschiedenis en mijn liefde voor Hoogvliet samen. Waarom zijn dingen gebeurd of ontstaan? Dat onderzoek ik graag.’ En er zit een vleugje nostalgie bij. ‘Dat ervaar ik ook bij de haven. Grote schepen die voorbijvaren, dat voelt vertrouwd en indrukwekkend tegelijk.’

Harde werkers

Via zijn historisch onderzoek ontdekte Hans dat veel havenwerkers oorspronkelijk uit het noorden van Nederland komen. De havenbedrijven onderzochten waar de hardst werkende mensen woonden: Drenthe, Friesland en Groningen. ‘Dus reisden die bedrijven naar de provincies af om arbeiders te werven. De mannen gingen eerst drie maanden op proef in de haven werken en wonen. Verliep de proeftijd positief, dan volgden hun gezinnen.’ Recent werd Hans uitgeroepen tot ‘Hoogvlieter van het jaar 2025’. Vanwege zijn stichting, maar ook voor zijn maatschappelijke activiteiten, zoals ouderen voorlezen en inwoners met elkaar verbinden. Hans is trots: ‘Ik heb zoveel liefde voor Hoogvliet, dit is een grote eer.’

i Hoogvliet is een woonkern in het zuiden van Rotterdam, ingeklemd tussen de Oude Maas en de A15. Ooit was het een zelfstandig dorp, maar sinds de jaren ’30 maakt het deel uit van Rotterdam. Het stadsdeel groeide snel na de Tweede Wereldoorlog, vooral door de komst van de havenindustrie. Hoogvliet is een mix van oude en nieuwe buurten, met veel groen.

FOTO: MARC NOLTE



Lezerspost

Elke editie maken we een selectie uit de vragen en oproepjes die we ontvangen. Heb jij ook iets leuks, opvallends of belangrijks te melden? Mail naar: havenkrant@portofrotterdam.com



FOTO: GETTY IMAGES

Vensterbankschepen gezocht!

Havenkrant redacteur Lex ziet ze overal tijdens zijn ritjes op de fiets: scheepsmodellen in vensterbanken. Van antieke zeilschepen tot stoere containerschepen, elk schip heeft een verhaal. Soms zijn ze met zorg gebouwd door opa’s, soms meegenomen van verre reizen. Is jouw schip een erfstuk, een souvenir, zit er een verhaal achter? Of is het gewoon een mooi model dat je ooit op een rommelmarkt vond? Wij zijn benieuwd! Stuur ons een foto en het verhaal van jouw schip naar havenkrant@portofrotterdam.com o.v.v. ‘Vensterbankschip’. Wie weet schittert jouw schip in de volgende Havenkrant!



FOTO: ANNE REITSMA

Vipbox-actie; bedankt voor alle reacties!

We blikken even terug naar de vorige editie van de Havenkrant. Daarin gaven we tickets weg voor de Stena Line-vipbox op de Wereldhaven-dagen. Dat hebben we geweten: op de redactie stroomden de mails binnen. Maar liefst 316 inzendingen, wat een enthousiasme! Natuurlijk was iedereen nieuwsgierig hoe de winnaars hun prijs hebben beleefd. Vanaf het VIP-terras bij Dudok genoten de gasten van een prachtig uitzicht op de verlichte schepen, een verfijnd diner en hartelijke bediening. ‘Een onvergetelijke avond’, mailde prijswinnaar Ellis. De sfeer was warm, het vuurwerk indrukwekkend en het moment waarop met lichtjes werd gezwaaid voor de kinderen in het Sophia Kinderziekenhuis was erg bijzonder. ‘Een kippenvelmomentje’, mailde Angelique. Een herinnering die nog lang zal blijven hangen.

GESPOT Schip of...

Soms spot je schepen in de Rotterdamse haven waarbij je je afvraagt: zie ik dat nu goed? De Ramform Atlas is er zo eentje. Alsof er een ruimteschip op het water is geland. Dit schip met zijn bijzondere vorm is gespecialiseerd in seismisch onderzoek van de zeebodem. Met behulp van geluidsgolven maakt het digitale kaarten voor gas- en oliewinningsbedrijven. Andere bijzonderheden: de Ramform Atlas heeft drie schroeven en herbergt twee werkboden die ook bij slecht weer kunnen uitvaren. Inmiddels heeft het schip Rotterdam verlaten om elders op de wereld aan de slag te gaan.



500.000

Zoveel jonge oesters zijn uitgezet in de haven van Rotterdam. Ze vormen de basis voor nieuwe oester-riffen in de Noordzee. Die riffen doen meer dan je denkt: ze maken het water helderder én trekken planten en dieren aan. Zo dragen ze bij aan een rijk onderwaterleven. De larven ('oesterbroed') hebben zich eerst op land aan stenen vastgehecht. Daarna kregen ze een plek in zee bij maritieme infrastructuur, zoals windparken en kabels. Zo versterken techniek en natuurherstel elkaar. Als de proef slaagt, kan de Noordzee in de toekomst niet alleen energie leveren, maar óók het onderwaterleven extra ondersteunen.

'Plastic-detectives' in de haven

Wel eens van een 'nurdle' gehoord? Nee? Het is een piepklein stukje plastic dat drijft in het havenwater. Studenten speurden naar de bronnen van deze vervuiling. Dat bleek niet eenvoudig.

De vijf studenten deden het onderzoek op uitnodiging van Havenbedrijf Rotterdam. Hun opdracht: uitzoeken hoe plastic korrels van 3 tot 5 millimeter ('nurdles' of 'pellets') zijn terechtgekomen in het havenwater. Waar komen ze vandaan, waar zijn ze gemorst? 'Het probleem van deze vervuiling is groter dan je kunt zien wanneer je in de haven rondloopt', vertelt student Laurence. 'De korrels zijn op sommige plaatsen deel van het milieu en liggen waarschijnlijk zelfs in de bodem.' Hoe pakten de studenten het speurwerk aan? 'Ons doel was om een interactieve kaart te maken die laat zien hoe de korrels zich verplaatsen in het havenwater', legt Sarayesha uit. Mede-onderzoeker Emma vult aan: 'Onze kaart laat zien welke bedrijven nurdles produceren, verkopen en gebruiken.'

'Er is nog geen database van alle industrieën in de haven van Rotterdam'

Stroomafwaarts

De studenten vermoeden dat lang niet alle nurdles uit de haven zelf afkomstig zijn. In het havenwater worden soms chemicaliën aangetroffen die al lang niet meer in Nederland worden geproduceerd, maar bijvoorbeeld nog wel in Duitsland. Kunnen de plasticdeeltjes ook via het rivierwater in Rotterdam zijn beland? Om dit te onderzoeken spraken zij met een stromingsexpert die uitlegde hoe waterstromingen en wind de pellets kunnen aanvoeren, zowel uit zee, als via de rivier. 'We hebben de specifieke bronnen van de vervuiling niet kunnen achterhalen', vertelt Laurence. 'Maar gezien alles wat we weten, lijkt het aannemelijker dat de



Op de foto: plastic-speurders Laurence Krakow (TU Delft), Emma Solé (Universiteit Leiden) en Sarayesha Fazile (Erasmus Universiteit). Daarnaast deden Elivire Meijer (Universiteit Leiden) en Thijmen Ploos van Amstel (TU Delft) mee.

korrels stroomafwaarts via de rivier zijn aangevoerd, dan vanuit zee richting haven zijn gedreven.' De studenten ontdekten ook dat sommige korrels al lang rondzwerven, mogelijk meer dan een kwart eeuw. Zo werd een plasticsoort aangetroffen - 'PE' genaamd - die al 25 jaar niet meer wordt gemaakt in de haven.

Wetgeving

De grootste hindernis bij de speurtocht was het gebrek aan informatie. Sarayesha: 'Ik was daar wel verbaasd over.' Laurence

vult aan: 'Er is bijvoorbeeld geen database van alle industrieën in de haven van Rotterdam. Ook zijn de activiteiten van de bedrijven soms onduidelijk. Zo kan de categorie 'chemie' van alles zijn.' Zodoende is de eerste versie van de kaart die de studenten hebben gemaakt nog onvolledig. Vervolgonderzoek is nodig voor een overzicht van alle mogelijke bronnen van de plasticvervuiling. 'Maar dit is een stap in de goede richting', vindt Laurence. Een rol speelt ook dat er weinig onderzoek bestaat naar deze vorm van

vervuiling. 'De aandacht gaat vooral uit naar plasticsoorten die voor de consument zichtbaar zijn', merkt Sarayesha op. Bedrijven zijn daarnaast zelf verantwoordelijk voor het opruimen van het ronddrijvende plastic (wat lang niet altijd grondig gebeurt). Daar komt echter verandering in. In 2026 wordt nieuwe Europese wetgeving van kracht die bedrijven verplicht om een plan te maken om ongewenste verspreiding van plastic pellets te voorkomen. 'En om dat plan ook uit te voeren.'

Plastival

De onwetendheid over deze plasticvervuiling wakkert Emma's wetenschappelijke vlam aan. 'Het lijkt me interessant om in de haven van Barcelona, waar ik vandaan kom, meer onderzoek te doen. Ik ben benieuwd welke kennis ontbreekt op het gebied van milieustudies in de haven.' Naast serieus onderzoek doen, hadden de studenten gelukkig ook nog tijd voor plezier. Zoals op Plastival in de Onderzeebootloods, bedoeld om inzicht te krijgen in de omvang van het plasticprobleem in de regio. 'Het was leuk om verschillende soorten afval op één plek te zien en om ze vervolgens te sorteren', vertelt Sarayesha. Het Plastival liet haar het grotere plaatje zien: 'Zelfs tussen het grotere plastic vonden we de korrels. Dit toont aan hoe belangrijk ons onderzoek in de haven is.'

TASKFORCE CLEAN SWEEP ROTTERDAM

Wie is eigenlijk verantwoordelijk voor plastic in het water? Dat werd duidelijk toen de Plastic Soup Foundation en milieudienst DCMR in 2020 een plasticproducent aansprakelijk stelden voor vervuiling in het havenwater. Het bedrijf vocht dit aan en kreeg gelijk: volgens de rechter is de vervuiling een

gedeelde verantwoordelijkheid van alle producenten. Sindsdien wordt er wel strenger gecontroleerd en opgetreden tegen deze vorm van vervuiling. Om de verspreiding van nurdles in de haven tegen te gaan, hebben verschillende partijen de handen ineengeslagen. DCMR, de gemeente, Havenbedrijf

Rotterdam, Rijkswaterstaat, Evides en bedrijven uit de plasticindustrie vormen samen de Taskforce Clean Sweep Rotterdam. De taskforce coördineert onder meer het studentenonderzoek naar de herkomst van de korrels, stimuleert kennisdeling tussen bedrijven en organiseert opruimacties met vrijwilligers.

Meld je aan!

De taskforce bestaat uit vrijwilligers van ruim 3.000 betrokken bedrijven. Je kan je als bedrijf aanmelden via opcleansweep.eu



Getrouwd met een zeeman

Yvonne van de Wetering-van Vliet (69) uit Maassluis trouwde een zeeman op de koopvaardij. Dat had grote invloed op haar relatie en gezinsleven. Ze vertelt haar verhaal aan de Havenkrant naar aanleiding van de expositie Maritieme Vrouwen in het Maritiem Museum Rotterdam en de film 'Zeemansvrouwen'.

Yvonne is zeventien jaar oud als ze verkering krijgt met haar buurjongen Reinier. Hij zit op de zeevaartschool en rijdt in een Volkswagen Kever. Dat vindt ze interessant. Ook hij is verliefd, maar waarschuwt haar wel als ze verkering krijgt: 'Ik ga varen, weet waar je aan begint.' Ze is niet opgegroeid in een maritiem gezin en denkt dat het allemaal wel zal meevallen. Tot Reinier voor het eerst op reis gaat en zes maanden wegblijft. 'Het was echt afzien.'

De jonge stuurman moet naar Japan ('helemaal aan het andere einde van de wereld') om kolen en graan te lossen. Daarna koerst de bulkcarrier naar Amerika en Australië. Het verliefde stel houdt contact per brief. Telefoneren doen ze nauwelijks. 'Pas later begreep ik waarom hij nooit zei dat 'ie van me hield. Iedereen luisterde mee.'

Als het schip na een half jaar terugkeert in Antwerpen, mag Yvonne een paar dagen aan boord. 'Het was een hele ervaring, voor het eerst op zo'n groot schip. Ik zag hem in zijn uniform wacht lopen, dat trok mij wel. Tussen de diensten door mochten we even aan wal.'

Mooie zeereizen

Later, als ze eenmaal getrouwd zijn, mag ze vaker en langer mee op reis. Ze verveelt zich nooit. Soms loopt ze 's nachts mee op wacht, staat ze achter de bar of helpt ze de kapitein bij de administratie. Koken of schoonmaken hoeft ze niet. Dat doet het personeel. 'Ik vond het heerlijk op zee. We maakten mooie reizen naar Japan, Canada, Zuid-Afrika en Amerika.' Ze neemt ontslag bij het verpleeghuis in Vlaardingen en gaat voor een uitzendbureau werken. 'Dan kon ik meteen weg als Reinier belde dat ik weer aan boord mocht. Ik was nog jong, had verder geen verplichtingen. Oudere vrouwen moesten thuisblijven

'We trokken de deur achter ons dicht en gingen op avontuur'

voor de kinderen. Zelf wilde ik geen kinderen zolang Reinier op zee zat. Ik zag het niet zitten om in mijn eentje voor een kind te zorgen. Mijn man zag ook hoe moeilijk sommige collega's het hadden als er problemen thuis waren. Dat wilden wij niet.'

Zeebonk

Aan dat avontuurlijke leven komt plotseling een einde als haar echtgenoot in 1981 wordt aangenomen als scheepvaartverkeersleider in Rotterdam. De baan is dicht bij huis, biedt meer regelmaat en een hoger salaris. In die tijd wordt ook dochter Marjolein geboren. Niets lijkt hun geluk meer in de weg te staan.

Toch besluiten ze na twee jaar dat het roer om moet: de kantoorbaan maakt de zeebonk ongelukkig en ziek. Het water blijft lonken. Reinier wil loods worden, maar moet dan eerst een jaar ervaring als eerste stuurman opdoen.

Hij neemt ontslag en gaat weer varen. En dan komt Yvonne toch alleen thuis te zitten met dochter Marjolein. 'Dat was best zwaar. Alle beslissingen waren aan mij. Over de opvoeding, het huishouden, geldzaken. Je moet leren vertrouwen op jezelf. Daar heb ik nog steeds profijt van.'

Turbulente jaren

Terugblikkend op de zeereizen zegt ze: 'Het waren elf turbulente jaren, maar ik zou het zo over doen. Het was de meest onbezorgde tijd van ons leven. We trokken de deur achter ons dicht en gingen op avontuur.' Reinier wordt uiteindelijk als loods aangenomen. Marjolein krijgt een vader die elke dag thuiskomt. En Yvonne staat er niet meer alleen voor. Het water heeft hen nooit losgelaten. Vanuit hun appartement op de achttiende etage in Maassluis kijken ze uit op de stormvloedkering bij

Hoek van Holland, waar de schepen in- en uitvaren. De woonkamer is maritiem ingericht, vol souvenirs uit verre landen. Een nieuwe reis staat alweer gepland: een cruise naar Indonesië. 'Het blijft trekken: al varende de wereld ontdekken.'

Meer 'Maritieme Vrouwen'

Vrouwen hebben eeuwenlang een stempel gedrukt op de maritieme geschiedenis. Maar hun rol in scheepvaart, scheepsbouw en visserij bleef lang onderbelicht. De tentoonstelling 'Maritieme Vrouwen' in het Maritiem Museum Rotterdam laat hun

verhalen zien aan de hand van schilderijen, foto's, brieven en persoonlijke bezittingen. Ook is een fragment te zien uit de film 'Zeemansvrouwen, een soort vrijheid' van Helge Prinsen. De complete film is volgend jaar te zien bij TV Rijnmond. Info op: maritiemmuseum.nl

VIJF VRAGEN OVER ONBEMAND VAREN

Zonder kapitein op koers

Onbemande vaartuigen die in de Rotterdamse haven rondvaren. Het klinkt als iets uit de toekomst, maar het gebeurt nu al. In de Prinses Margriethaven op Maasvlakte 2 voer onlangs voor het eerst een meetvaartuig volledig zelfstandig.

- 1 Wat is er getest op Maasvlakte 2?**
In de Prinses Margriethaven op Maasvlakte 2 vond een bijzondere proef plaats met een onbemand meetvaartuig van het type V3000, ontwikkeld door het Nederlandse bedrijf Demcon Unmanned Systems. Het was een primeur: voor het eerst voer een onbemand vaartuig buiten een afgesloten testgebied op de Nederlandse wateren. Het vaartuig deed zelfstandig dieptemetingen. Een bemand schip van het Havenbedrijf Rotterdam hield een oogje in het zeil.
- 2 Wat is een meetvaartuig eigenlijk?**
Havenbedrijf Rotterdam zet meetvaartuigen in om bodem- en andere



Havenbedrijf Rotterdam zet meetvaartuigen in om bodem- en andere gegevens, zoals waterdiepte en golfhoogte, in kaart te brengen.

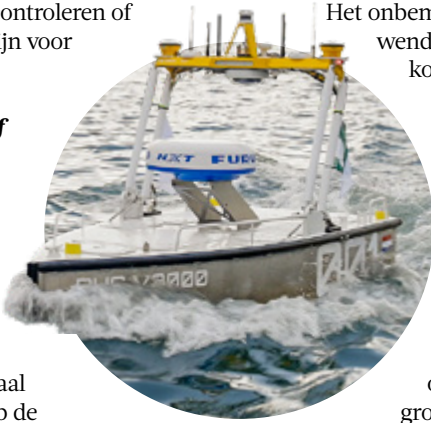


gegevens (waterdiepte, golfhoogte, etc.) in kaart te brengen. Deze informatie is belangrijk voor het onderhoud van vaarwegen, want schepen moeten veilig kunnen varen. Meetvaartuigen zijn uitgerust met sonar, gps en andere sensoren die continu data verzamelen tijdens het varen. In de haven van Rotterdam worden ze regelmatig ingezet om te controleren of vaarwegen voldoende diep zijn voor grote zeeschepen.

- 3 Waarom is deze proef een primeur?**
Het is de eerste keer dat een ontheffing op het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR) werd verleend voor onbemand varen. Dit reglement bepaalt de verkeersregels en veiligheidsvoorschriften voor alle scheepvaart. Normaal gesproken moet een schip op de

Nederlandse wateren volgens het BPR altijd bemand zijn. René de Vries, de Rijkshavenmeester van Rotterdam, gaf toestemming om hiervan af te wijken, onder strikte voorwaarden.

- 4 Wat zijn de voordelen van onbemande meetvaartuigen?**
Het onbemande meetvaartuig is klein, wendbaar en kan op plekken komen waar grote schepen niet kunnen varen. Zo kan het metingen doen zonder de omgeving te verstoren, ideaal voor complexe en grote havengebieden zoals Maasvlakte 2. In bemande schepen is er meer risico op geluid en trillingen, doordat er mensen aan boord zijn. Zonder bemanning is de kans op nauwkeuriger metingen groter.

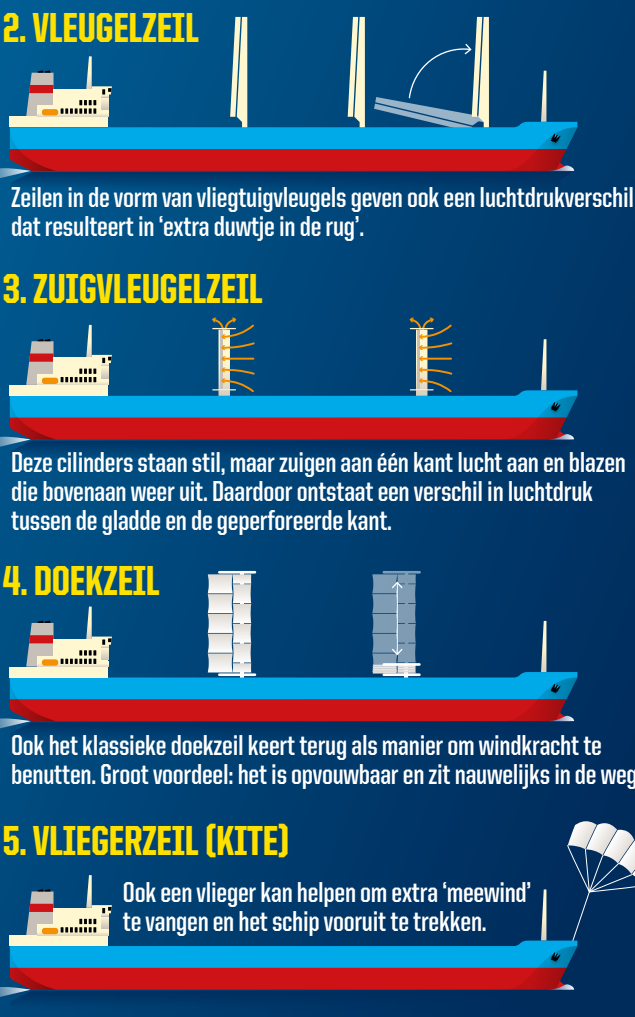
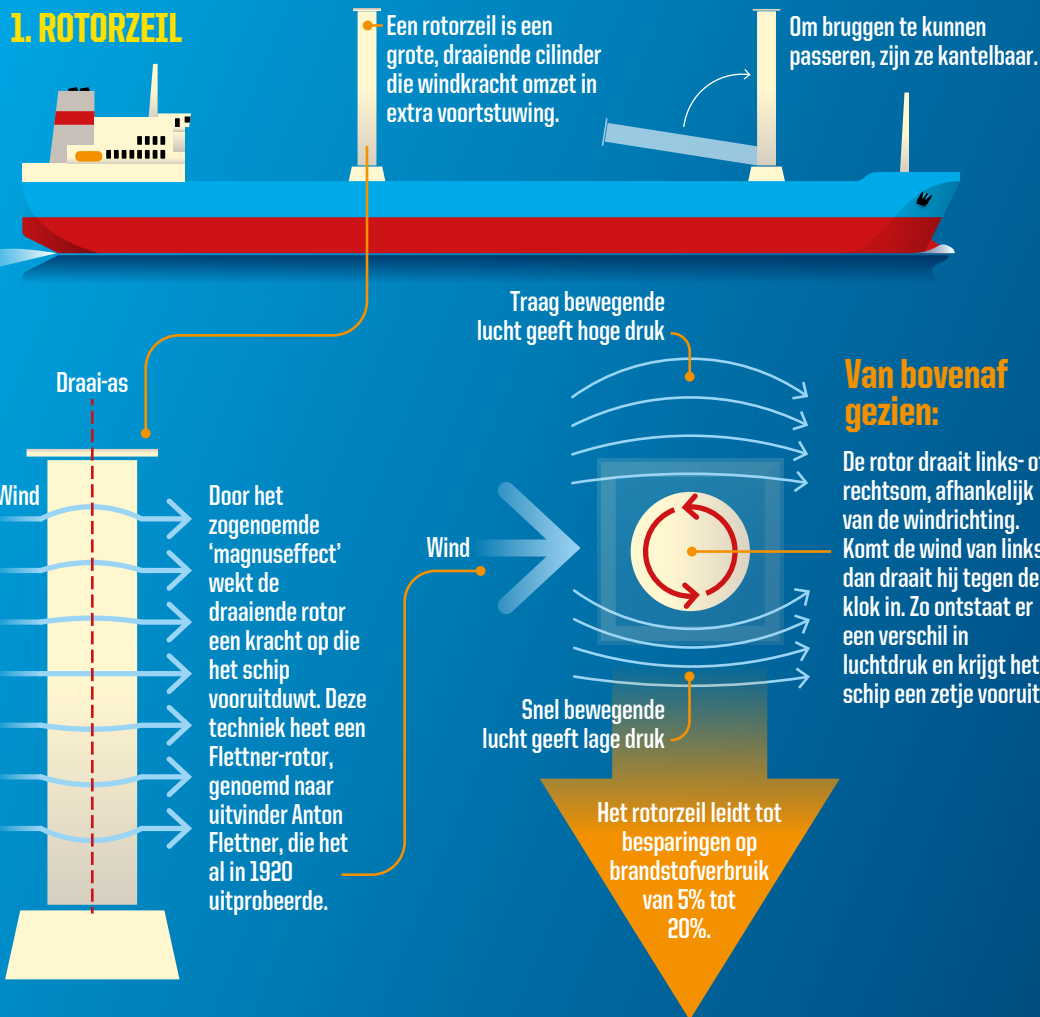


- 5 Gaan we in de toekomst meer onbemande vaartuigen zien in de haven?**
Dat zou heel goed kunnen, maar zo ver is het nog niet. Deze proef maakt deel uit van het vernieuwen van de schepen van Havenbedrijf Rotterdam. In de komende twaalf jaar worden bestaande vaartuigen vervangen. Daarbij zet het Havenbedrijf in op verduurzaming en technologische innovatie, waaronder dus onbemand varen. Ook kijken experts naar de beste manieren om schepen te onderhouden. Onbemande vaartuigen kunnen een waardevolle aanvulling zijn op de huidige vloot van meetvaartuigen. Daarmee zet het Havenbedrijf een volgende stap richting een slimmere en duurzamere haven.

FOTOS: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Frisse wind door de scheepvaart

Eeuwenlang dreven zeilen onze schepen over de wereldzeeën. Maar na de komst van motoren verdween varen op windkracht grotendeels uit beeld. Nu keert deze techniek terug om brandstof te besparen. Ook in Rotterdam: Sea-Cargo rustte een vrachtschip uit met een rotorzeil. Maar er zijn nog meer manieren om te varen met 'windhulp'. We zetten ze op een rijtje.



INFOGRAPHIC: JAN PETER HEMMINGA

OOK BIJ TEGENSLAG EN RAMPSPOED:

de haven moet do

Sabotage, een cyberaanval of stroomuitval: de Rotterdamse haven is voorbereid. Achter de schermen zijn specialisten 24/7 aan één doel: zorgen dat de haven doordraait, wat er ook gebeurt. Manager Port Security & Resilience Sarah Olierook vertelt hoe Rotterdam zich wapent tegen alle denkbare dreigingen.

Op 27 juni 2017 gingen de computers bij de Rotterdamse containerterminal APM Terminals op zwart. Kranen stonden stil langs de kades, schepen werden niet langer geladen of gelost. De reden: een kwaadaardig computerprogramma verspreidde zich razendsnel over het netwerk van terminaleigenaar Maersk en legde al hun IT-systemen lam. De verstoring duurde dagen en de schade liep uiteindelijk in de honderden miljoenen euro's. 'Ja, die dag staat in mijn geheugen gegrift. Dat was echt schrikken', zegt Sarah Olierook. 'Het was ook een waarschuwing: we zagen wat er kan gebeuren als één schakel uitvalt.' Inmiddels zijn we acht jaar verder en heeft het Havenbedrijf twee afdelingen die zich bezighouden met de beveiliging van de Rotterdamse haven. De ene afdeling concentreert zich op de cyberveerbaarheid. 'En mijn afdeling gaat over de fysieke beveiliging van de haven: de terreinen, de scheepvaart en de haven als geheel', vertelt Sarah, manager Port Security & Resilience.

De nasleep van 9/11

De cyberaanval op Maersk vormde een belangrijke aanzet om de beveiliging van de haven verder te versterken. 'Maar de aanleiding voor ons beveiligingswerk gaat verder terug, namelijk tot de terreuraanslag van 9/11 met vliegtuigen in de VS', vertelt Sarah. 'Toen werd duidelijk: als je met een vliegtuig een aanslag kunt plegen, dan kan dat ook met een schip.' Sindsdien is havenbeveiliging overal ter wereld vastgelegd in wetgeving, ook in Nederland. In Rotterdam is Rijkshavenmeester René de Vries hiervoor verantwoordelijk namens de burgemeester. Wat ruim twee decennia geleden begon als bescherming tegen terrorisme, is uitgegroeid tot een 'all hazards'-aanpak. Oftewel: een totaalblik op alles wat de haven kan raken. 'Denk aan terrorisme, drugscriminaliteit en cyberaanvallen,

maar ook sabotage en activisme. De lijst groeit', zegt Sarah. 'We kijken niet langer naar één dreiging tegelijk, maar beoordelen het hele plaatje: wat willen we beschermen, welke dreiging komt op ons af en welke maatregelen kunnen we daartegen treffen?'

Vitale ketens

De Rotterdamse haven is het kloppend hart van de Nederlandse economie. Daarom richt Sarahs team zich niet alleen op de scheepvaart, maar op de complete goederenstroomketen: van aanvoer tot overslag en doorvoer, van zee tot het Europese achterland. 'Het is mooi als wij een schip veilig naar binnen brengen. Maar als de terminal vervolgens

zonder stroom zit, kunnen goederen nog steeds niet van boord. Dus wij kijken ook naar de logistieke bedrijven die de goederen bij klanten en – uiteindelijk – bij consumenten brengen.'

De haven heeft haar vitale ketens in kaart gebracht. Dit zijn de goederenstromen die onmisbaar zijn voor de samenleving, in Nederland en Europa. Van voedsel en medicijnen tot brandstoffen zoals LNG en olie. 'Die móeten doorgaan, ook bij een grote storing. Daar bereiden we ons als haven op voor, samen met alle bedrijven die erbij betrokken zijn.'

Oefenen, oefenen

Maar hoe bereid je je voor op een mogelijke verstoring? In elk geval door

regelmatig te oefenen, samen met partijen als Defensie, de Veiligheidsregio en de gemeente Rotterdam. 'We trainen op uiteenlopende situaties', vertelt Sarah. 'Van een kortstondige stroomstoring tot een dreiging onder water met explosiegevaar. We willen bijvoorbeeld weten: wat doen we als de communicatie uitvalt? Wie neemt het over? Wie belt wie? We zijn inmiddels goed op elkaar ingespeeld.' Ook scenario's met kwaadwillende drones staan op het programma. 'Drones zijn heel handig in de haven. Bedrijven gebruiken ze bijvoorbeeld voor inspecties en ze geven ons extra ogen en oren tijdens een incident. Maar in de handen van saboteurs kunnen drones ook voor veel onrust zorgen', zegt Sarah, verwij-

or

chermen werken
Port Security
en.

**‘Bereid je voor.
Dat is geen
doemdenken,
dat is gezond
verstand’**

end naar recente situaties in bijvoorbeeld Denemarken en België. ‘Daarom nemen we ook tegen deze vorm van dreiging maatregelen, zodat we goed voorbereid zijn als dit scenario zich voordoet.’

Cyberbrandweer

inds de genoemde cyberaanval op Maersk van acht jaar geleden zijn ook grote stappen gezet op het gebied van digitale veiligheid. Zoals de oprichting van FERM, een cyberweerbaarheidsorganisatie waarbinnen bedrijven in de haven elkaar helpen om cyberdreigingen op te sporen en onschadelijk te maken. Daarnaast zijn alle Nederlandse zeehavens hierbij aangesloten. ‘De volgende stap die

we willen zetten, is de oprichting van een Computer Emergency Response Team (CERT). Dat is een soort cyberbrandweer die kan uitrukken. Denk aan de coördinatie van hulp in het geval van een grote cyberaanval. Op die manier helpen we bedrijven om weerbaarder te worden.’

Ruimte voor Defensie

In de ‘fysieke wereld’ – dus alles wat zich afspeelt in en rond de haven, van schepen tot kades en terminals – speelt de samenwerking met Defensie een steeds grotere rol. Zo heeft Defensie ruimte in de haven nodig. Niet alleen om te oefenen, maar ook om de doorvoer van militaire lading te garanderen. Dit is nodig in het kader van ‘host nation support’: hulp aan

NAVO-bondgenoten voor het vervoeren van militaire lading via de haven van Rotterdam, maar ook via Eemshaven en Vlissingen. ‘Stel dat er sprake is van een Russische dreiging in het oosten van Europa, dan moeten we voorbereid zijn’, zegt Sarah. ‘Hoe gaat dat met de doorvoer van militair materieel? Gaat de A15 dan op slot? Je kunt het je niet veroorloven om daar geen plan voor te bedenken.’

Noodpakket

Spreken we over veiligheid en weerbaarheid, dan gaat het al snel over technieken en procedures. ‘Maar het begint bij de mensen’, zegt Sarah. ‘Als er ooit iets gebeurt waardoor de stroom tijdelijk uitvalt of communicatie stilvalt, dan zijn

we een tijdje op onszelf aangewezen. De overheid roept mensen op om een noodpakket in huis te halen. Dat is niet voor niks. Bereid je voor. Dat is geen doemdenken, dat is gezond verstand.’ Er is veel aan de hand in de wereld: politieke onrust, oorlogen, cyberdreigingen. Al die ontwikkelingen klinken door in de haven, merkt Sarah. Het maakt haar extra gemotiveerd voor haar werk. ‘Met onze afdeling kunnen we het verschil maken.’ Ze heeft vertrouwen dat de haven goed is voorbereid op verstoringen. ‘We werken nauw samen, lokaal, nationaal en internationaal. Onze mensen zijn vastberaden en we leren elke dag bij. De haven is weerbaar. Daar werken we elke dag aan.’



Havenvisie 2050

Weerbaarheid is een van de sleutelwoorden in de nieuwe Havenvisie 2050. In dit toekomstplan presenteren de gemeente en Havenbedrijf Rotterdam hun ideeën voor de ontwikkeling van de haven in de komende decennia.

Het doel? Over 25 jaar is Rotterdam de meest concurrerende, duurzame en weerbare haven van Europa. Een veilige, innovatieve haven die van grote waarde is voor onze economie en strategische zelfstandigheid, verankerd in een gezonde leefomgeving.

De Havenvisie is opgebouwd rond verschillende thema's, zoals 'slimme en schone logistiek', 'toekomstbestendige arbeidsmarkt' en dus ook 'wendbaar en weerbaar'. Bij dit laatste thema gaat het over alle maatregelen waarmee de haven reageert op geopolitieke spanningen en internationale afhankelijkheden.

Denk daarbij aan het verkleinen van de afhankelijkheid van specifieke landen door import te spreiden over verschillende regio's; het opbouwen van een sterke, circulaire industrie die grondstoffen hergebruikt; zorgen voor energiezekerheid door wind op zee en de import van groene energie. En ook: digitale systemen beter beveiligen tegen cyberaanvallen.

Meer weten over de Havenvisie?

Lees het volledige plan op portofrotterdam.com/havenvisie

Werk in de haven

‘Door automatisering en robotisering verdwijnt het zware fysieke werk’



FOTO: ANNALEEN LOUWES. ILLUSTRATIE: MIEL VANDEPITTE

Minder spierballen, meer meesterschap

Hoe ziet werk eruit in de haven van de toekomst? Daarover gaat een nieuw onderdeel van de tentoonstelling ‘Bestemming Havenstad’ in het Maritiem Museum. We spraken mede-bedenker én futuroloog Edwin Gardner.

Allereerst: wat is een futuroloog? Voorspel je de toekomst?
‘Haha, nee, ik heb geen kristallen bol, wij doen geen voorspellingen. Wat we wél doen: toekomstscena-

rio’s maken. Over hoe de wereld van morgen eruit kan zien. Dat doen we op basis van historische ontwikkelingen. We proberen in te schatten welke kant het opgaat. Zo krijg je grip op veranderingen die eraan komen.’

Welke ontwikkeling zien jullie op het gebied van werk?

‘We zitten midden in een overgang. Vroeger liet je thuis wie je was als je ging werken: je werd je functie, je persoonlijke overtuigingen deden er niet toe. In de toekomst smelten identiteit en werk juist samen. Wat

je doet en wie je bent, vallen steeds meer samen. Wij noemen dat: van professionalisme naar meesterschap.’

Op welke manier verandert daardoor ons werk?

‘Werken wordt leren. En andersom. Functies maken plaats voor ambachten die je je hele leven

ontwikkelt. Niet zozeer bij één bedrijf, maar in de vorm van een ontwikkelpad bij verschillende organisaties. Klassikaal leren verdwijnt langzaam en maakt plaats voor leren in een soort modern gilde-verband: een meester die gezellen begeleidt op het werk en meesters die weer van elkaar leren.’

Hoe ziet dat eruit in de haven van de toekomst?

‘Door automatisering en robotisering verdwijnt het zware fysieke werk nog verder. Maar die machines, robots en autonome schepen moeten onderhouden worden. Dus de vraag naar monteurs, technici en operators groeit. Er blijft werk genoeg, alleen verandert het van karakter.’

DE MEESTERSCHAPSMAATSCHAPPIJ

In de tentoonstelling ‘Bestemming Havenstad’ reis je met een virtuele metro langs verleden, heden en toekomst van de Rotterdamse haven. De eind-

halte wordt jaarlijks heringericht door een gastcurator. Dit keer heet de tentoonstelling ‘De Meesterschapsmaatschappij’, bedacht door Studio Monnik - de

futurologiepraktijk van Edwin Gardner en Christiaan Fruneaux - samen met illustrator Miel Vandeputte. Kijk op: maritiemmuseum.nl

#STOEREHAVENBEROEPEN Voor een (cyber)veilige haven

OOK AAN DE SLAG?

Hoe houden de haventerminals ongenode gasten buiten de deur? Het toegangscontrolesysteem van Secure Logistics speelt een belangrijke rol. ICT-specialist Sebastiaan zorgt voor waterdichte cyberveiligheid. ‘Als niemand iets merkt, doe ik mijn werk goed.’

Haventerminals zijn streng beveiligd. Alleen havenwerkers die hier iets te zoeken hebben, mogen naar binnen (en weer naar buiten). Daarom staan er hoge hekken om de terminals en werken ze met toegangspassen, waaronder CargoCard en het Digital Safety Passport, ontwikkeld door Secure Logistics. ‘Onze pas is meer dan een stuk plastic met een pasfoto erop’, vertelt Sebastiaan. Zo werkt CargoCard met gezichtsherkenning en een vingerscan. Sebastiaan: ‘Meldt een vrachtwagenchauffeur zich bij de poort, dan weet de terminal precies wie hij is en wat hij komt ophalen. Maar er gebeuren ook veiligheidschecks: heeft deze chauffeur bijvoorbeeld de juiste certificaten om met deze gevaarlijke stoffen te rijden?’ Maar: deze persoonlijke passen zijn zo veilig als de software erachter. Voor hackers moet de CargoCard een onneembaar fort zijn. En cyberveiligheid is een van de

aandachtsgebieden van applicatiebeheerder Sebastiaan: ‘Ik ben voortdurend bezig met het opsporen en oplossen van kwetsbaarheden in ons systeem. Heel uitdagend, je moet alles bijhouden op het vakgebied van cyberdreigingen.’ Daarbij staat Sebastiaan er niet alleen voor. ‘Ik werk samen met allerlei collega’s, van IT-managers tot ontwikkelaars en security officers.’ Een belangrijke partner is FERM, een samenwerkingsverband van havens voor digitale weerbaarheid. ‘We doen bijvoorbeeld samen cyberoefeningen.’ (Zie ook p. 6-7). Na ruim acht jaar is Sebastiaan nog altijd niet uitgeleerd. ‘Zo heb ik meegewerkt aan het behalen van ISO 27001, een belangrijke cybersecurity-standaard, een spannend traject.’ Ook houdt hij van zijn werkomgeving: de haven. ‘Al zit ik thuis achter mijn bureau te werken, je staat digitaal midden in het havengebied. Mooi om daarvan onderdeel te zijn.’



‘Je staat digitaal midden in het havengebied’

Opleiding

Sebastiaan studeerde Technische Natuurkunde. Maar een hbo-opleiding in de ICT - of nog specifieker: cybersecurity - is ook een uitstekend vertrekpunt.

Kwaliteiten

Analytisch, samenwerkingsgericht, oplossingsgericht, communicatief sterk (technische zaken simpel kunnen uitleggen) en stressbestendig.

Vacatures

Secure Logistics zoekt regelmatig nieuwe collega's. Kijk op: secure-logistics.nl/vacatures

FOTO: JIRI BÜLLER

Ook werken in de haven?

In de regio Rotterdam-Rijnmond werken ruim 190.000 mensen in de haven en logistieke sector. 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 iedereen. 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
- navigocareer.com
- portofrotterdam.com/vacatures
- werkeninderotterdamsehaven.nl

In weer en wind

'When the going gets tough, the tough get going,' zong Billy Ocean. Vrij vertaald: als het pittig wordt, gaan de doorzetters aan de slag. Dat geldt zeker voor deze havenwerkers die stormen, stortbuien en vrieskou niet schuwen. En er soms zelfs van opleven.

'Gaaf het stormen, dan begint ons werk pas echt'

Code geel, oranje of rood: als de meeste mensen het liefst thuis blijven, dan weet sleepbootkapitein Max Livramento dat hij aan de bak moet. 'Bij storm is onze hulp extra hard nodig. Dan moeten we bijvoorbeeld schepen in hun zij duwen om te voorkomen dat ze losbreken van de kade. Of we slepen materieel terug dat op drift is geraakt. Dan wordt het spannend, én interessant. Het draait echt om je skills. Want één verkeerde beweging, en je hebt schade.' Je mag gerust zeggen dat er (haven)water door Max' aderen stroomt. Hij groeide op als schipperskind en vaart sinds zijn zestiende. Inmiddels werkt hij ruim vijftien jaar bij

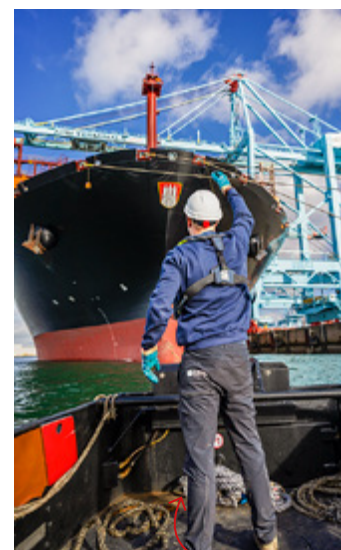
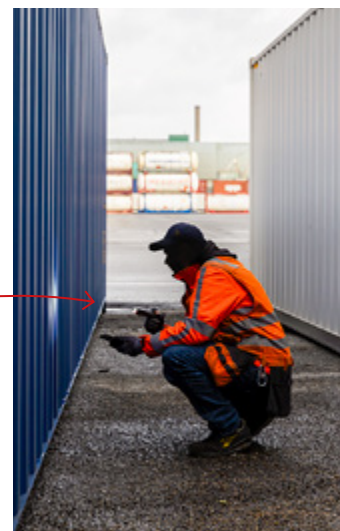
VKV Service, een specialist in sleep- en duwbotten in de Rotterdamse haven. 'Jarenlang voer ik op het kleinste bootje van onze vloot. Nu zit ik op de Walvis, een van de krachtigste duw-sleepboten van Rotterdam.' Op maandagochtend zwaait Max zijn vrouw en twee kinderen uit, vrijdagmiddag sluit hij ze weer in de armen. Doordeweeks leeft hij aan boord, samen met drie à vier collega's: nog een kapitein, een stuurman en een (leerling-) matroos. Bij storm is slapen soms lastig. 'Je hoort de touwen kraken en voelt de golven tegen de boot slaan. Je ligt te schommelen in je bed. Maar je vertrouwt erop dat je maat alarm slaat als er iets misgaat. Bij écht slecht weer is sowieso iedereen wakker. Dan rust je later wel uit.'

De bemanning werkt in ploegendiensten – twaalf uur op, twaalf uur af – zodat de Walvis 24 uur per dag inzetbaar is. Veel klussen gebeuren 's nachts, om het verkeer niet te hinderen. 'Dan slepen we bijvoorbeeld een grote brug dwars door Rotterdam. Dat blijft indrukwekkend.' De lijst met bijzondere klussen is lang: van de oude Botlekbrug eruit slepen tot hulp bij inspecties onder de Van Brieneoordbrug en de aanleg van de Blankenburgtunnel. 'We hebben altijd het mooiste uitzicht', zegt Max. 'Sleephopperzuigers, de grootste zeeboten, cruiseschepen: alles komt voorbij.' Is het thuisfront wel eens bezorgd als hij met storm aan boord stapt? 'Mijn vrouw is niet anders gewend, we zijn al samen sinds mijn zestiende.' Met een lach: 'Soms kom ik moe thuis na een zware week, maar altijd heelhuids.'

Als 'estimator' controleert Alwin containers op schade. Weer of geen weer, hij doet het met plezier. 'Ik hou van de vrijheid van dit werk.' Ze lijken onverwoestbaar, maar ook containers kunnen stuk. Alwin weet er alles van. Als container estimator bij United Waalhaven Terminals inspecteert hij de lege containers die worden binnengebracht. 'Soms is een heftruck te enthousiast naar binnen gereden of is er simpelweg te zwaar geladen.' Alwin bepaalt vervolgens of de containers nog in goede staat zijn of een reparatie nodig hebben. 'We doen eigenlijk een soort APK voor containers.' Die inspecties gebeuren bij containerdepots in de Botlek, Waalhaven en Maasvlakte. De ene keer werkt Alwin in de zon, de andere keer in de storm. 'Hoosbuien zijn het ergste', zegt Alwin. 'Op vrieskou kun je je kleden, maar regen gaat uiteindelijk overal doorheen. Na een uurtje ben je drijfnat.' Op die momenten is er gelukkig koffie. 'We weten ook wel wanneer we even moeten schuilen en een bakkie doen. Dat is ook het moment om even bij te praten. Met sommige collega's kan ik ontzettend lachen.' Of hij er wel eens over denkt om zijn buitenwerk in te ruilen voor een bureaubaan? 'Welnee,

'Op vrieskou kun je je kleden, regen is het ergst'

dat is niks voor mij. Ik ben een buitenmens en hou van de vrijheid van dit werk. Bij dit werk kijkt niemand over je schouder. Je bent zelfstandig bezig, dat vind ik fijn.' Een inspectie duurt meestal een kwartier tot twintig minuten, soms maar een minuut. Op drukke dagen ziet Alwin tussen de 75 en 100 containers. 'De ene klant wil dat we heel grondig kijken, de ander neemt het wat ruimer. Maar de container moet altijd vervoerwaardig zijn.' Formulieren invullen hoeft niet meer. Alwin doet alles met de app op zijn telefoon. 'Vinkjes zetten, foto's toevoegen. En de klant kijkt mee op afstand.' Soms doet Alwin tijdens een inspectie een bijzondere vondst. 'Je komt nog wel eens een gekko of spin tegen. Of een leguaan.' Lachend: 'Ja, dat is soms wel even schrikken. Ook dat hoort bij het werk. Geen dag is bij ons hetzelfde.'



Als roeier legt Jens Fortuin de grootste schepen vast aan de kade. Ook in storm, slagregens en op schuimende golven. 'Dat zijn de mooiste diensten, je moet totale focus hebben.' Van jongs af aan wist Jens: ik wil buiten werken, op het water. 'Ik kan niet stilzitten, dat is niks voor mij.' Na een start in de binnenvaart stapte hij op zijn achttiende over naar de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht (KRVE). 'Wij maken de schepen vast aan de kade. En gooien de trossen ook weer los', vat Jens zijn werk samen. Dat vastleggen gebeurt in een nauw samenspel tussen roeiers op het water en collega's aan wal. Het zal geen verbazing wekken dat Jens het liefst vaart. 'Je zit dan samen met een maat op

'Ik heb het nooit koud, maar ik ben nog jong'

een vlet: een klein, wendbaar vaartuig. Daarmee vangen we de zware trossen op die we naar de wal varen. Daar maken collega-roeiers de touwen vast, zodat het schip vastligt.' Het werk gaat 24 uur per dag door, onder alle weersomstandigheden. Als het stormt, stijgt de spanning. 'Dat zijn voor mij de mooiste diensten', zegt Jens enthousiast. 'Dan moet je opletten: de stroming, de schroef, de wind. Dat vraagt om totale focus. Eén verkeerde beslissing en je zit tussen wal en schip. Maar als alles goed gaat, is dat het mooiste wat er is.' De roeiers werken in ploegendiensten: twee weken dagdienst, twee weken nachtdienst. 'Het heeft beide zijn voordelen', zegt Jens. 'Overdag zit je lekker in je ritme, maar als je 's nachts werkt, hoef je geen wekker te zetten.' Kou en regen deren Jens weinig. 'Plenst het, dan trek je een regenpak aan. Ook op de kou kun je je kleden. Zelf heb ik het nooit koud', lacht hij. 'Maar ik ben nog jong, dat komt later wel.' Jens werkt nu zes jaar bij de roeiers en maakte in die periode bijzondere dingen mee. Zoals het binnenbrengen van de Fremantle Highway, het auto-schip dat in de zomer van 2023 zwaar beschadigd raakte door brand. 'We gingen aan boord met maskers en luchtfilters. Binnen was alles zwartgeblakerd, auto's half gesmolten. Dat vergeet je niet meer.'



SPOT 'kunstige' zeehonden



Zeehonden in de haven van Rotterdam? Jazeker! De Wijnhaven kent twee bijzondere huisdieren: Pinot en Merlot. Af en toe duiken deze twee schattige zeehonden op bij de steiger van de Puntbrug. Ze lijken net echt, maar zijn kunstwerken van Herman Lamers. Hun verblijf is onderdeel van een kunstproject dat verwondering oproept en stad en natuur speels verbindt. En inmiddels is er nóg een zeehond bijgekomen. Heb jij ze alle drie al gespot?



FOTO: MINIWORLDROTTERDAM

Kleine stad, GROTE PRET

Ben jij wel eens in Miniworld Rotterdam geweest? In de grootste miniatuurwereld van de Benelux beleef je het leven in het klein. Duizenden gebouwen, rijdende treinen, dag- en nachtschènes en de grootste overdekte miniatuurhaven van Europa brengen Rotterdam en een reeks fantasiedorpjes tot leven. Van dichtbij zie je hoe de haven bruist van maritieme en logistieke activiteiten. Je ontdekt hoe alles wordt gebouwd en hoe techniek en creativiteit samenkomen. Kijk op miniworldrotterdam.com

SKIPPER

yacht

deck

Wist jij dat sommige Amerikaanse plaatsnamen een Nederlands tintje hebben? Zo was New York ooit Nieuw Amsterdam en is de wijk Harlem vernoemd naar Haarlem. De plekken zijn niet meer van ons, maar de taal is blijven hangen. Lange tijd hadden Nederlandse zeelieden, kaartenmakers en scheepsbouwers veel invloed op de maritieme wereld. Zo namen buitenlandse zeelieden, waaronder Engelsen, allerlei Nederlandse woorden over. En met ruim anderhalf miljard Engelssprekenden wereldwijd is de kans groot dat iemand vandaag nog 'skipper', 'yacht' of 'deck' zegt, zonder te weten dat die woorden eigenlijk oer-Hollands zijn.



Wie eet de meeste pannenkoeken?

Een Zuid-Afrikaanse toerist wist maar liefst 22 pannenkoeken te eten! Hiermee pakte hij het record voor pannenkoeken eten op de boot in Rotterdam. We raden niet aan dit na te doen.

Een restaurant op het water, een ballenbak onder het dek en zelfs recordpogingen pannenkoeken eten. Welkom aan boord van de Pannenkoekenboot Rotterdam. Hier mag je je pannenkoeken versieren. En... zoveel eten als je wilt!

De boot ligt aan de Parkhaven. Daar begint de indrukwekkende vaartocht, waar je geniet van de Rotterdamse skyline, de Euromast en het ss Rotterdam. Manager Wendy Nolting werkt er al jaren met plezier: 'Je hebt een waanzinnig uitzicht. En we hebben een leuk team.' De vaartocht

onder de Erasmus- en Willemsbrug door verveelt nooit.

Gouden bal

Kinderen zijn dol op het varen én de ballenbak. Wie daar een gouden bal vindt, krijgt een ijsje. 'Ze worden er helemaal happy van.' Er zijn ook vaste gasten. 'Een vrouw komt al jaren elke maand terug', zegt Wendy. 'Onze boot hoort bij Rotterdam,

net als de Euromast. We zijn er voor jong en oud, voor verjaardagen, gezinsuitjes en alles er-tussen. En met uitzicht op de skyline, imposante cruiseschepen en iconische bruggen, is het een unieke ervaring.' Vooral de avondvaart is favoriet: 'Dan is het echt magisch.'

Nutella

Aan boord is het smullen geblazen. Je kan kiezen uit een appel-, spek- of traditionele pannenkoek. Je doet erop wat je wil, van zoet tot hartig. Het meest populair? Nutella. 'We blijven maar potten bestellen', zegt Wendy

lachend, die nergens meer van opkijkt. 'Kinderen maken er echte kunstwerken van met smarties, speklies, rozes, aardbeien en suiker. Of een vader die stapelt met pannenkoeken.' Maar een pannenkoek

met brie en ei? Dat blijft ze een vreemde combinatie vinden. En ze vertelt dat een van de kinderen eens tegen haar zei: 'Sinds ik bij jullie heb gegeten, vind ik de pannenkoeken thuis niet meer lekker.'

Win tickets voor De Pannenkoekenboot Rotterdam

Doe mee aan de prijsvraag en maak kans op gratis meevaren mét pannenkoeken voor twee personen. Onze vraag: Pannenkoekenboot Rotterdam heeft zijn vaste ligplaats in de Parkhaven; welke twee rivieren verbindt de Parkhaven? Mail je antwoord mét je telefoonnummer vóór 23 januari 2026 o.v.v. 'Pannenkoekenboot' naar havenkrant@portofrotterdam.com. De prijswinnaar krijgt bericht.

Wendy's favoriete pannenkoekenrecept

Zij kiest voor de pannenkoeken met spek, champignons en schenkstroop.

Deze ingrediënten heb je nodig: 350 g bloem, 3 eieren, 700 ml melk, snufje zout, boter om in te

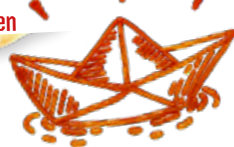
bakken, 250 g ge-rookte spekreepjes of ontbijtspek, 300 g champignons (in plakjes), schenkstroop naar

smaak. Eerst maakt Wendy het beslag van bloem, melk, eieren en een snufje zout. Daar-

na bakt ze spek en champignons in de pan en giet ze het beslag erbij. Zodra de pannenkoek aan beide kanten

goudbruin is, komt het belangrijkste: een flinke scheut stroop erover!

Tip van Wendy: voeg een extra eitje toe aan het beslag, dan is het eindresultaat nog lekkerder.



Vraag het



DE HAVENMEESTER

Wat als er plotseling mist optreedt in de haven? Wat doet de havenmeester dan?

'Mist is een van de lastigste weersomstandigheden in de haven. Je kunt het soms zien aankomen, maar het overvalt ons ook regelmatig. We werken nauw samen met de sleepdiensten en de loodsen. Daarbij hebben we contact met het KNMI. In de haven zelf beschikken we over diverse zichtmeters: sensoren die het zicht meten. Niet alle schepen mogen met mist zomaar de haven in varen of verlaten. Bij dichte mist gelden strikte regels. Wanneer het zicht 500 meter of minder is (in een speciale doorgang tussen de haven en Dordrecht geldt de regel: 1000 meter of minder), dan geldt de mistregeling: schepen met sleepboten moeten dan vooraf overleg voeren met de sleepdienst of ze mogen varen. Onder de 200 meter zicht bespreken we per schip of het veilig is om te varen. Vooral voor sleepboten is dat spannend: die moeten grote schepen vastmaken, soms zonder ze te kunnen zien. Schepen hebben radar, gps en elektronische kaarten aan boord. Dat helpt enorm, maar kleine vaartuigen zie je niet altijd op radar. Daarom blijft varen in mist altijd risicovol. De rol van de havenmeester is dus erg belangrijk. Wij zijn de spin in het web. We overleggen met meerdere partijen. Samen bepalen we wat wel en niet kan. Dat is soms spannend, zeker als het zicht ineens wegvalt.'

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

Kerstman op een speedboot

Vergeet rendieren en sleeën: de kerstman vaart tegenwoordig in een boot naar containerschepen, tankers en bulkcarriers. En nee, hij draagt geen rood pak, maar een overall en veiligheidshelm. Veiligheid staat voorop, ook voor de kerstman. Stel je voor: het is eerste kerstdag, ergens op de Grote Oceaan. De



bemanning verzamelt zich in de messroom, de koffie pruttelt, en dan komt een mysterieuze doos tevoorschijn. Wat zit erin? We zullen het verklappen: een geheugenstick met daarop een kerstdienst van de koopvaardijpredikant en internationale kerstmuziek; maar ook een persoonlijke brief en een bonte verzameling cadeautjes, van praktische gadgets tot kleine verrassingen.

Soms worden ze verdeeld via lootjes, soms via een 'rad van avontuur'. Hoe dan ook: het is even écht kerst. Wie die dozen maakt? Dat doen vrijwilligers van Comité Kerstfeest op Zee in Rotterdam. Dit is een hartverwarmend initiatief dat zeelieden al sinds 1947 verrast met een kerstdoos vol cadeaus, muziek en een vleugje thuisgevoel. De vrijwilligers beginnen al in april met

het uitkiezen van de cadeaus. En vanaf september gaan de dozen de wereld over. Oké, een speedboot heeft de kerstman dus niet nodig. De kerstgedachte reist sneller dan welk vaartuig dan ook. En hij brengt geen speelgoed, maar iets veel waardevollers: een moment van verbondenheid, ver op zee. Meer info: kerstfeestopzee.nl

De haven als schilderatelier

Een kunstenaar zonder atelier. Voor aquarellist Dick Callier is de haven zijn werkplek en inspiratiebron in één.

Schilderen zit de Rotterdamse kunstenaar Dick Callier in het bloed. 'Ik kom uit een nest van elf kinderen en ze schilderen allemaal.' Al vijftig jaar is hij ermee bezig. Als jongeman zocht hij elke ochtend een plekje aan de rivier de Rotte in Hillegersberg, nog voordat zijn werkdag begon bij het familiebedrijf in schilder- en tekenmateriaal. 'Ik stond om half zes op om te schilderen. De opkomende zon maakt dat tot het mooiste moment van de dag.' Vier uur later vertrok hij met een verse aquarel in zijn tas. 'Mijn dag kon dan niet meer stuk.'

Dicks favoriete havenspot is de landtong bij Rozenburg. 'Het mooiste aan deze plek vind ik alle technische vernuften, de grote schepen die er liggen en de schepen die geladen zijn met, jawel, schepen.' Zijn interesse in de haven begon in zijn vaders zaak. Daar kwamen veel havenmensen over de vloer. 'Hun verhalen, en wat ik erover las in de krant, vond ik interessant.'

Natuurkrachten

Dick schildert graag de kade en de schepen eromheen. Deze tafereelen zoekt hij het liefst in het echt op, omdat de levendigheid van de haven zijn werk versterkt, vertelt hij. 'Buiten schilderen laat je schilderij leven. De indrukken verwerk ik direct in mijn aquarellen.' De schilder wordt druk

bezocht in de buitenlucht. Niet alleen door mensen, maar ook door natuurkrachten. 'Wanneer het water uit de hemel valt op het papier, of als het vriest, dan gebeurt er iets met de structuur. Het water trekt erin. Eerst schrik je ervan, daarna ga je ermee spelen. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als ik er een lichtere verf overheen zet?' Dick gaat rechtop zitten en glundert: 'Dat vind ik het leukst aan aquarellen. Je kan met de kleuren spelen, ze worden feller als de verf snel opdroogt. Bijvoorbeeld wanneer de zon schijnt.'

En plein air

Vaak komen er nieuwsgierige mensen om de kunstenaar heen staan. Hij krijgt koffie aangeboden, ze vertellen verhalen, maar nooit hoort hij iets negatiefs over zijn werk. 'De verhalen en de mensen, dat vind ik het mooiste aan buiten schilderen.' En plein air noemt hij dat. Op deze manier heeft Dick ook de vrienden ontmoet met wie hij schildert. Samen hebben ze de Maasvlakte zien veranderen vanachter hun schildersezels. Ze zijn zelfs een keer achtervolgd door de politie toen ze een afgelegen plek in de industriële haven zochten om te schilderen. 'Ze vroegen ons wat we daar deden', lacht Dick. 'Zodra we onze materialen uit de auto pakten, begrepen de agenten dat we gingen schilderen en verontschuldigde ze zich.'

Expositie

Wil je het werk van Dick met eigen ogen zien? Houd zijn website in de gaten waarop hij zijn exposities aankondigt: holland-aquarel.nl

AGENDA

• Lekker op stap •
in de haven

FOTO: GETTY IMAGES

Fossielenjacht

Tijdens het opspuiten van de Maasvlakte zijn hyenakeutels en mammoetbotten gevonden, maar er ligt nog meer. Speurders opgelet: op zo 14 en do 18 dec vertrekt een fossielen-expeditie bij Portlantis. Pak jezelf lekker warm in en vergeet je waterdichte schoenen niet! Tijden en tickets via **portlantis.nl**



FOTO: GETTY IMAGES

Winterwonderland

Vlak voor Kerst wordt de Oude Haven een winterwonderland! Geniet van de sfeervolle après-ski bar, warme glühwein en knusse vuurtjes. De Kerstman komt regelmatig langs, en voor kinderen zijn er leuke activiteiten. De Rotterdamse Kerstmarkt is dagelijks van 12.00 – 21.00 uur geopend. **derotterdamsekerstmarkt.nl**



FOTO: BDMUSEUM

Smokkelwaar

De Rotterdamse haven is de toegangspoort van Europa. Ook voor smokkelwaar, zoals laarzen van slangenleer of brokken koraal. Tijdens een exclusieve kinderrondleiding op zo 21 dec leer je alles over deze verboden voorwerpen. Leeftijd: 6-12 jaar. Info via **bdmuseum.nl**

Bijnamentour

De Zwaan, de Hef, de Love Bridge. Weet jij welke bruggen dat zijn? Nee? Hop op za 10 jan op de gele tram voor de Rotterdamse Bijnamen Tram-tour en laat je bijscholen. **scheurmailrotterdam.nl**



Creativus

Port Pavilion

Op zoek naar inspiratie voor een (haven)uitstapje? Stap dan binnen bij Port Pavilion. Hier vind je een overzicht van alle (fiets)routes, uitkijkpunten, tours, attracties, stranden en natuur- en recreatiegebieden in en rond de haven. Ook krijg je hier ideeën voor complete dagtrips.

Schiedamsdijk 68, Rotterdam

Hardlopen langs de Maas

Wind in je haren, uitzicht op het water. Ren mee met de Maasrun op ma 29 dec, zoals elke laatste maandag van de maand. Verzamelen om 19:30 uur bij de Erasmusbrug. Kijk op: **uitagendarotterdam.nl/agenda/de-maasrun**



Creativus

FOTO: GETTY IMAGES/AL

Olie als water

Het water spat bijna van de doeken af. De Vlaardingse marineschilder Arij Pleijsier is gefascineerd door zeegezichten, stormen en schipbreuken. Nieuwsgierig?



FOTO: MUSEUMVLAARDINGEN

Bezoek de Blauwe Salon in Museum Vlaardingen voor een overzicht van zijn bijzondere werk. **museumvlaardingen.nl**



FOTO: GETTY IMAGES

AI op de werkvloer

AI neemt het over. Maar is dat reden voor paniek? Welke taken in de haven worden overgenomen door AI? Wat betekent dat voor werk en opleidingen? Daarover gaat het gesprek op ma 19 jan om 20 uur bij debatpodium Arminius. Tickets via: **eur.nl/evenementen/overzicht**

Online meer Havenkrant

De Havenkrant alweer uit? En snak je naar meer havennieuws? Geen nood, ga naar de online Havenkrant. Deze is interactief, bevat extra artikelen, video's en beschikt over een uitgebreid archief. Ook kun je je hier inschrijven voor de Havenkrant-nieuwsbrief. Zo weet je zeker dat je nooit een update over de haven mist. Scan de QR-code hiernaast of ga naar: **havenkrantonline.nl**

Ook op Instagram, Facebook, X en YouTube 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

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. Gezien de productietijd van de Havenkrant kunnen we de actualiteit van de gegevens niet altijd garanderen. Check online de laatste stand van zaken. 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 530.000 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

Havenbedrijf Rotterdam: Erik Stenhuis (hoofdredacteur), Emilie Lever-Puylaert (eindredacteur), Lex Bezemer, Kai Vergouwe, Jelle Gunneweg, Marjan van der Marel, Richard Oosterhof, Judy Schnitger-Zwinkels, Gijs Warmenhoven (redactie).
Maters en Hermen communicatie en journalistiek: Marcel Gansevoort, Rody van der Pols (redactie), Jan Peter Hemminga (art direction)

Mis je iets in de Havenkrant?

Mail ons en wie weet schrijven we erover!
havenkrant
@portofrotterdam.com

Dag van de Haven

Hoe ziet de haven van de toekomst eruit? En welke keuzes moeten we nu maken? Die vragen staan centraal tijdens de Dag van de Haven op woe 14 jan, georganiseerd door Havenvereniging Rotterdam, Jong Havenvereniging en het Havenbedrijf Rotterdam. In het Nieuwe Luxor Theater buigen honderden professionals én havenliefhebbers zich over grote vraagstukken. Met inspirerende sprekers en volop ruimte om ideeën uit te wisselen. Iets voor jou? Programma en aanmelden via: **havenvereniging-rotterdam.nl**



Lichtjesparade

Zonder licht zie je niets in de haven. Maar achter deze praktische logica zit schoonheid verborgen. Wie langs de Maas woont, is bekend met het nachtelijke, industriële licht-spektakel. Voor ieder ander valt er nog een hele wereld te ontdekken. Stap bij Portlantis aan boord van de rondvaartboot en beleef een avontuurlijke tocht langs het verlichte decor van de Rotterdamse haven. Een gids vertelt onderweg alles over wat oplicht. Of juist verborgen ligt in de duisternis. Info en tickets: **portlantis.nl**



FOTO: GETTY IMAGES

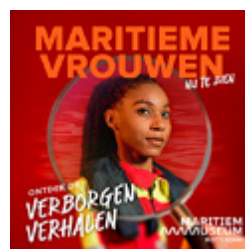
Maritieme Vrouwen

TE ZIEN TOT DE ZOMER VAN 2027



FOTO: MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM / ANOESJKA MINNAARD

Vrouwen aan boord is al eeuwen een ding. Sommigen waren visser, anderen piraat. Of ze runden een werf en bouwden schepen. 'De aanname is dat vrouwen er eigenlijk niet waren en dingen niet konden, wilden of deden.



Maar dat beeld klopt niet', zegt Irene Jacobs, conservator bij het Maritiem Museum. De nieuwe tentoonstelling Maritieme Vrouwen wisselt historische verhalen af met verhalen van nu. Een ode aan stoere vrouwen op het water. **maritiemmuseum.nl**