

## ROTTERDAM

### IN 'S LANDS ECONOMISCH HART KLOPPEN DE HARTEN VAN ECHE MENSEN

# De ware gezichten van de haven

De haven van Rotterdam blijft een garantie voor zakelijke superlatieven vol duizelingwekkende cijfers. Hart van de economie, de grootste, de langste... Maar achter die koele statistieken schuilen echte mensen als John de Roode en Leen van Popering, met oprechte liefde voor wat onwetenden zien als smerig industriegebied.



- John de Roode, met chef van de keuken Nathalie Folmer, in zijn Courzand, voor de replica van de SS Alkmaar. Foto's Rias Immink

- Leen van Popering tapt bier met achter hem de bedrijvigheid van de petroleumhaven.

Soms slentert hij op zondag over het dan verlaten terrein van voorheen de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en voelt hij zich intens gelukkig. Waarom? Omdat hij, John de Roode, hier thuis is. In Heijplaat, dat wonderlijke dorp verscholen tussen duizenden containers in de haven van Rotterdam. „Als ik hier loop, bekruipt mij een fantastisch gevoel.”

Hij is er in 1955 geboren, z'n opa, oma, ooms, allemaal bouwden ze mee aan megaschepen. Buffelen achter besmeurde machines, tot de schafttoeter snerpte en ze even naar huis mochten voor een snelle hap en dan weer aan de slag, want alles draaide om Werken en De Fabriek, zoals ze de Rotterdamse Droogdok Maatschappij noemden.

Op z'n veertiende ging hij vanaf Heijplaat varen op tankers van de Calpam, op z'n 26e begon hij voor zichzelf door op varende schepen pompen te repareren en inmiddels is hij eigenaar van het bedrijf Roodhart, gespecialiseerd in reparaties. In de grootste haven van Europa, de trots van Rotterdam. En toch... „We hebben hier ook heel veel verkwanseld”, zegt De Roode, doelend op het wegvallen van grootmacht RDM en Verolme, als mammoettankerbouwer. De scheepsbouw kreeg een knauw, waar computergestuurde industrie en overslag floreerden.

Aanvoer van 321,2 miljoen ton, afvoer van 140 miljoen ton, 29.022 zeeschepen per jaar, 105.000 binnenvaartschepen in de haven met een marathonlengte van 42 kilometer en een oppervlakte van 12.643 hectare, 1500 kilometer pijpleidingen, 175.000 arbeidsplaatsen, ruim 21 miljard euro toegevoegde waarde, 3,1 procent van het Bruto Binnenlands Product... Duizelingwekkende cijfers uit het hart van de Nederlandse economie, maar in dat hart kloppen de harten van echte mensen, dat van John de Roode misschien wel het hardst.

Een bijna volledig digitaal draaiende terminal, die in de eeuw van de vooruitgang platgelegd kan worden door hackers, innovatie, steeds meer managers, kranen zonder machinist, transportwagentjes zonder chauffeur, kil en koud... De ondernemer uit Heijplaat moet er mee leven, maar dan alsjeblieft wel in een waas van nostalgie.

We zitten in eetcafé Courzand in zijn geboortedorp, het karakteristieke gebouw waarin ooit de RDM-arbeiders naar films en theater keken en waar hij zelf als jonge jongen de wilde feesten meemaakte van koppelbazen van het type Frans de W., alias Pappa Blanca, bij wie het geld-als-water over de kade klotste.

Courzand dreigde te verzuipen in de vooruitgang, zoals eerder De Fabriek, die het gemeenschapshuis lang geleden bouwde. Er stond een replica van de SS Alkmaar, waarop De Roode een kwart eeuw geleden al een eerste bod

uitbracht. Dit jaar kon hij het kopen, omdat de eigenaar van Courzand de strijd opgaf. De Roode kocht het café (ooit vermaard vanwege z'n papegaai en z'n vliegende hond) er maar meteen bij, onder het motto: er is al genoeg authentieks uit de haven verdwenen. Verstoken van enige horeca-ervaring, maar wel gezegend met Rotterdamse werklust bracht hij samen met zestig mannen de tent in zes weken volledig terug naar de tijd waarin RDM over Heijplaat waakte: een hoog rond plafond, kiekjes van z'n opa met diens blote klauwen werkend aan een schip, op het podium uiteraard de replica van RDM-trots de SS Alkmaar en daarboven een immense foto, die het hele verhaal van Heijplaat vertelt.

„De SS Rotterdam, daarachter De Fabriek, daarachter het droogdok en daar weer achter Heijplaat... Zo mooi.” Hij zat lang met zijn bedrijf op het oude terrein van RDM, 't gaf hem een magisch gevoel. Dat hij daar (met bloedend hart) weg moest, kan hij wel begrijpen. Het Alberda College kwam op die plek, opleiding voor lassers en andere noeste handwerklieden. Jonge innovatieve ondernemers zitten er ook inmiddels. „En dat geeft Heijplaat toekomst.” Nu zit hij met 100 man personeel op een lap grond van 12.000 vierkante meter op de grens van Heijplaat en de Waalhaven. We rijden er naartoe, langs al die containers en hijskranen. En langs café Het Vliegveld. „Daar komen alleen transporteurs, bij ons uitsluitend mensen uit de scheepvaart”, zegt De Roode. „Of het bij ons niet gezelliger is?” Hij grijnst. „Misschien wel, maar daar gaat het niet om. Transporteurs zoeken elkaar op in Het Vliegveld om te netwerken. Ook tijdens de lunch zijn de meesten in de haven met de arbeid bezig.”

We stappen zijn bedrijf binnen en wanen ons subiet in de stuurhut van een klassiek schip. Zijn kantoor oogt als een captain's room, inclusief schilderijen met schepen uit vervlogen tijden. „Mooi hè? Zodra ik vrij ben, stap ik op een boot. En 's avonds rij ik vaak nog even door de Botlek. Al die lichtjes, al die bedrijvigheid, fascinerend.”

Wij zetten koers naar Europoort en Rozenburg, waar je ooit 's morgens dronken Schotten uit de tuinen kon vissen na uit de hand gelopen drankgelagen bij de Pico Bar. Langs het Calandkanaal, waar het grootste kraanschip ter wereld Thialf (hijscapaciteit van 14.200 ton) ligt, naar de kop van de Landtong. Een bejaarde meneer uit Brielle met helm en racefiets kijkt naar de tankers die vanaf de Noordzee de Nieuwe Waterweg op komen varen. „Dit is het mooiste plekje van Nederland, maar bijna niemand weet het”, zegt hij.

We rijden een stukje terug richting de stad, door de Botlek, domein van de petrochemische industrie. Tussen snelwegen die zich als spaghettislierten langs indrukwekkende raffinaderijen slingeren, door denderende goederentreinen bereden spoorrails en een petroleumhaven ligt Brasserie De Rotterdammer. „Dit is de slechtste horecaplek van het land”, zegt uitbater Leen van Popering met gevoel voor ironie. „De Botlekbrug even verderop verbreekt het wereldrecord storingen, vanaf de snelweg moet je een stuk omrijden om

hier te komen en mijn burens zijn Shell, Ballast Nedam, Odfjell, Aluchemie en Esso.”

Wat doe je hier dan?

„Genieten”, zegt hij. „Al die prachtige koppen in mijn tent, ik ga ze stuk voor stuk fotograferen en hier ophangen. Totaal verschillende mensen met één overeenkomst: ze zijn allemaal aan het werk. Je ziet meteen of er een trucker of een schipper binnenkomt. Truckers zoeken contact, gaan met een frisdrankje aan de stamtafel zitten. Schippers willen een stevige pot bier aan de bar, desnoods in hun eentje.”

Van Popering had kroegen en een hotel in het centrum van Rotterdam. Toen het even tegenzat in z'n leven, kreeg hij de kans op een nieuwe start in de Botlek. Hij heeft er met beperkte middelen iets moois van gemaakt. De lampen boven de bar zijn bouwhelmen van de burens, olietonnen dienen als stamtafeltjes, stukken van containers staan ter decoratie voor de verwarming. Vroeger, in de tijd van Ketelbinkie, stond deze tent er al, toen onder de naam Botlekbrug. Berucht waren de Boerenavonden, met zoveel drank dat laveloze gasten de volgende dag levenloos uit de haven moesten worden gevist. Van Popering heeft de tekst van Ketelbinkie, geschreven door Anton Beuving, op een muur laten schilderen.

Toen wij uit Rotterdam vertrokken,

Met de Edam, een ouwe schuit.

Met kakkerlakken in de midscheeps

en rattennesten in 't vooruit.

Toen hadden we een kleine jongen,

de 'ketelbink' bij ons aan boord...

Tijdens de onthulling van de tekst ging iedereen staan. „Want voor ons Rotterdammers is Ketelbinkie het volkslied”, zegt Van Popering gekscherend. Af en toe haalt hij met een busje stadgenoten op voor een thema-avond over het stoere havenleven, maar meestal zit hij tussen de werkers. Directeuren, met een flesje rood en zandhaai aan een tafeltje. En schippers, met bier en een uitsmijter voor zich op de bar. „De chemie van de haven”, noemt de waard de potpourri van klandizie. „Later op de avond komen de ondeugende liedjes.”

Hoe dichterbij je, de haven volgend, bij de Noordzee komt, hoe verder je afdrijft van dat sfeertje. Op de Eerste Maasvlakte was het ooit wild west: kogelgaten in

de verkeersborden, straatraces, illegale rijlessen, legale vrijpartijen. Nu regeert de gecontroleerde computergestuurde bedrijvigheid. Op de Tweede Maasvlakte staat, op een grote kale stenen vlakte, het splinternieuwe 'truckerscafé' Routiers. Vier mevrouwen achter de receptiebalie om de financiën van het parkeerterrein te regelen, een ruimte met wasmachines, -drogers, douches. En een café, sterielier dan een laboratorium. „Kil en koud”, zou John de Roode zeggen. Gelukkig is zijn Courzand er nog. En zijn captain's room. Als havenparels van de nostalgie.

Bron: Telegraaf, 30-10-2017