



Met Evides drinkwaterboot
door Rotterdamse haven

‘MOGEN WIJ EEN SLOKJE WATER?’

TEKST LOES ELSHOF | FOTO'S DANIEL VERKIJK, LOES ELSHOF

E



Dirk van Meijeren



Henk Bezemer

Evides Waterbedrijf levert niet alleen drinkwater in Zuidwest-Nederland maar ook aan binnenvaartschepen in de Rotterdamse haven. Als antwoord op de groeiende vraag is vanaf januari de vaardienst flink uitgebreid. Behalve in de stadshavens en de Botlek, kunnen nu ook schippers in de Europoort en Maasvlakte dagelijks vers drinkwater aan boord krijgen.

Bij het ochtendgloren zijn de Evides-schippers Dirk van Meijeren (51) en Henk Bezemer (58) van hun Rotterdamse kantoor samen in de auto in westelijke richting naar de Scheurhaven aan het einde van de landtong Rozenburg gereden. De landtong, slechts enkele tientallen meters breed, is een kilometerslange doodlopende weg met een flinke berm. Langs de tweebaansweg staan hoge windmolens. Ze produceren een bescheiden zwoesj-geluid dat net boven de wind uitkomt. Links vanaf Rotterdam gezien bevindt zich het Calandkanaal, rechts de Nieuwe Waterweg. Continu varen schepen aan weerszijden richting zee en stad voorbij.>

In de Scheurhaven wacht de tankboot Waterman aan de steiger. Het natte dek glanst in een flets ochtendzonnetje. De onderdekse compartimenten zijn de vorige werkdag volgetankt met 100 ton drinkwater. Als de boot in gereedheid is gebracht, de motor draait en het koffieapparaat aan staat, haalt Dirk de hendel over en koerst de Waterman richting de Rozenburgse sluis. "Eerst een rondje Calandkanaal." Direct gaat de mobil af. "Waterboot Evides, goedemorgen", antwoordt Dirk en luistert met een strak oog gericht op het spiegellende wateroppervlak voor zich. "Tot hoe laat lig je daar? Oké." Zeven drinkwaterleveringen staan gepland, maar de meeste aanvragen komen tijdens het varen. Gemiddeld handelen ze er 20 tot 25 per dag af. "De schippers kennen de routes en zien ons aankomen. We toeteren als we langsvaren. Ze kunnen ons ook oproepen via de marifoon of een witte vlag hijsen. Dat laatste gebeurt nog zelden." In een stralend zonnetje bereikt de Waterman de eerste klant: tankerschip Volharding 6 ligt naast de zee-tanker Maersk Barry. "Overslag van eetbare oliën direct van schip naar schip", licht Dirk toe en manoeuvreert zorgvuldig langs. Op het dek begroet Henk de bemanning en bevestigt de touwen. Hij rolt de slangen uit, stapt over naar het andere schip, sluit de slangen aan en start de pomp - de slangen bollen direct op. Na enkele minuten haalt Henk het materiaal weer in. Hij zwaait naar de bemanning, keert terug naar binnen en schenkt koffie in.

Schippersfamilie

Beiden komen uit een schippersfamilie en hebben jarenlange ervaring in de binnenvaart. Henk is 34 jaar geleden begonnen op de waterboot, tegelijk met de ingebruikname van de Waterman. Dirk werkt er intus-



sen twintig jaar: "Sinds mijn jeugd ben ik aan het reizen. Deze baan met dagdiensten was een speld in een hooiberg." Waar ze ook komen, de waterschippers worden steevast hartelijk begroet. Het lijkt een kleine wereld op het water. "Soms zegt iemand: 'Ken je mij nog?' Dan blijken we op hetzelfde schippersinternaat te hebben gezeten." De waterboten varen sinds 1906. Daarvoor haalden de schippers hun drinkwater meestal gewoon met een emmer uit de rivier. Door de industrialisatie raakte het oppervlaktewater meer en meer vervuild. De gemeente Rotterdam zocht naar een oplossing om schippers net als burgers van schoon drinkwater te voorzien. Ruim een eeuw lang bedienden de waterboten hoofdzakelijk de stadshavens en de Botlek. Maar ondanks de westwaartse uitbreiding van de havens en de toename van het scheepvaartverkeer voeren de schippers slechts een keer per week - op woensdag - vanuit Rotterdam naar de Europoort: een tocht van 2 uur heen en 2 uur terug: 30 km met een vaartje van 15 km per uur. "We hadden te weinig tijd om alle aanvragen af te handelen." Met de ingebruikname begin dit jaar van de extra waterboot voor de Europoort en

de Maasvlakte, 'Wijk 4' genaamd, wil het Havenbedrijf zich een goed gastheer tonen voor de binnenvaart.

Geen tijdverlies

Eerst 3, nu 4 waterboten varen dagelijks een vaste route. Schippers kunnen kosteloos tot 6 kuub water afnemen, die zijn inbegrepen bij het havengeld. Daarnaast zijn er bij de Dintelhaven en de Van Brieneoordbrug vaste tappunten. Maar die gebruiken schippers alleen als het niet anders kan. Want een extra stop betekent tijdverlies. Vers water, brandstof en smeerolie worden bij voorkeur tijdens het laden en lossen ingeslagen. De waterlevering draait om snelheid en flexibiliteit. "Bij varende schepen komen we langs en we koppelen de boten. We zijn er ook met vorst en zware storm. Bij potdichte mist varen we op radar. Als aan boord 's nachts is gewerkt en iedereen slaapt, regelen we de waterlevering zelf. Je laat de binnenvaartkranten achter zodat de bemanning weet dat we zijn geweest." De schipper van containerschip Jacobus meldt zich via de telefoon. "Piet, je bent nu in de Margriethaven en rond de middag in de Europahaven? Dan zie je ons daar verschijnen", reageert Dirk en noteert de klant voor de Maasvlakte. "Zo'n containerschip vaart de hele dag rond: hier een paar containers erbij, daar een paar eraf totdat alle lading is gewisseld." Evides bedient overigens alleen de binnenvaartschippers; zo'n 13.000 klantcontacten en circa 90.000 kuub water per jaar. De commerciële leverancier Hatenboer Water brengt drinkwater van Evides naar zeeschepen. "Soms gaat de inhoud van een waterboot in één keer in een zeeschip. Wij bedienen veel meer schepen met kleinere hoeveelheden." Naast Nederlandse binnenschippers varen veel Duitsers en Belgen in de



haven. Een *darm* is Vlaams voor de slang, en de watertank is een waterbak, weet Henk. "Wij spreken altijd de taal van de schipper", zegt Dirk. Door het gebrek aan Nederlands personeel hebben veel schippers Oost-Europese bemanningsleden. *Nur schlauch*, alleen met de slang rechtstreeks in de watertank, roepen de Oost-Euro-

Waterman om. "Zouden wij een slokje water mogen?", vraagt de schipper van bunkertanker Jade die in het vizier is gekomen. Een Lets bemanningslid groet hen met een vriendelijk 'goede-morgen'. Het schip ligt hoog op het water, maar zonder moeite pakt de man de slangen over van Henk. De Jade brengt brandstof 24/7 rond

'We zijn er ook met vorst en zware storm. Bij potdichte mist varen we op radar'

vallende landmark aan stuurboord. De Waterman passeert een fors zeeschip dat gekeerd moet worden naar zee. Een sleepboot en een duwboot zijn bezig dit huzarenstukje te volbrengen. Dirk wijst op vuilnisboot Invotis, die met een kraan het afval van boord tilt. Dirk: "Die boot is nog van de broer van mijn opa geweest. Toen zag hij er beter uit." En daar is de TNB Pride die tonnetjes smeerolie overlaadt. "Elke dag in de haven is anders."

De zon heeft terrein moeten prijsgeven aan zware wolkenpartijen die met grote windsnelheid worden voor geblazen. De Waterman keert terug naar de Scheurhaven. Bijvullen bij het inlaadpunt en dan door naar de Maasvlakte waar de meeste boten liggen. Dirk: "Soms zeggen mensen: een beetje rondvaren, dat is makkelijk. Maar vergis je niet: het is heel hard werken. Naast het varen en tanken doen we tussendoor de administratie en al het onderhoud aan boord." Hij wijst trots op glimmend zeegroen geverfde onderdelen en het egaal grijze dek. "Een schipper zorgt goed voor zijn boot. Een plekje roest zal je hier niet aantreffen."•



Henk Bezemer draagt een winddicht jack met geïntegreerd zwemvest

peanen hen soms toe. Maar dat doen de watermannen niet. Ze maken altijd een vaste aansluiting om de kwaliteit van het drinkwater te garanderen en druk op de waterstraal te houden. Op het dek staat een bak met verlopen en koppelstukken open, waar altijd wel iets op past. "We hebben een stuk slang waarop 'Nur Schlauch' staat. Dat geven we ze soms - als grap."

Cowboys

Bij de Rozenburgse sluis is het vanochtend rustig, de gordijnen van de woonverblijven op een handvol schepen blijven dicht en dus keert de

in de haven: "Voorheen was het altijd tobben voor hen om aan drinkwater te komen", vertelt Dirk. Dan is het naastgelegen tankschip Alaska aan de beurt. Het blijkt lastig te benaderen. "Even goed opletten." De Waterman heeft geen kopschroef die de stuurbeweging kan corrigeren. Bovendien is er veel deining en weinig ruimte bij de steiger. Maar dan ligt de Waterman goed en Henk werpt zijn lasso in één keer over de paal. "Ze noemen ons de cowboys van de haven", grapt zijn collega.

De stalen arm van de Maeslantkering die op de landtong rust, vormt een op-