

Alle hens aan dek in haven

In Rotterdam ruim 8000 vacatures open

door Edwin van der Schoot

ROTTERDAM • Werkgevers in de Rotterdamse haven hebben grote moeite om voldoende personeel te vinden. Inmiddels staan er meer dan 8000 vacatures open, en dat aantal blijft oplopen, mede vanwege de energietransitie.

Dat becijfert Deltalings, de belangrijkste ondernemersorganisatie in de haven. De vacatures zijn over de hele linie, van petrochemie tot en met containeroverslag en ict-functies. Sinds afgelopen voorjaar

loopt het aantal openstaande vacatures rap op.

De werkgevers hebben hun hoop enerzijds op het

Noodzaak om ook elders in EU te werven

Werkgevers in de Rotterdamse haven hebben grote moeite om voldoende personeel te vinden. Inmiddels staan er meer dan 8000 vacatures open, en dat aantal blijft oplopen, mede vanwege de energietransitie.

krachten ruim overtreffen."

Vrijdag begint de 44e editie van de Wereldhavendagen, waar-

bij door middel van excursies, tentoonstellingen en een cultureel programma de aandacht op de haven wordt gevestigd. In en rond de haven werken in totaal 385.000 mensen.

EXTRA HANDJES
PAGINA T22

Werkgeversvereniging Deltalings ziet ruim 8000 openstaande vacatures

Haven smacht naar extra handjes

Het inmiddels traditionele vuurwerk en de grote podia blijven in de kast bij de 44e editie van de Wereldhavendagen. Het evenement is door de jaren heen meer en meer een gelegenheid geworden waarbij bedrijven uit de haven zichzelf laten zien om jong talent aan te trekken. Anno 2021 is dat meer dan ooit bittere noodzaak, nu er ruim 8000 vacatures open staan in de Rijnmond.

door Edwin van der Schoot

De haven is westwaarts verschoven in de 21e eeuw. Uit de stad en de Maasvlakte op. De laatste containerterminal in de oude Waalhaven sloot in 2020. Uit het oog uit het hart? „Misschien een beetje, dus hebben we de Wereldhavendagen ook nodig om jongens en meisjes geïnteresseerd te houden,” zegt Bas Janssen, directeur van Deltalings. De ondernemersvereniging vaak getypeerd als de VNO-NCW van de haven, is echter bezorgd. En niet alleen om die vacatures.

Wat zijn uw ervaringen met de politiek? Havenbaas Allard Castellein roept met een steeds roder hoofd 'stikstof' en is heel kritisch over het gebrek aan ondernemerszin.

VC: „Ik denk dat de politiek, ook in Den Haag, heel goed begrijpt wat het belang van de Mainport Rotterdam is en wat er op het spel staat. Iets anders is of men in staat is om dat om te zetten in daden. Dat is complex. Ik hoop dat in het komende regeerakkoord grote stappen worden gezet, want we hebben er echt wel last van dat we met zijn allen al te lang met elkaar aan het zoeken en praten zijn.”

BJ: „Maar inderdaad, los in hemelsnaam snel die stikstofcrisis op.”

Als het woord haven niet in het regeerakkoord staat...

VC: „Dan ben ik teleurgesteld. Het zou me ook verbazen.”



Victor van der Chijs en Bas Janssen van Deltalings.

FOTO DIJKSTRA

Wie is wie?

Victor van der Chijs (VC) is sinds kort voorzitter van Deltalings. Hij was bestuursvoorzitter van de Universiteit Twente, werkte bij OMA van Rem Koolhaas, bij Schiphol en bij ING. **Bas Janssen (BJ)** is van origine advocaat, werkte voor het Havenbedrijf en is sinds 2016 directeur van Deltalings.

BJ: „Het lijkt me onontkomelijk, omdat we geweldige uitdagingen hebben, zoals de energietransitie, en wij hier nu net zitten waar die enorm vorm kan krijgen.”

Uw leden hebben de benodigde handjes helemaal niet voor de energietransitie.

VC: „De sociale transitie is ook belangrijk. Werkgelegenheid is geen probleem, wel het vinden van genoeg mensen die het werk kunnen uitvoeren. In Nederland zijn al meer banen dan mensen die de banen kunnen vervullen.”

BJ: „Voor groot, tijdelijk onderhouwswork komen al veel mensen uit het buitenland. Maar het zou ook heel fijn zijn als ze meer uit Rotterdam-Zuid komen.”

U heeft een onderwijs-achtergrond: Hoe groot is de stap die de lokale bevolking nog kan maken?

VC: „Die stap is groot en er zijn allerlei initiatieven om meer mensen erbij te betrekken. Zeker in Rotterdam en in het bijzonder op



Rotterdam-Zuid, waar echt nog wel veel mensen wonen die onvoldoende bij het arbeidsproces betrokken zijn. Maar de noodzaak staat niet ter discussie.”

De haven zet veel in op walstroom. Schepen in de haven die niet hun eigen dieselmotor gebruiken, maar de stekker in de wal steken. Looft dat?

BJ: „Je hebt er wel heel veel verschillende aansluitingen voor nodig om sche-

Het systeem functioneert niet meer

Is die energietransitie niet een bedreiging voor uw leden?

VC: „Ze trappen zeker niet op de rem, maar sommigen weten door onvoldoende duidelijk overheids-

beleid nog niet exact hoe en wat ze moeten doen of zijn afhankelijk van anderen. Maar de noodzaak staat niet ter discussie.”

De haven zet veel in op walstroom. Schepen in de haven die niet hun eigen dieselmotor gebruiken, maar de stekker in de wal steken. Looft dat?

BJ: „Je hebt er wel heel veel verschillende aansluitingen voor nodig om sche-

pen uit heel de wereld te ontvangen. Je hebt meer verschillende stekkers dan oplaaders voor mobiele telefoons. En het kost veel energie. Verder is het de vraag of schepen niet vanzelf duurzaam worden door hun brandstof, waardoor de aanleg van deze extra infrastructuur niet meer nodig is. Dat maakt de investeringsbeslissingen zo lastig.”

VC: „Walstroom begint met de beschikbaarheid van elektriciteit. Die moet opgewekt en gedistribueerd worden. En als onze chemie waterstof gaat gebruiken, dan moet dat er ook voldoende zijn. En de waterstof die de haven wil importeren, moet ook doorgevoerd kunnen worden naar de Duitse staal- en de Limburgse chemie-industrie. De wa-

terstof-infrastructuur moet dus snel aangelegd worden. En de beschikbare elektriciteitsinfrastructuur komt nu in het geheel niet in de buurt van wat we nodig hebben. Het systeem functioneert niet meer. Netbeheerders mogen pas bouwen als er vraag is, maar hier werkt het andersom. Als netbeheerder Stedin niet vroegtijdig de infrastructuur kan aanleggen, werkt het niet. En er zijn precedenten. Het nationale aardgasnetwerk is ook aangelegd, voordat huishoudens gas gingen afnemen.”

BJ: „Het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg zijn ook met een vooruitziende blik aangelegd. Die blik missen we nu in Rotterdam.”

VC: „Over 8,5 jaar moet er 55% reductie van CO₂-uitstoot zijn gerealiseerd. Voor de haven met haar kapitaal-intensieve industrie is dat morgen. Kijk maar hoe lang de aanleg van de Betuwelijn duurde of de Tweede Maasvlakte. En de grond ligt hier al vol, dus dat betekent veel inspraakprocedures. Wij pleiten voor een crisiswet, net als de Crisis- en herstelwet na de financiële crisis. De overheid kan het nu namelijk niet bijbenen. Ze moet een regieorgaan organiseren. Een minister van klimaat, die veel mensen, financiële middelen, wettelijke kaders en doelen krijgt, daar begint het mee. Anders lopen we totaal vast.”

U wilt dit buiten de democratische inspraak en controle plaatsen bedoelt u?

VC: „Maar wil je dat we de klimaatdoelen halen, of dat we over vijftien jaar nog aan het procederen zijn? Laten we zorgen dat we maar één keer naar de rechter hoeven, niet drie keer. Dat is ook democratisch.”

Staat de positie van de grootste haven van Europa, op het spel?

BJ: „Als we niet goed op-

De aanleg van de Tweede Maasvlakte verschoof de haven westwaarts, de stad uit. De Wereldhavendagen halen haar de stad weer in.

FOTO ANP/HH

letten, kunnen we die verspelen.”

„Nederland, let op uw saeck!”

VC: „Zeker. Hier wordt bijna 7% van het bruto nationaal product verdiend. Als Rotterdam niet goed functioneert, heeft Nederland daar last van.”