

Fair Ferry wil de zeilende passagiersvaart nieuw leven inblazen, om klimaat-neutraal reizen mogelijk te maken. Hoe ziet zo'n tocht eruit en hoe duurzaam is het nou echt? Redacteur Joris Westerveld wilde dat weleens weten en stapte aan boord van topzeilschoener én veerboot *Jantje*.

Tekst en beeld JORIS WESTERVELD

Klimaatneutrale veerboot

MET DE ZEILENDE FERRY NAAR LONDEN

De Veerhaven in het Rotterdamse Scheepvaartkwartier is een plek waar nieuw en oud elkaar ontmoeten. In het water vind je het houten havenkantoor en klassieke stalen zeilschepen, langs de kade statige 19de-eeuwse kantoren van reders en werven. Maar net daarachter begint de moderne stad: ver boven de dwarsgetuigde masten prikt de pas opgeleverde Zalmhaventoren, 's lands hoogste gebouw, in de wolken. Op een zonnige lentedag in april ligt hier ook een topzeilschoenertje uit Groningen, te blinken in de zon. Het jonge bedrijf Fair Ferry onderhoudt dit seizoen met *Jantje* een zeilende veerdienst naar Londen, de enige wereldstad op slechts anderhalve dag varen van hartje Rotterdam. Aan boord van *Jantje* ontmoeten oud en nieuw elkaar ook: met schepen als dit wil Fair Ferry de zeilende passagiersvaart, ruim een eeuw na zijn teloorgang, nieuw leven in blazen.

De gasten

Een voor een komen de gasten aan boord. Kapitein Marten Munstra en stuurvrouw Josefien Boonman verwelkomen ze hartelijk. Tijdens de oversteek gaan er tien passagiers mee, inclusief ondergetekende. Het blijkt een club van gevarieerd allooi. De eerste opstapper is Emery, een jurist uit Amsterdam. Hij gaat vrienden opzoeken in de stad waar hij jaren werkte, maar wil dat wel op een duurzame manier doen. Tijdens de lunch blijkt uit zijn veganistische dieet nogmaals hoezeer hij begaan is met het klimaat. Ook Teun (14), Hidde (12) en hun grootouders zijn hier vanwege het duurzame karakter van deze trip. Volgens opa Jan krijgen alle zes kleinkinderen een vakantie cadeau: “Teun wilde dat wel, maar het klimaat vindt hij eveneens belangrijk.” Teun zelf windt er inderdaad geen doekjes om: “Het is toch debiel dat mensen heel Europa doorvliegen? Bijvoorbeeld naar wintersport. Je kan net zo goed alles met de trein doen. Of met de boot, zoals nu.” De jeugd heeft moreel besef. Al snel gaat het gesprek over op memes, tussenuren en afkijken in de klas. Student en autogek Stijn en zijn vader Radboud zijn vooral mee voor het avontuur en voor een bezoekje aan Londen – zo ook medisch biologen Vera en Ivo, die een tijdje in de stad hebben gewoond en hun hart eraan hebben verpand. Ze gaan terug om hun favoriete restaurants en musea weer eens een bezoekje te brengen. Dan zijn we ingescheept. De kapitein start de niet zo CO²-neutrale dieselmotor en stuurt *Jantje* de Nieuwe Waterweg op.

Dit is zeilen

Met de stroom mee glijden we Rotterdam uit, langs Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Terwijl containerschepen en tankers ons inhalen komt Hoek van Holland in zicht. We buigen een paar graden af naar bakboord en kunnen de zeilen hijsen. Goed vastgesjord en onder de bezorgde blik van hun grootouders klimmen Teun en Hidde in het kluivernet om de voorste zeilen los te maken. Bij de Maasmond staat zoals vaker een flinke klotsbak; de arme jongens hangen niet veel later met groene gezichtjes over de reling.

Met stoepkrijt tekent stuurvrouw Josefien een bootje op het dek met alle zeilen erop. Aandachtig verzamelen we

‘SMALL TALLSHIP’ JANTJE

Stuurvrouw Josefien noemt *Jantje* liefkozend een koddig scheepje, matroos Erik heeft het over een notendopje. Josefien: “De *Jantje* stond erom bekend het enige schip te zijn dat kleiner leek als het dichterbij kwam. Sinds de verlenging horen we dat minder vaak.” In 2019 werd het schip in tweeën gezaagd en kwamen er 4 meter en 26 ton staal en ballast bij. Kapitein Marten: “Na lang rekenen kwamen we tot de conclusie dat de verlenging de enige manier was om het schip en het bedrijf toekomstbestendig te maken. *Jantje* was te klein, maar nu is hij perfect.”

Vertrek uit Rotterdam.

de boel blijkt heel handig georganiseerd en het duurt niet lang voordat ik het systeem doorheb. De meeste passagiers hebben geen zeilervaring, maar zodra de zeilen staan en de motor uitgaat, beleven we dat gezamenlijke moment dat iedere zeiler kent. Die plotselinge notie van de rust, het ruisen van het zog, die bolle zeilen en de zilte lucht in je longen. “We zeilen!” verzuchten we simultaan.

Ferry of cruise?

Tijdens dagtochten varen Marten en Josefien de boot samen. Omdat deze tocht zo’n 36 uur duurt en er wachten gelopen worden, zijn er nu twee extra bemanningsleden mee. Erik en Joachim zijn stuurman in opleiding en komen uit nautische families. Aan handen dus geen gebrek, maar toch spoort de bemanning de passagiers aan om ook wacht te lopen: onderdeel van de ervaring. Ongeveer de helft heeft daar niet zo’n zin in en gaat liever te kooi, de andere helft zet enthousiast de wekker om een van de nachtelijke wachten te mogen meemaken. Dat roept de vraag op: wat is Fair Ferry eigenlijk? Is het de zeilende variant van een gewone veerboot die je simpelweg naar de overkant brengt? Of gaat het om een zeilende cruise? Voor een enkeltje Londen betaal je net geen 500 euro, een retour kost het dubbele. Voor een ferry is dat wat prijzig, maar aan boord van *Jantje* word je goed verzorgd: alle overnachtingen en maaltijden zijn inbegrepen.



Een weekje Londen met hotelovernachtingen erbij kan duurder uitpakken. Ik spreek Karel de Boer, die Fair Ferry vlak voor de coronapandemie oprichtte en verschillende schepen chartert en inzet als Fair Ferry. “Ik word enthousiast van dingen die er nog niet zijn. De zeilende vrachtvaart raakt weer in zwang; dat wilde ik ook bereiken met de zeilende passagiersvaart,” zegt hij in zijn kantoor op de Amsterdamse NDSM-werf. “We varen niet alleen naar Londen, maar organiseren meerdere reizen. Eind dit jaar varen we met *Morgenster* naar de Carieb en terug. Zeilen is écht, dat trekt mensen. Het gaat evenveel om de reis als het doel.”

Drukte op zee

We blijven ten zuiden van de Eurogeul en passeren in het donker de onmetelijke verzameling windmolenparken voor de kust van Zeeland. We zien niet alleen de molens van Borssele, ’s werelds grootste offshore windmolenpark, maar zo ver als het oog rijkt knipperen rode lichtjes: Borssele grenst aan een grote verzameling windparken in Belgische territoriale wateren. Midden in de nacht loodst de crew ons langs het verkeersscheidingsstelsel Noordhinder. Als de zon opkomt zijn we al in het Theemsestuarium en zien we over bakboord de kust van Kent. Voor ons gevoel zijn we er al bijna, al moeten we nog zo’n 12 uur varen totdat we kunnen afmeren in Londen. Via Princes Channel naderen we de kust: aan stuurboord doemt Southend-on-Sea op en even later zien we de bizarre forten op palen van Shivering Sands.

The Old Smoke

Kapitein Marten heeft het goed uitgekiend: na Southend-on-Sea kentert de stroom in ons voordeel. De motor kan na een paar uur gedraaid te hebben weer uit en onder vol tuig drijven we met een licht briesje en 2 knopen stroom mee de rivier op. De Theems doet heel anders aan dan de rivier waarvandaan we gisteren vertrokken. Er liggen zeehonden op de droogvallende oevers, verroeste en vergeten pieren staan af te takelen in het bruine water. En er is ook veel bedrijvigheid: we varen met ons dwarsgetuigde scheepje langs de verticale flanken van kolossale containerschepen.

Stuurvrouw Josefien gebruikt het dek als schoolbord.

SHIVERING SANDS

De Shivering Sands: het zijn opmerkelijke bouwwerken op palen, onderdeel van een netwerk van forten op zee. Ze stammen uit de Tweede Wereldoorlog en waren uitgerust met luchtafweergeschut. De bemanning van de forten moest Londen beschermen tegen luchtaanvallen en schoot tijdens de oorlog inderdaad tientallen vliegtuigen en V1’s uit de lucht. Inmiddels zijn de forten in onbruik geraakt.





een trilling door het schip van de motor, die de komende anderhalve dag zal aanhouden. De opkomende zon schroeit de waterkou uit onze botten – iedereen is verbaasd over hoe fris het ’s nachts nog is.

We tuffen over een even blauwe als spiegelgladde zee. De bemanning legt ons ongekend in de watten: “Willen jullie zwemmen? Dan leggen we de boot toch even stil!” Niemand is daar nog genoeg voor opgewarmd, maar de verse tomatensoep die kapitein Marten – met koksmuts op – doet wonderen, evenals de snoeiharde carnavalsmuziek vanuit de kombuis.

Uitstoot versus ervaring

Jantje verstoekt zo’n 10 liter diesel per uur. Omdat de hele terugreis geen zuchtje wind te bekennen is, verstoken we tijdens dit enkeltje ongeveer 300 liter diesel. Per passagier gaat het dus om 30 liter diesel. Als je in je eentje in een Ford Focus met een dieselmotor naar Londen zou rijden, verbruik je ongeveer evenveel brandstof en zorg je voor ongeveer 100 kilogram CO₂. Stap je echter met meer mensen in een wegvoertuig, dan wordt je voetafdruk snel minder. “Je bent met de Fair Ferry langer onderweg, waardoor je ook uitstoot mee moet rekenen voor huishoudelijk gebruik,” zegt Karel de Boer van Fair Ferry. Bij de overige vervoersmiddelen zou je dat er eerlijkheidshalve nog bij op moeten tellen. Eigenlijk is het oneerlijk concurreren met

▲ Zonsondergang op de Noordzee.
► De Thames Barrier.

Dan, als de avond valt, zien we ‘The Old Smoke’ opdoemen in de verte. Geen smog, zoals de bijnaam doet vermoeden, maar helderverlichte, in glas geklede hoogbouw is het teken dat we de stad binnenvaren. We passeren de Thames Barrier, de deltawerken van Londen. De anglofielen aan boord zien hun geliefde stad terug en houden hun adem in. Kijkend naar de kantoren van Canary Wharf merkt Hidde op: “Ik denk dat hier allemaal nerds werken en dat ze iets met computers doen.”

Vlak voor de Tower Bridge meren we af bij de Hermitage Moorings. Het ligt er vol met traditionele Nederlandse platbodems met dito namen: is dit een manier om relatief betaalbaar in hartje Londen te wonen? Ernaast liggen wat Theemsaken. Ze lijken een beetje op onze platbodems maar zijn te herkennen aan het rare kontje, die vlakke spiegel waarmee de Britten hun schepen voorzagen. Voor *Jantje* is als passant een plekje vrijgehouden. Enthousiast sluit kapitein Marten de tap aan, maar de passagiers druipen een voor een af en gaan te kooi. Iedereen is moe van de tocht, en er komen twee lange dagen aan waarin ze de stad kunnen verkennen. Vera en Ivo willen naar het Tate Modern, Teun en Hidde gaan met hun grootouders naar het Natural History Museum, de matrozen bezoeken *Cutty Sark*.

Hoewel het ook mogelijk is om een enkeltje te boeken en langer in Engeland te blijven, is iedereen van ons gezelschap na twee dagen Londen weer aan boord om de terugreis aan te vangen. In het holst van de nacht gaat er



DE THEEMS OPVAREN: ZO DOE JE DAT

Wil je naar Londen varen, dan moet je het juiste getij afwachten; de ebstroom op de Theems kan oplopen tot wel 5 knopen. Met *Jantje* namen we stroom tegen in het estuarium op de koop toe, maar het is ook mogelijk om eerst naar Queenborough te varen. Vanaf daar kun je gemakkelijk in één tij in hartje Londen komen. Vertrek in dat geval met LW Sheerness; de kentering komt dan als je ter hoogte van Holehaven bent. Luister uit op vhf-kanaal 68 van de verkeersbegeleiding Londen. Nadat je de hoge Queen Elizabeth II Bridge bent gepasseerd, schakel je over naar vhf-kanaal 14. Eenmaal in Londen moet je op dat kanaal toestemming vragen om de Thames Barrier te passeren. Kijk bij Greenwich even op je gps: je passeert er de nulmeridiaan. Bezoek voor meer informatie de website van de Port of Londen Authority: Pla.co.uk.



(NAUTISCHE) MUSEA IN LONDEN

Hij stond te kijken naar het rijzende en vallende water in de Theems, toen Isaac Newton tot zijn conclusie kwam dat de getijden ontstaan onder invloed van de zwaartekracht van de zon en de maan. Londen is nog altijd een stad waar de maritieme erfenis van het Verenigd Koninkrijk hoog in het vaandel staat. Het National Maritime Museum in Greenwich is het grootste scheepvaartmuseum ter wereld. Je kunt de *HMS Belfast* bezoeken, of de legendarische theeklipper *Cutty Sark*. Heb je even genoeg nautiek achter de kiezen? Breng dan een bezoekje aan Tate Modern, de National Gallery of het Natural History Museum. Voor *Belfast* en *Cutty Sark* moet je entree betalen; de andere genoemde musea zijn gratis.

	Tijd	Uitstoot	Beleving/uitzicht
Fair Ferry (<i>Jantje</i>)	30-36 uur	0-100 kg ¹	++++
Stena ferry	7 uur	30 kg ²	+++
Auto en trein	7 uur	100 kg ³	++
Bus en trein	12 uur	16 kg	+
Vliegtuig	1 uur	80 kg ⁴	++

- 1 Afhankelijk van hoeveel de motor aanstaat. Een enkeltje Londen volledig op de motor veroorzaakt 100 kilogram CO²-uitstoot *per persoon*.
 - 2 Uitstoot van ferry Hoek van Holland – Harwich *per persoon*. Let op: hier moet je nog vervoer tussen Harwich en Londen bij op tellen.
 - 3 Gemiddelde dieselauto (Ford Focus) met één persoon. Rijd je met vier mensen heen en weer, dan is de uitstoot bijvoorbeeld 25 kilogram *per persoon*. Benzineauto's stoten doorgaans meer CO² uit per kilometer, elektrische auto's natuurlijk veel minder.
 - 4 Uitstoot van een enkele vliegtreis *per persoon*. Ook in dit geval komt de reis van en naar het vliegveld hier nog bij.
- Wil je zelf de uitstoot van je reis narekenen?* Dat kan op [Greentripper.org](https://www.greentripper.org) of [CO2logic.com](https://co2logic.com).

de andere vervoersmiddelen als je puur naar de uitstoot kijkt: tijdens de bus- of autoreis leer je niet zeilen met een dwarsgetuigd schip en kun je niet genieten van die magische zonsopkomst midden op zee.

Toekomstmuziek

Van alle passagiers vond Emery het duurzaamheidsaspect van de reis het belangrijkste. Terwijl we de Veerhaven weer naderen, filosofeert hij hardop over manieren waarop Fair Ferry kan verduurzamen: “Dit is zo’n zware bak, eigenlijk zou je een sneller zeiljacht moeten gebruiken.” Dat is precies waar Karel de Boer van droomt. De klassieke zeegaande schepen zijn weliswaar bij uitstek geschikt voor charters, snelle zeilers zijn het over het algemeen niet: Karel: “Voormalige wedstrijdboten zijn sneller, varen hoger aan de wind en kunnen ook bij licht én zwaar weer nog zeilen. Hoewel je op comfort moet inleveren, kan de duurzaamheid en betrouwbaarheid met zulke boten verbeterd worden.” Maar Karel kijkt graag nog verder over de horizon: “Als je geld bij elkaar kunt krijgen om een boot te ontwerpen, puur en alleen als zeilende ferry, zijn de mogelijkheden eindeloos. Met meerdere rompen – en misschien zelfs foils – kun je de reis enorm verkorten.” Hoewel hij al wel in gesprek is met eigenaren van voormalige Volvo Ocean-racers, is zo’n *purpose built* Fair Ferry nog toekomst-muziek. Eenmaal terug in de Veerhaven gaat de motor dan eindelijk uit. Kapitein Marten verontschuldigt zich, maar alle passagiers begrijpen het. Op de heenweg heeft hij al laten zien dat het kán: ieder briesje wind werd benut. Volledig uitstootvrij passagiersvervoer levert Fair Ferry nog niet, maar het is een heel grote stap in de goede richting. [📺](#)

FAIR FERRY-VIDEO

Zeilen zeilde ook mee met een ander schip van Fair Ferry, Morgenster. Scan de QR-code en bekijk het videoverslag.

