



Binnenvaart bij de zeesluis Farmsum en chemiepark.

>>

*Brug terug!* De Twirring passeert kalm en onverstoord, alsof er nooit een brug is geweest.

Soms lijken het twee aparte werelden, die van het schip en de wal.

## GRONINGEN

Pieter Brouwer is ooit van zijn schip gevallen. Het was ergens bij Hoogkerk. Hij belandde in ijskoud water, niemand hoorde hem en het lukte eerst niet om aan boord te klimmen. Er was een moment dat hij bijna opgaf, dat hij dacht te sterven in het water waar zijn hele familie al generaties lang van leeft.

Hij werd opgepikt door een matroos.

Zijn vader, Sytze Brouwer, stierf toen Pieter 20 jaar was. Door ziekte, niet door een ongeluk. Zijn moeder was toen al acht jaar overleden. Hij ziet ze nog zo voor zich, laden op het dek van hun scheepje, hij als kleine jongen toekijkend vanuit de kajuit.

Veel schipperskinderen gingen naar een internaat, zijn broer en zus naar een gastgezin. Hij, de jongste, hoefde niet weg. Zijn ouders stopten met varen toen hij 8 jaar was. Omdat Aukje en Pieter wisten hoe moeilijk het internaat voor sommigen is geweest, besloten ze hun eigen kinderen bij zich te houden. Toen die klein waren, bleef Aukje aan wal en voer Pieter met een matroos.

„O, wat waren die weekenden belangrijk!”

Soms betekent het schipper zijn vrijheid en avontuur, soms is het gewoon zwaar. Dit jaar stopte Harmen, een van de twee zoons van Brouwer, met varen. Hij wil meer bij zijn gezin zijn.

Na een nachtrust in de stad Groningen verlaat de Twirring de HLD en vaart het Winschoterdiep op naar Hoogezand om de

sojasaustanks af te leveren. Dit transport was geregeld door Van der Veen Shipping in Delfzijl, het bevrachtingskantoor waar de Twirring veel voor vaart.

Voor datzelfde kantoor werkt ook Brouwers zoon Sytze. Die is geen eigen baas, maar vaart in dienst van Van der Veen op de Deltatrans, een schip van 85 meter lang.

Alle drie de schepen van Bouke van der Veen zijn van die – relatief – bescheiden afmeting. „Groter heeft ook nadelen”, zegt hij. „Je kunt het bijvoorbeeld niet bemannen met zijn tweeën. Wil dat uit kunnen dan moet je 24 uur per dag gaan varen. We hebben het er over gehad met onze schippers, die zien dat niet zitten. Bovendien is het nu al moeilijk om goed personeel te vinden.”

Sytze Brouwer houdt het voor gezien als hij de 24-uurs vaart in zou moeten, vertelt hij in de stuurhut van de Deltatrans. „Dan ben je altijd onderweg, altijd die motoren, nooit rust. Nu leg ik ’s avonds ergens aan en kan ik nog eens de omgeving verkennen.”

Bij de Oostersluis in Groningen draait hij de Deltatrans het Eemskanaal op. Het ruim is leeg nadat hij grind loste in Winschoten. Nu is hij op weg naar Leer om turf te halen voor de champignonwekerijen in Limburg.

Brede lach: „Pake voer ook al met dat spul.”

## EEMSKANAAL

Het Eemskanaal ligt hoger dan het omringende land. Noordoost-Groningen ligt aan de voeten van de binnenvaartschipper. De bomen langs het kanaal zijn een jaar of tien geleden gekapt dus het zicht reikt ver. De Eemshaven linksvoor, de NAM-locatie in de polder van Lageland rechts.

Na de Friese meren en het smalle Van Starckenborghkanaal met de vele bruggen en

de stad, biedt het Eemskanaal een overvloed aan overzicht. Geen bochten, weinig bruggen. Dat is niet altijd zo geweest. Het kanaal dat rond 1870 werd aangelegd voor scheepvaart tussen Groningen en Delfzijl en afvoer van water uit Noordoost-Drenthe, had oorspronkelijk vijftien draaibruggen.

Na de verbreding van het kanaal in de jaren 60 van de vorige eeuw waren er nog drie bruggen over, tegenwoordig zijn er vijf. Schaalvergroting heeft rijkdom gebracht, maar eist ook zijn tol. Zo werd het zuidelijke deel van het dorpje Woltersum, dat bij de aanleg van het Eemskanaal droomde van een toekomst als een van de ‘bloeiendste plaatsen in deze provincie’, door het verdwijnen van de brug afgesneden van de kern. De bedrijvigheid – melkfabriek, elektriciën, smederij, café – kwijnde weg.

Het schip keerde de wal. Water is een onmisbare verbinding, maar ook een onverbiddelijke barrière.

Sytze Brouwer gaat in volle vaart aan Woltersum voorbij, met een leeg ruim en geen obstakel te bekennen. Warrige haardos, beginnende baard, tatoeages van een roer en een schip op zijn arm. Toen hij jong was wilde Sytze helemaal geen schipper worden. Hij hield wel van varen en van zeilen maar wilde niet altijd in zijn eentje weg zijn, zoals zijn vader. Hij haalde vier diploma’s, ging op reis, kocht een skûtsje om met groepen te zeilen.

En toch. Op zijn 29ste ging hij de binnenvaart in. Net als al die andere mannen uit zijn familie. Blijkbaar is het onontkoombaar.

Inmiddels is Sytze 38 en vader van twee jonge kinderen. Soms ziet hij er best wel tegenop om weg te gaan. „Het is niet erg”, houdt zijn dochtertje van 5 zich flink. „Als ik mijn ogen dichtdoe dan zie ik je.”

## Getallen

De hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl (HLD) is 118 kilometer lang en bestaat uit het Prinses Magrietkanaal (64,5 km), Van Starckenborghkanaal (27 km) en Eemskanaal (26,5 km).

Het Eemskanaal was klaar in 1876, het Van Starckenborghkanaal in 1938, het Prinses Magrietkanaal in 1951.

Op de route liggen 32 bruggen, 3 aquaducten en 4 werkende sluizen: sluis Lemmer, sluis Gaarkeuken, de Oostersluis en sluis Farmsum.

Per jaar varen 71.000 schepen over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In Friesland is ongeveer de helft daarvan recreatievaart, in Groningen een kwart. De binnenvaart vervoert jaarlijks 200.000 containers over de HLD.



Op de voorgrond, aan het begin van het chemiepark, wordt binnenvaartschip Margje volgeladen met zout dat via een soort grote grijze koker van fabriek naar de kade komt.

Zout. Daar begon het allemaal mee.

De pekelwinning in Westerlee ging van start in 1957, de pijpleiding liep naar de haven van Delfzijl. Eerst profiteerde daar de sodafabriek van, al snel kwam ook het Zoutbedrijf (later AkzoNobel) en zo slingerde het zout een grote industriële ontwikkeling aan in Delfzijl. De Eemshaven werd aangelegd, die na een moeizame start de laatste jaren volloopt. In april 2021 kondigden de provincie Groningen en gemeente Het Hogeland een grote uitbreiding van de Eemshaven aan.

Over de marifoon luistert Sytze glimlachend naar een opgewonden schipper die communiceert met de sluisbediening. Moet hij wachten? Dat kan echt niet. Sytze kijkt matroos Mariusz Borowiak veelbetekenend aan. „Zeeschip”, zegt hij hoofdschuddend.

De HLD is van levensbelang voor Groningen Seaports, dat ondanks de naam net zo goed een industriegebied en binnenhaven is als een zeehaven. Zonder een goede verbinding met het achterland is een haven nergens, en ook hier wordt de binnenvaart steeds belangrijker. Zo besloot AkzoNobel in 2003 om het zouttransport naar Rotterdam te verschuiven van zeevaart naar de goedkopere binnenvaart – dankzij de verbreding en verdieping van het kanaal.

Nobian, zoals Akzo nu heet, pendelt tegenwoordig met vijf zoutschepen van 110 meter lang tussen Delfzijl en Rotterdam. Voor het zouttransport wordt het eerste binnenvaartschip op waterstof gebouwd. De duurzame Antonie, 135 meter lang, zal mogelijk al dit jaar gereed zijn.

Dergelijke omvangrijke investeringen, waarin ook het Rijk 4 miljoen steekt, zijn alleen mogelijk door de schaalvergroting, zegt Seaports-directeur Cas König. Waterstof is hier de toekomst, maar overstappen op andere techniek en brandstof kost veel geld. „Dat kan alleen maar uit als je volume hebt.”

Op 28 juni 2020 voer het eerste schip van 135 meter over de vaarweg. Inmiddels hebben 31 schepen van die lengte een onthefing van Rijkswaterstaat om de route te bevaren, 12 aanvragen zijn afgewezen. Deze schepen moeten aan extra voorwaarden voldoen, zoals een dubbele boegschroef, om de krappe route veilig door te komen.

„Het is toch een beetje alsof je op een vrachtwagen over een landweggetje rijdt dat daarvoor niet echt geschikt is”, zegt havenmeester Pieter van der Wal van Groninger Seaports.

Directeur König voorziet de komende jaren een sterke groei van de industrie in Delfzijl en de Eemshaven, en daarmee ook van de binnenvaart. De HLD is van levensbelang voor Seaports. „We zetten vol in op *biobased* chemie, dat draait op afvalproducten van aardappelmeel, de bietenindustrie en hout van Staatsbosbeheer. We gaan in Delfzijl biokerosine produceren. Als het stikstofprobleem is opgelost, wil Van Merksteijn hier jaarlijks een miljoen ton staal verwerken dat daarna naar de moederfabriek in Almelo gaat. Allemaal via binnenvaartschepen, die buitenom ook kunnen doorvaren naar de Eemshaven.”

Groningen Seaports is blij met de onthefingen voor schepen van 135 meter lang en heeft ook de Oosterhornhaven toegankelijk gemaakt voor deze kolossen. Het maakt groei mogelijk, vestiging bij de havens aantrekkelijker, toekomst voor transportafhankelijke bedrijven bestendiger.

„Hartstikke mooi”, zegt havenmeester Van der Wal. „Maar éigenlijk wilden we tweebaksduwvaart.”

#### ZEESLUIS FARMSUM

Op 21 maart 2000 liep het Eemskanaal leeg. Foutje van de sluiswachter. De zeesluis bij Farmsum was bij laagtij open blijven staan en door de kracht van het wegstromende water kon de sluisdeur niet meer dicht. 10 tot 15 miljoen kubieke meter water liep het kanaal uit, de waterstand daalde met 60 centimeter, woonschepen hingen scheef aan de kade.

Havenmeester Van der Wal werkte in die tijd in Hoogezand. „In het Zuidlaardermeer kon je gewoon lopen.”

De zeesluis in Farmsum is gebouwd bij de verbreding van het Eemskanaal in de jaren 60. Een sluis waardoor behalve vrachtschepen ook incidenteel de coasters van de Groninger scheepsbouw moesten kunnen passeren. Toch is hij inmiddels eigenlijk te klein. Schepen van 110 meter lang passen nog net door de sluis, maar die van 135 meter kunnen alleen met de ‘vloeddeuren’ passeren. De ebdreuren moeten dan open blijven staan, en beide bruggen moeten omhoog. Dat kan alleen bij bepaalde waterstanden, ongeveer 40 procent van de tijd.

Als 135 meter de norm wordt en het vervoer over de route inderdaad zo sterk toeneemt, vormt de sluis een knelpunt. Zorgen zijn er ook over de brug van de N33 bij Appingedam die in de toekomst mogelijk te vaak en te lang open zal staan. Groningen Seaports hoopt op een aquaduct en een nieuwe sluis, maar die staan bij het Rijk nog niet in de planning. Na 2030, misschien.

Rijkswaterstaat nam het beheer van de HLD in 2014 over van de provincies. Alle hoofdvaarwegen vallen tegenwoordig onder het rijk. Na die overname is het traject, ook vanwege de vele aanvaringen, opnieuw onder de loep genomen. Een van de conclusies: het toekomstbeeld van tweebaksduwvaart op de HLD, dat de industrie en scheepvaart lang is voorgespiegeld, is onhaalbaar.

Tweebaksduwvaart bestaat uit gekoppelde schepen van in totaal 190 meter lang. „Dat kan gewoon niet”, zegt Willem Wouters van Rijkswaterstaat. „Het kanaal is er niet geschikt voor, de bochten zijn te krap. Varen met zulke lange en moeilijk bestuurbare schepen zou negatieve gevolgen hebben voor de overige scheepvaart.”

Uiteindelijk, als het schip te groot groeit, is het toch de wal die het keert. De hele wereld kon het in maart zien aan de Ever Given in het Suezkanaal.

„Wat daar gebeurde is wel binnengekomen hoor”, zegt Sytze Brouwer. „Het is een les. Ook over onze consumptiemaatschappij. Wat wij allemaal kopen, wat er soms in die containers zit, onvoorstelbaar.”

Sytze past met de 85 meter lange Deltatrans gemakkelijk door de zeesluis. Klaar om de Eems over te steken, op weg naar de turf-lading in Leer. Morgen zit zijn dienst erop, dan gaat hij weer naar huis. Naar Friesland, provincie van de skûtsjes.

Sinds Sytze schipper werd van de Gerben van Manen, het skûtsje van Heerenveen, is hij drie keer tweede geworden. Vooral die ontknoping van 2018, mán. In 75 jaar skûtsjesilen was het nog nooit zo spannend.

Als het skûtsjesilen deze zomer doorgaat laat Sytze niets meer aan het toeval over. Al kunnen ze door corona nu niet samen het water op, hij houdt zijn team fit met krachttraining en heeft een goeie adviseur en nieuwe bemanningsleden binnengehaald.

Dit keer móet het lukken.

De drang om te groeien zit diep in de mens. We willen vooruit. Tegen de kracht van die stroom is geen enkele wal opgewassen.

Het is ook een geweldig vak. Hij komt overal. „Je hebt geen idee hoe prachtig het soms is.” Hij houdt van de charme van het varen, de blik op het landschap, van mooi vormgegeven schepen. Die moderne grote vrachtschepen, vindt hij, zijn allemaal eenheidsworsten. „Als ze met 135 meter hier overheen gaan, kun je je wel afvragen: is deze vaarweg daarvoor geschikt? Het is zo mooi hier in het Noorden.”

Aan de andere kant: wat mooi is moet zich ook ontwikkelen om mooi te kunnen blijven. De groei en schaalvergroting in de binnenvaart zijn voor velen goed nieuws. Voor schippers, voor scheepsbouwers, voor bedrijven die door beter transport kunnen uitbreiden, voor de noorderlingen die bij die bedrijven aan het werk kunnen, voor het gebied dat niet stil wil staan.

Wat voor de provincie Groningen in de jaren 50 van de vorige eeuw de doorslag gaf om het te smalle Eemskanaal te verbreden was de vestiging van een sodafabriek in Delfzijl in 1954. Het scheepvaartverkeer over het Eemskanaal zou toenemen door aanvoer van brandstof en goederen voor de fabriek.

Woltersum kwam niet meer tot bloei zonder brug. Maar die sodafabriek in Delfzijl was het begin van het Chemiepark Delfzijl, onderdeel van de groeiende industrie in Eemsdelta, samen met toeleveranciers goed voor ongeveer 15.000 banen.

#### DELFIJL

De Deltatrans vaart Delfzijl in, waar het boerenland verandert in industriegebied. Via de nieuwe vertakking van het Eemskanaal om Farmsum heen, langs de Oosterhornhaven waaraan het chemiepark ligt. De fabrieken vormen een wirwar van buizen, ketels, installaties, rokende pijpen.



De HLD is van levensbelang voor Groningen Seaports

## Vaar met ons mee

Nieuwsgierig geworden? Op [dvh.nl](https://dvh.nl) kun je zaterdagochtend vanaf tien uur via een livestream meevaren met binnenvaartschip de Fiveltrans van bevrachtingskantoor Van der Veen. Over de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, langs oude en nieuwe bruggen, recreatievaart en groot transport, open meren en strakke kanalen, natuurgebieden en industrie. Het Noorden door de ogen van de binnenvaart.