

Als de wal het schip keert

Groot, groter, grootst: de scheepvaart zoekt de grenzen op. Oók tussen Lemmer en Delfzijl, op de belangrijke hoofdvaarweg van het Noorden. Honderden miljoenen worden geïnvesteerd om de kanalen geschikt te maken voor moderne binnenvaartkolossen. Hoe ver kan die groei nog gaan? Wanneer keert de wal het schip? *Dagblad van het Noorden* stapte aan boord.



TEKST MAAIKE BORST
FOTO'S CORNÉ SPARIDAENS

De spotters zijn er vroeg bij. Hoofd in de nek, camera op scherp. In de kille grijze lucht boven de kade in Lemmer zweeft een cilindervormige tank van 17 meter hoog. Twee gele kranen tillen het beige gevaarte van een vrachtwagen en plaatsen hem behoedzaam in het ruim van het binnenvaartschip.

Klikklik.
Schipper Pieter Brouwer draagt een fluorescerend geel hesje en beent licht nerveus heen en weer op het dek. Er moeten drie van die enorme lege opslagtanks in zijn Twirring

en dat past maar net. Het is een bijzondere lading, maar hij is wel wat gewend. Vorige week bijvoorbeeld had hij nog de reddingsboten van een gigantisch cruiseschip aan boord.

Twirring: wervelwind. Natuurlijk is de naam van Brouwers schip een Friese. Pieter Brouwer uit Warten, telg uit een schippersfamilie, fervent skútjesiler, vaart overal waar zijn vracht hem brengt maar het allerliefste vaart hij in Friesland. Over het Prinses Margrietkanaal, over de meren, langs De Alde Feanen van zijn jeugd. Meestal met zijn vrouw Aukje, vandaag met een matroos.

„Waar zijn die tanks nou voor?“, vraagt Brouwer bij het afhandelen van het papierwerk.

„Sojasaus“, is het antwoord.
„Ze zijn voor Kikkoman in Hoogezand. We hadden eerst kleinere opslagtanks, die vervoerden we nog wel met de vrachtwagen. Deze niet.“ Brouwer knikt en kijkt naar de bijzondere lading van zijn Twirring.
Dat wordt veel sojasaus.

LEMMER
Alles groeit. Zeker in de scheepvaart. Sinds het containerschip de Ever Given – 400 meter lang, 60 meter breed, ruimte voor 20.000 containers – in maart het Suezkanaal blokkeerde heeft de hele wereld daar een beeld bij. En ook meteen bij de nadelen van een te groot schip in een smal kanaal.
Pieter Brouwer, de joviale Friese binnen-



Prinses Margrietsluis in Lemmer.

“
Zo, 85 meter, dát was nog eens een schip



Pieter Brouwer, schipper van motorvrachtschip De Twirring.

vaartschipper die tegen zijn pensioen aanzit, heeft de schaalvergroting aan den lijve ondervonden. Hij kocht de Twirring (oude naam: de Reiderland) in 2008 als vervanging van zijn 67 meter lange Jolling. Iedereen was onder de indruk. Zo, 85 meter, dát was nog eens een schip.

Tegenwoordig varen over de noordelijke hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl aan de lopende band schepen van 110 meter lang. En als Rijkswaterstaat ze ontheffing verleent mogen zelfs kanjers van 135 meter erover. Heel anders dan het vrachtscheepje van 25 meter waarop Brouwer 62 jaar geleden werd geboren.

Die schaalvergroting heeft gevolgen. Op het Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal en Eemskanaal, samen de hoofdvaarweg, is steeds meer ruimte nodig. In de diepte, de breedte, de lengte en de hoogte. Al jaren wordt er gewerkt om de vaarroute geschikt te maken voor de moderne scheepvaart. Want hoe meer lading een schip kan vervoeren, hoe efficiënter,

goedkoper en – het nieuwste toverwoord – duurzamer het is.

Met 32 bruggen en 4 sluisen is de route van Lemmer naar Delfzijl voor schippers, zeker van de grote schepen, geen makkelijke vaarweg. Er zijn opvallend meer aanvaringen dan op andere vaarwegen in Nederland. Omwonenden die de laatste jaren hun brug na een aanvaring lange tijd moesten missen – of zelfs vrezen hem nooit meer terug te krijgen – kunnen daar over meepraten.

De wal keert het schip, zo luidt de uitdrukking. Maar al sinds de jaren 90 wordt er gewerkt aan het verbeteren van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) zodat ook de binnenvaart in het Noorden mee kan in de vaart der volkeren. Verbredening en verdieping van de kanalen, nieuwe en hogere bruggen: honderden miljoenen zijn geïnvesteerd,

honderden miljoenen zullen nog volgen.

Groningen Seaports, beheerder van de zeehavens en industriegebieden in Delfzijl en de Eemshaven, heeft het vizier op de toekomst, is dolblij met schepen van 135 meter en droomde al van tweebaksduwvaart tussen Lemmer en Delfzijl: gekoppelde schepen die in totaal 190 meter lang zijn.

Keert hier het schip de wal? Of is de grens bereikt?

SPANNENBURG

Met de lege sojasaustanks aan boord is de Twirring met lekker weinig diepgang de Prinses Margrietsluis doorgevaren, de Grootte Brekken overgestoken en aangekomen bij de brug bij Spannenburg. Onder de grauwe betonnen brug zijn planken getimmerd en doeken gespannen.

„Voor als het beton loskomt”, zegt Brouwer hoofdschuddend. Ooit was zijn oom Jan Brouwer hier de trotse brugwachter, tegenwoordig valt de brug van ellende uit elkaar. Zwaar vrachtverkeer mag er al niet meer overheen, schepen en wandelaars worden houtje-touwtje beschermd.

Spannenburg is met de bruggen bij Oude Schouw en Uitwellingerga een van de drie verouderde Friese bruggen die al jaren op de nominatie staan om te worden vervangen. Het Rijk trok in 2017 extra geld uit voor versnelde vervanging van de bruggen, in 2021 is nog altijd niet duidelijk of er aquaducten, beweegbare bruggen of vaste hoge bruggen komen. Veel Friezen willen graag aquaducten, zoals bij Grou (A32) en Uitwellingerga (A7); de mooiste en duurste optie.

„Mijn oom was de laatste skûtsjeschipper die nog vracht vervoerde”, vertelt Brouwer fier. Tot in de jaren 60 – motorschepen hadden allang de overhand – voer Jan Brouwer nog met zijn *Hoop doet Leven*.

Ooit ging al het vervoer in Nederland over water. Turf, graan, suiker, aardappelen, hout, kolen. Schepen als de skûtsjes waren het

>>



Vervoer

De HLD is een belangrijke ader voor de economie van Noord-Nederland. Het chemiepark Delfzijl gebruikt de vaarweg voor vervoer naar Rotterdam van onder meer zout, maar ook gevaarlijke stoffen (waarvoor speciale kegelschepen worden gebruikt). De agrarische industrie in het Noorden gebruikt de HLD voor vervoer van containers met agrarische producten (van onder meer zuivel, aardappels, suiker, karton, mout) richting de zeehavens voor export. Wat verder zoal voorbijkomt: brandstoffen als benzine en diesel naar Groningen, kolen en houtsnippers naar Eemshaven, turf uit Noord-Duitsland, zand en grind voor de betonindustrie, bijzondere transporten als windmolenonderdelen.