

Het Duitse binnenvaart-schip Eiltank 38 in het Prinses Margrietkanaal, ter hoogte van Oude Schouw.



Werkzaamheden

Aan het geschikt maken van de HLD voor grotere schepen wordt sinds de jaren 90 gewerkt. Eerst zijn de kanalen verdiept en verbreed, vervolgens bruggen vernieuwd en verhoogd. Acht bruggen zijn de komende jaren nog aan de beurt: Spannenburg, Oude Schouw, Uitwellingerga, Kootstertille en Schuilenburg in Friesland, Paddepoelsterburg, Gerrit Krolbrug, Busbaanbrug in Groningen. Verder staan werkzaamheden gepland aan oevers, damwanden, ligplaatsen, geleidewerken, meerpalen en gaat de brugbediening op de schop. Het aanpassen van de vaarweg kost honderden miljoenen. In de eerste fase is 280 miljoen geïnvesteerd. In 2018 spraken rijk en regio af om de HLD verder op te waarden: totale investering 118 miljoen. In het jaar 2000 voer het eerste schip van 110 meter lang op de HLD, in 2020 kreeg het eerste schip van 135 meter lang daarvoor een ontheffing.

>> ideale vervoermiddel. Met de industrialisering kwam de concurrentie: eerst van treinen, later van vrachtwagens. De trage en minder flexibele scheepvaart verloor terrein.

De skûtsjes gingen niet verloren. De Friezen koesterden hun erfgoed. Tijdens het jaarlijkse skûtsjesilen varen binnenvaartschippers onder grote publieke belangstelling onderling wedstrijden met de oude platbodems. De familie Brouwer is daar altijd bij. Pieters opa was winnaar in 1953, zijn vader Sytze deed mee, drievoudig kampioen Pieter is inmiddels gestopt, zijn zoons Sytze en Harmen houden de traditie levend.

Brouwer schuift een boek over de historie van het skûtsjesilen, dat altijd in zijn stuurhut ligt, naar voren en zegt: „Dit is wie wij zijn.”

ALDE FEANEN

Het Prinses Margrietkanaal is geen klassiek kanaal met rechte oevers en bomenrijen. De vaarroute loopt hier van meer naar meer. Groote Brekken, Koevordermeer, Oudhof, Sneekermeer, Pikmeer. Binnenvaart en recreatievaart kruisen elkaar. Op mooie dagen is het opletten geblazen.

Vandaag is het grauw en rustig. Het nog gele riet steekt licht af bij het donkere water en de grijze lucht. De oevers die overlopen in natte landbouwgebieden – ‘vogeltjesland’, noemt Brouwer dat – voelen natuurlijk aan. De Twirring glijdt er kalm tussendoor, stabiliteit boven snelheid, binnenvaartschipper zijn is een vak van geduld.

Hier, ter hoogte van Nationaal Park De Alde Feanen, ligt Brouwers geboortegrond. Hij groeide op in Warten, waar hij met Aukje ook de kinderen grootbracht.

„Peter! Kan ik even bij je bunkeren?”

Brouwer belt Peter Pander, eigenaar van een van de laatste bunkerscheperen op de vaarroute. Bunkeren is tanken, en zo’n scheepje als dat van Pander haakt onderweg gewoon even aan bij een binnenvaartschip en vult de tank met diesel.

Met Pander aan zijn zijde passeert de Twirring de kruising met het Van Harinxmakanaal, dat via Leeuwarden naar Harlingen loopt. Daarvandaan komen de containerschepen met onder andere melkproducten van FrieslandCampina, die laden bij de containerterminal van Multi Container Services (MCS) in Leeuwarden en varen naar Rotterdam.

MCS, het transportbedrijf met terminals in Leeuwarden, Westerbroek en Meppel, is de afgelopen tien jaar enorm gegroeid. In 2010 vervoerde MCS 45.000 containers per jaar, tegenwoordig zijn dat er ongeveer 100.000. In totaal gaan er jaarlijks 200.000 containers over de HLD. Een binnenvaartschip vervoert gemiddeld 156 TEU, de standaardmaat voor een container van 20 voet (6,10 meter).

De keuze van FrieslandCampina om melkpoeder en gecondenseerde melk voor de export via de binnenvaart naar Rotterdam te vervoeren, was voor MCS een grote klapper. De terminal in Leeuwarden is sinds 2012 in bedrijf. Ook andere grote exporterende bedrijven in het Noorden zijn juist de laatste jaren overgestapt op de binnenvaart, zoals bijvoorbeeld aardappelmeelproducent Avebe. De vrachtwagens die ooit de skûtsjes verdrongen staan vaak in de file en verbruiken, gerekend per vervoerde container, meer brandstof.

In Groningen heeft MCS de rol overgenomen van de railterminal in Veendam. „Vervoer per trein is duur”, zegt Willem van der Ark van MCS. „De binnenvaart is goedkoper, flexibeler en duurzamer.”

In de containers van MCS zitten hoofdzakelijk agrarische producten die vervoerd worden voor de export. Het zijn de producten waarin Noord-Nederland al van oudsher groot is: zuivel, aardappels, suiker, graan, karton. Containers die vanuit Rotterdam deze kant opkomen zijn vaak leeg.

Op de schepen worden de containers zo hoog mogelijk op elkaar gestapeld. Vierlagse containervaat was ooit het streven op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Maar toen nieuwe vaste bruggen waren aangelegd op een hoogte van minimaal 9,10 als norm (zoals de Fonejachtbrug in Friesland en de Noordzeebrug in Groningen) bleken er alweer nieuwe ‘high cube’ containers in de markt die 30 centimeter hoger waren. Schepen van MCS werken met ballastwater om schepen te laten ‘afzinken’ zodat ze toch onder bruggen door kunnen.

Het is allemaal krap aan. En dat geeft wel eens stress.

Met zijn hoofd in de wind op het dek van zijn bunkerbootje haalt Peter Pander een herinnering op: „Het was een jaar of twee geleden. De MilkyWay, zo’n schip dat continu heen en weer vaart tussen Leeuwarden en Rotterdam met drie lagen containers, voer op de Fonejachtbrug af. Ineens zet de schipper hem vol in zijn achteruit, dikke paniek, veel kabaal. Dus ik roep hem op over de marifoon: ‘Wat is er aan de hand?’ Bleek dat de borden bij de brug waren aangepast, de doorvaarthoogte was volgens de borden niet meer 10,40 meter maar 9,70. Dat klopte niet, de brug was natuurlijk nog even hoog als altijd, maar hij dacht dat hij er niet meer onderdoor kon. Het was echt spannend of hij hem zou houden, hij had wind in de rug, die containers waren allemaal leeg. ‘Ik had mijn hart in mijn keel zitten’, zei hij na afloop.”



bruggen en sluisen) daarop waren aangepast. Dat leidde tot ongelukken.

Sinds het onderzoek mogen schepen langer dan 90 meter niet meer zonder boegschroef op de HLD varen. Er zijn ook geleidewerken vervangen. Maar nieuwe bruggen liggen er niet zomaar.

En de cowboys zijn er nog steeds. Brouwer kijkt naar de duwbak: „Ze varen nu met houtsnippers in plaats van kolen.”

De ervaren schipper voelt het vak al jaren veranderen. De druk neemt toe, er is steeds minder lucht tussen transporten, even bijpraten met collega's tussendoor is er niet meer bij – laat staan een weekje ertussenuit. Zijn vrouw Aukje heeft het er, zeker sinds er kleinkinderen zijn, steeds moeilijker mee. Ze is deze week niet voor niets aan wal gebleven.

„Het gaat altijd maar door. Er is geen rust meer.”

Brouwer is geen schipper geworden om zich te laten opjagen, maar omdat het zo'n mooi vak is, een vrij vak.

Maar hij weet ook: hij en Aukje horen bij de laatste der Mohikanen. Een echtpaar met een eigen schip, dat is een uitstervend ras. Hun zoon Sytze vaart in dienst, week op week af. Als hij vrij is, vaart een andere schipper door. Modern transport stopt niet.

De mensheid heeft nog maar weinig geduld.

GAARKEUKEN

Van het Bergumermeer naar Stroobos, waar de provinciegrens met Groningen loopt, wordt het Prinses Margrietkanaal van oudsher ook wel het Colonelsdiep of het Knillesdiep genoemd. Een naam die nog verwijst naar de Spaanse kolonel Casper de Robles, die aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog stadhouder was van Friesland, Groningen en Drenthe.

De vaarroute van Groningen naar Friesland liep toen nog via de Hunze naar de Lauwerszee en via de Lauwers naar het Bergumermeer. Dat kon, vonden ze ook toen al, korter en efficiënter.

In 1575 presenteerde stadhouder De Robles een plan voor een vaart tussen Brilt (bij Zuidhorn) en de Lauwers. Ommelanders in het Westerkwartier vonden het maar niks, bang voor wateroverlast op hun land. Toen De Robles eind 1576 gevangen werd genomen, was dat ook het einde voor het prille 'nye diep'. De Ommelanders gooiden het dicht. Zij vonden de wal belangrijker dan het schip.

Tegenwoordig loopt bij Stroobos, op de

grens van Friesland en Groningen, het Prinses Margrietkanaal over in het Van Starckenborghkanaal. Dat werd in de jaren 30 van de vorige eeuw grotendeels met de hand gegraven door 1400 mannen in de werkverschaffing.

Aan het einde van de middag vaart de Twirring over het Van Starckenborghkanaal. Onder de brug bij Eibersburen door, waarvoor Haitsma Beton in 2014 de toen langste prefab-betonliggers ooit maakte: 60 meter. Hij schut in de sluis van Gaarkeuken, vaart door de verbrede bocht bij Zuidhorn, onder de splinternieuwe bruggen in het Westerkwartier door – die van Dorkwerd is Brouwers favoriet – richting de stad Groningen.

De verbinding tussen wal en water voelt hier minder natuurlijk dan in Friesland. Het Van Starckenborgh is een klassiek kanaal, tussen rechte kades en rijen populieren. Vlak voor de stad doorkruist het jonge kanaal een veel oudere route, een tweeduizend jaar oude verbinding tussen de stad Groningen en de wierdedorpen in het Reitdiepgebied: de Paddepoelsterweg.

Vroeger, niet zo heel lang geleden, had die weg een brug. De Paddepoelsterbrug. Totdat een brugwachter in 2018 op een verkeerd knopje drukte en vrachtschip Andamento geen kant meer op kon. Sindsdien is er geen Paddepoelsterbrug meer. En dat doet pijn aan de wal.

Toen bleek dat Rijkswaterstaat na de aanvaring overwoog – als een van drie onderzochte opties – om vanwege de veiligheid helemaal geen brug meer terug te plaatsen, reageerden omwonenden furieus. Ooit waren ze hier in staat om een ongewenst kanaal dicht te gooien en ook nu zouden ze hun poot stijf houden.

Inmiddels heeft het Rijk de gemeente Groningen geld toegezegd voor een nieuwe brug, mits deze 9,10 meter hoog wordt en dan dus niet meer open hoeft. Zo'n hoge brug moet ook de Gerrit Krolbrug in de stad vervangen. Maar vele Stadters en Ommelanders die volop gebruik maken van de bruggen zien dat absoluut niet zitten. Zo'n hoge brug betekent dagelijks vaak tweemaal een fikse helling bedwingen, waartoe bovendien niet iedereen in staat is. Over de Gerrit Krolburg komen 15.000 fietsers per dag. Moeten zij op de wal allemaal zweten voor die paar megalomane schepen?

Waar de Paddepoelsterweg doodloopt op het water steken alleen nog twee brughoofden uit de oevers. Er hangt een spandoek:

>>



Pander is er nooit achter gekomen waarom de borden waren aangepast. Inmiddels staan ze weer op 10,40 meter. Ruimte genoeg voor drie hoog containers met Friese melk voor China – of waar dan ook ter wereld.

BERGUMERMEER

Het laatste Friese meer dat de vaarroute doorkruist is het Bergumermeer, tussen Burgum en Kootstertille in. Aan de kades van het Prinses Magrietkanaal staan hier veel constructiebedrijven, zoals Noppert Beton, Asphalt Productie Kootstertille en Haitsma beton. Binnenvaartschepen brengen hier geen containers maar bulk, lading die los in het ruim vervoerd wordt, zoals zand en grind.

„Kijk”, zegt Brouwer. „Daar heb je zo'n beruchte duwbak.”

Zijn Twirring passeert op het meer een schip van een Rotterdamse rederij dat richting Lemmer vaart. Een aantal jaar geleden voeren deze duwbakken met kolen af en aan naar de Eemshaven en veroorzaakten na 2014 een flinke toename van het aantal aanvaringen van schepen met oever of brug. De schippers kenden de specifieke vaarroute niet goed, het manoeuvreren met duwbakken zonder boegschroef is lastig en de tijdsdruk was hoog door de behoefte van de nieuwe kolencentrale in de Eemshaven.

„Cowboys”, concludeert Brouwer.

Uit onderzoek van Rijkswaterstaat in 2018 naar de veiligheid op de HLD bleek dat hier veel meer aanvaringen zijn dan elders in Nederland. Tussen 2006 en 2016 werden er 343 geregistreerd. Die aanvaringen hebben ook te maken met de schaalvergroting. Grotere en zwaardere schepen werden al op de vaarweg toegelaten terwijl nog niet alle bruggen en geleidewerken (bescherming voor



Pieter van der Wal van Groningen Seaports



Sytze Brouwer vaart op de Deltatrans. Op de foto rechtsonder staat hij in het ruim dat leeg is nadat hij grind loste in Winschoten.



Peter! Kan ik even bij je bunkeren?