

*Kleine schepen
Verdwijnen Niet,*

ze Veranderen



En ook dit is dus geen argument voor een Cemt Va vaarweg

Dit is de nu aangepaste versie van dit artikel, omdat de vorige versie onvoldoende recht deed aan Procap's visie op het gebied van Ruimtelijke Ordening, infrastructuur en logistiek.

Van alle argumenten, die Smallingerland's overheid gebruikt om een Cemt Va vaarweg te realiseren, had er slechts één de potentie valide te kunnen zijn: Drachten als overslaghaven voor droge bulk – ook in de toekomst. De andere argumenten (werkgelegenheid, economie, veenbehoud e.d.) bleken voos, kort gekenschetst in [Fabels en Feiten](#), en ruim gefundeerd in [Onderbouwde argumenten Vaarweg-Drachten-Forum - versie C](#). Maar na Forum-onderzoek bleek ook dit bulkoverslag-argument lemen voeten te hebben. Want even kort, waar ging dit ook weer over?:

Ook Bulktransport is op termijn geen steekhoudend argument voor Cemt Va

Drachten is de binnenhaven van Friesland waar de meeste overslag plaatsvindt, en wil ook in de toekomst 'de grootste' blijven. 92% van deze goederen [\[1\]](#) is echter bulk, bestemd voornamelijk voor twee bulkverwerkende bedrijven, Agrifirm (voorheen CAF) en Kijlstra (nu onderdeel van de Vermeulen Groep). Beide bedrijven vonden al ruim een eeuw geleden hun oorsprong in Drachten, waar zij ooit kleinschalig een kleine regio bedienden. Inmiddels zijn zij groot, en werken er resp. 40 en 125 man (wat relatief weinig is, doordat bulkverwerkende industrie weinig arbeidsintensief is). Maar nieuwe ontwikkelingen (circulair beton [\[2\]](#) en toenemend circulaire landbouw, waardoor minder kunstmest- en gifgebruik [\[3\]](#)) zullen ervoor gaan zorgen, dat deze bulktransporten eerder zullen afnemen dan toenemen. Overigens zouden deze bedrijven er in onze tijd nooit voor gekozen hebben om zich aan het eind van een doodlopende zijarm van het PM-kanaal te vestigen. Een omweg van 30 km (namelijk vol heen- en leeg terugvaren) kunnen bulkvervoerders zich nauwelijks meer permitteren [\[4\]](#). Het milieu trouwens ook niet: die omweg van 30 km betekent voor elk schip naast de vier uur varen die dit kost, ook het verstoken van zo'n 400 L gasolie [\[5\]](#).

Hierdoor zal een ander bulk verwerkend bedrijf zich dan ook niet nieuw in Drachten gaan vestigen, en het is nog de vraag hoe lang een bedrijf als Kijlstra in Drachten blijft, want zijn belangrijkste afzetgebied ligt buiten Friesland.

Bulkvervoer had de enige plausibele reden kunnen zijn voor een Cemt Va vaarweg – maar dat argument vervalt dus. En ook voor grootschalige containeroverslag komt Drachten (om vergelijkbare redenen) niet in aanmerking [\[1\]](#).

Voor de uitgebreide onderbouwing van de verschillende argumenten, klik [hier](#).

In wezen zijn alle argumenten voor een Cemt Va vaarweg dus afdoende weerlegd, maar aan één argument houdt Smallingerland's overheid zich nog krampachtig vast - als laatste strohalm? Dat is het argument dat 'kleine binnenvaartschepen zouden verdwijnen', waardoor Drachten zijn havenfunctie zal verliezen. Hoewel Forum zich ook daar duidelijk ontkennend over heeft uitgesproken, werden we erop geattendeerd, dat onze onderbouwing van dit standpunt mager is en aanvulling behoeft. Die volgt bij deze:

Kleine binnenvaartschepen blijven hard nodig en worden ook weer gebouwd

Op zich is die bezorgdheid voor het verdwijnen van kleinere schepen (Cemt klassen I t/m IV) te begrijpen, want tot zo'n vijftien jaar geleden had dit kleinere segment schepen vooral te maken met veroudering en uitval, terwijl er nauwelijks nieuw gebouwd werd. Maar in deze vijftien jaar hebben zich flinke ontwikkelingen voorgedaan, want Europa kán niet zonder kleinere schepen [\[6\]](#).

In wezen ging de discussie toen over de tegenstelling 'vervoer per groot schip is per ton voordeliger' versus 'vervoer per kleiner schip biedt meer flexibiliteit'. Het is een bekende afweging, die we ook ruimschoots kennen van het wegvervoer: een grote truck met oplegger rijdt qua tonnage voordelig, maar wat moet je ermee in de binnenstad? En zo veranderde de discussie over het 'wel of niet voortbestaan van een kleine schepen' in 'hoe kunnen we de

logistiek flexibeler maken' in het voordeel van transport over water. Zowel bij ons als in de ons omringende landen werd dat een prangende vraag, waar verschillende innovatieve antwoorden op kwamen, o.a. in [andere](#) scheepstypen dan de tot dan [gebruikelijke](#). Een van die scheepstypen betreft 'het flexibele kleine schip', dat vooral in onze buurlanden als aantrekkelijk en efficiënt in beeld kwam en daar al een belangrijke rol begint te spelen.

Daarom is het nuttig om ook eens over de grens te gaan kijken naar de **ontwikkelingen** van die laatste vijftien jaar, en welke **innovaties** bij onze burens succesvol blijken:

- Hoewel het 'Branche Overleg Binnenvaart' in haar rapport dd 2008 [\[7\]](#) nog vooral een achterhoedegevecht lijkt te leveren, beschrijft zij op blz 12 van dat rapport wel degelijk al een zevental innovatieve constructies. Met name de vijfde optie (Containerkraanschip) blijkt inmiddels doorontwikkeld te zijn in de wat kleinere 'watertruck', al dan niet met eigen hijskraan aan boord (de vergelijking met de eigen kleine vorkheftruck achterop een vrachtauto dringt zich op – de zgn. 'kooiaap').
- Die 'watertruck' is een van de meest interessante ontwikkelingen. Het is een kleine duwbak die ook zelf kan varen, op kleinere vaarwegen als enkel vaartuig, op iets ruimer water in 'koppverband' van twee of meer, waarmee een optimale flexibiliteit bereikt wordt. Temeer doordat ze zowel voor bulk als voor containers of stukgoed geschikt kunnen zijn. Door hun multi-functionaliteit is dit een lang verwachte innovatieve ontwikkeling, die in België [\[10\]](#) al goed is geëffectueerd, met schepen die nota bene in Nederland (Werkendam [\[13\]](#)) gebouwd worden. Ook in Duitsland [\[8&9\]](#) blijkt dit idee omarmd te worden; en inmiddels is het ook een Europees project [\[11\]](#), met zelfs Europese subsidies [\[12\]](#). Het gaat hierbij om schepen in het kleinere segment: Cemt II tot III. De kleinste watertruck heeft de grootte van een 'Spits' en zal met een lengte van 38,5 m (350 ton) vooral in de kleinere waterwegen van België en Frankrijk onontbeerlijk zijn. Door het ontbreken van een wooncompartiment kan wat meer vervoerd worden dan in een Spits. Er worden ook grotere gebouwd, in 'Kempenaars'-formaat' (lengte ruim 60 m en 500 ton). Ook voor Drachten en Heerenveen opent dit mogelijkheden, bijvoorbeeld voor containeroverslag voor de eigen regio, en dat zonder extra kosten – een mogelijkheid, die al door Procap [\[1\]](#) werd geopperd.
- Dat onze buurlanden al flinke stappen hebben gezet in deze innovatieve mogelijkheden zal ermee samenhangen, dat het in geaccidenteerd terrein een stuk lastiger is om vaarwegen te vergroten of uit te breiden. In ons vlakke land kan dit relatief goedkoop, waardoor er nog te gemakkelijk gekozen kan worden voor 'het zetten van de botte bijl in het landschap', ten koste van het milieu, zelfs al het gaat om slechts een paar vaarbewegingen per dag [\[1\]](#).
- Dat leden van Vereniging Schuttevaer kritisch waren (zijn?) over de 'watertruck', is vanuit dreigende concurrentieoverwegingen misschien te begrijpen. Maar er zijn natuurlijk ook schippers die hun ogen open houden voor nieuwe ontwikkelingen. Aardig in dit opzicht is de [video](#) 'Wereld van de Binnenvaart' (RTL7-TV). Schipper Lindhout vaart op een groot 'koppverband' (een moderne duwbak-vorm) en ook hij ziet kleine schepen als onontbeerlijk.
- Die flexibiliteit van kleine schepen is bijvoorbeeld ook nodig binnen grote havengebieden; vervoer van het ene schip naar het andere. In een Duits artikel [\[9&14\]](#) wordt hierbij zelfs de mogelijkheid van 'zelfvarend' genoemd (zonder stuurman), iets waar wij zonder strikte ontvlechting van beroeps- en recreatievaart natuurlijk nog niet aan willen denken.
- Een veel omvattender ontwikkeling is die van ontvolking der buitengebieden. Deze bestrijkt natuurlijk veel meer terreinen dan alleen de scheepvaart. Denk hierbij alleen al aan de geleidelijke terugtrekking van bus- en spoorlijntjes uit de buitengebieden omdat dit 'onrendabel' heet te zijn. Terwijl wonen in de stad onbetaalbaar aan het worden is, worden de buitengebieden door krimpend OV onbereikbaar gemaakt. Dit speelt in Nederland, maar veel meer nog in Frankrijk en België. In een artikel onder auspiciën van de 'Verenigde

Naties' [6] wordt dan ook opgeroepen om die ontvolkende buitengebieden bereikbaar te houden voor kleinere schepen door te zorgen voor goed onderhoud van de kleinere vaarwegen. Die kleinere schepen moeten er dan natuurlijk wel zijn. Waar nu nog 'Spitsen' (dat zijn aan de kanalen en sluizen aangepaste oude schepen van maximaal 38 m lang – de lengte van de sluizen – hooguit 350 ton) door slecht onderhouden kanalen varen, dreigt zonder goed onderhoud en zonder kleine schepen de bevoorrading van de buitengebieden te kostbaar te worden. En je hoeft alleen maar op het Cemt-kaartje van de zuidelijke Nederlanden [15] te kijken om te zien welke gebieden alleen al hier verstoken zouden blijven van de relatief goedkope bevoorrading per schip als kleine schepen zouden verdwijnen.

- Want hoewel een groot schip grote ladingen goedkoper (per ton) kan vervoeren dan een klein schip, zijn de transportkosten en CO₂&NO uitstoot per vervoerde ton zelfs per klein vrachtschip nog altijd heel veel lager dan over de weg [23]. Een 'klein' schip van 1000 ton vervoert de hoeveelheid van 40 vrachtwagens.

- Daarbij is ons wegennet overvol geraakt. Wat daarin niet meehelpt is de tijdgeest, die zich steeds meer toespitst op 'nu bestellen, vandaag nog in huis', al is dat voor de meeste producten onzinnig en nodeloos milieu verontreinigend. Aan die tendens in het ad hoc vervullen van onze wensen zal door onze overheid paal en perk gesteld dienen te worden, in het belang van het milieu. Voor het vervoer van heel veel zaken kan probleemloos wat meer tijd genomen worden. Vervoer over water biedt nog voldoende ruimte. Oftewel, rendabiliteit is zeker niet het enige argument dat telt, en mag tellen, al zal het altijd méétellen.

Een initiatief als de 'watertruck' biedt daarom perspectief, ook voor onze regio.

- Het is dan ook niet voor niets, dat onze overheden (Europees en landelijk) aansturen op meer effectief vervoer, m.n. ook over het water. De noordelijke provincies hebben zich hier zelfs al in 1997 [20] samen positief over uitgesproken, met aandacht voor ook kleinere waterwegen. Van de Provincies, verantwoordelijk voor 'Ruimtelijke ordening' [21], wordt hier dan ook inzicht verwacht, en keuzes die ten volle rekening houden met een toekomst, welke is berekend op de grote infrastructurale en logistieke veranderingen die nu al volop aan de gang zijn en welke we nog ruimschoots kunnen verwachten. Dit is ook het onderzoeksveld waar Procap [1] wél goed in is. Op blz 39 van dit rapport, en in Bijlage 2 (Fly-by, blz 60) schetst Procap keuzes die qua ruimtelijke ordening gemaakt dienen te worden. Procap noemt het verdwijnen van kleinere schepen, vooral die kleiner dan Cemt IV, maar ziet wel degelijk ook nieuwe ontwikkelingen als Cemt III flexibele duwbak-combinaties voor container- én bulkvervoer in kleinere waterwegen (meer info: [kleine schepen](#)).

- Maar GS noemde te 'twijfelen' aan Procap's ([1] consultant 35 man) visie qua kleine schepen. Daarom werd het eenmansbedrijf AA-planadvies te hulp geroepen, dat in zijn AA-rapport [22] stelt dat Cemt IV wél zal verdwijnen. En hoewel AA in de ontwikkeling van de Europese scheepvaart (al dan niet bewust) een afslag gemist blijkt te hebben, meent GS nu met dit AA-rapportje zonder scrupules het nut en bestaan van kleinere schepen en vaarwegen te kunnen negeren en aan te mogen sturen op alléén Cemt Va.

- Mét het negeren van Procap's visie aangaande kleine schepen laat GS Fryslân tevens Procap's schets van mogelijkheden in mobiliteit, logistiek en infrastructuur links liggen [1], het onderzoeksveld waarin Procap's bij uitstek deskundig in is; een schets met infrastructurale netwerken, 'hub's' en 'fly-by's' – kortom 'ruimtelijke ordening'. En dit, zonder dat GS hier een broodnodige eigen onderbouwde visie op Ruimtelijke Ordening tegenover stelt.

- Als laatste ontwikkeling noem ik nog de klimaatveranderingen. De bevaarbaarheid van de Nederlandse delta is afhankelijk van de waterstanden in Rijn en Maas. Beide zijn regenrivieren, maar daarbij krijgt de Rijn een deel van haar water als gestage stroom van de gletsjers. Doordat de gletsjers nu aan het verdwijnen zijn, zullen we die vaste onderstroom aan Rijnwater gaan missen, en zullen de fluctuaties in het rivierwaterpeil groter worden – ook de Rijn gaat een echte regenrivier worden [16&17], iets wat we nu al beginnen te merken. Niet alleen een te lage waterstand vergt minder diep stekende schepen, ook een te hoge

waterstand legt [beperkingen op aan de scheepvaart](#). De scheepsbouw zal hier innovatief op gaan inspelen – schepen zullen bepaald niet ‘alleen maar groter’ worden [\[8&14\]](#).

- Overigens is het niet duidelijk, waarom onze overheid nog steeds de Cemt classificatie hanteert, aangezien al in 2002 deze als verouderd werd beschouwd en internationaal gekozen is voor AVV-2002 classificatie [\[18\]](#). Want “door de sterke ontwikkeling van de binnenvaart, wordt ... zeer sterk geïnvesteerd in de soort te vervoeren lading en in functionaliteit”, met als gevolg soms flink gewijzigde tonnages. Hierdoor ‘dekt’ Cemt de lading niet meer goed, met onduidelijkheid als gevolg.
- Haast onnodig om te noemen, maar voor het laten passeren en ontvangen van grote schepen zijn kostbare voorzieningen nodig: kades + materieel, beschoeiing, én het onderhoud daarvan. Want niet alleen de aanleg, ook het onderhoud hiervan is kostbaar – en dat voor letterlijk een paar schepen per dag? Zelfs in de huidige situatie lukt dit al nauwelijks [\[19\]](#), een inspanning die ook bij een meer flexibele haven onontkoombaar is.

Conclusies

- De bulkverwerkersfunctie van Drachten heeft z’n grenzen bereikt en waarschijnlijk ook zijn langste tijd gehad – de historisch hier gevestigde locaties zullen geen opvolgers kennen.
- Een Cemt Va waterweg naar Drachten is hiermee een nodeloos milieu verwoestend en recreatie beschadigend plan dat achter de feiten en ontwikkelingen aanloopt. Daarentegen...
- Kleine binnenvaartschepen zullen niet verdwijnen, maar ondergaan flinke innovatieve veranderingen, waarmee ze veel flexibeler inzetbaar zijn – zoals bijvoorbeeld het Vlaams/ Europese ‘watertruckproject’.
- Door tijdig en adequaat op zulke innovaties in te spelen, kunnen Heerenveen en Drachten hun havenfunctie niet alleen waar maken, maar ook flexibiliseren en optimaliseren. Dit ten bate van huidige en toekomstige bedrijven die afhankelijk zijn van (voordelig) vervoer over het water.

Bronnen

- [1] - *Bereikbaarheid van Binnenhavens* – [Procap 2018](#)
- [2] - *Mobiele fabriek voor 100% circulair beton* - industriële info Rijkswaterstaat & Structon over recycling op locatie van beton – [NRC 29-5-2021](#)
- [3] - Bedrijven als Agrifirm, die enorme hoeveelheden veevoer (uit soja van regenwoud-landen), kunstmest en landbouwgif verhandelen en transporteren, doen precies het tegenovergestelde van wat milieu en klimaatakkoord voorstaan. Hun doelen zullen fors afgeschaald moeten gaan worden - [Zembla 25-3-2021](#)
- [4] - *Op zoek naar het juiste spoor* - Atema, F. K., [RUGroningen 2010](#) – “Bij producten waar transportkosten relatief een groot deel van de totale kosten uitmaken zal de afstand die dit product af moet leggen tot een minimum beperkt worden”.
- [5] - Globale schets gasolieverbruik binnenvaartschepen - [Erik Backer van Ommeren](#)
- [6] - *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d’avenir dans le transport par voie navigable* – [2020 CEE-ONU](#) en UN
- [7] - *Een goede toekomst voor het kleine schip* – [Branche Overleg Binnenvaart e.a.19-11-’08](#)
- [8] - Flache Frachter Neue Transportkonzepte für Binnenschifffahrt - [Deutschlandfunk 6-9-’20](#)
- [9] - *Kommen bald autonom fahrende Binnenschiffe?* – [Frankfurter Allgemeine 07-11-2018](#)
- [10] - *Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen* - *Horizon 2020* - [Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart 2020](#)
- [11] - *3 miljoen ton goederen minder op de weg dankzij Watertruck+* - [Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare werken 10-2-2021](#)
- [12] - *Watertruck gebruikt kleine waterwegen in Europa voor goederenvervoer* – Europese Commissie 26-1-2018

- [13] - Eerste Watertrucks op kleine vaarwegen – [Aqualink 2017](#)
- [14] - Neue Zukunft für kleine Schiffe?- [Binnenschifffahrt, Magazin Technik&Logistik 1-7-'19](#)
- [15] - [Cemt-kaartje waterwegen zuidelijke Nederlanden](#)
- [16] - *De Rijn wordt een regenrivier* - [NRC 18-12-2019](#)
- [17] - *De Waal krijgt steeds meer ups en downs* – [NRC 2020-08-26](#)
- [18] - *Staat van de scheepvaart en binnenvaarwegen in Nederland 2009* – [TUDelft 26-2-'10](#)
- [19] - *Green award? Maak haven dan ook beter* - LC 22-06-2021 over de verwaarloosde staat van de Drachtster haven.
- [20] - *Noorden ziet kansen voor meer vervoer over water* – [Nieuwsblad Transport 30-9-1997](#)
- [21] - *Planologie* - [Wikipedia](#)
- [22] - *Trends voor klasse IV in Fryslân - Het toekomstperspectief van de kleinere schepen* – [AA-planadvies 23-9-2019](#).
- [23] - CO2 uitstoot door de verschillende vervoermiddelen - [Bureau Voorlichting Binnenvaart](#)

En mocht je nog meer over 'watertrucks' willen lezen (d.w.z. de Europese varende versie, want googelend kom je ook vrachtwagens met watertank tegen bij dit woord), kijk dan op

- <https://vimeo.com/508810903/611a2fa472> interessant discussieprogramma over de praktijk van de 'watertruck' in de Vlaamse regio. En verder bv
- <https://watertruckplus.eu/nl/nieuws>
- <https://aqualink.biz/eerste-watertrucks-op-kleine-vaarwegen/>
- <https://watertruckplus.eu/nl/answer> met tonnage
- https://ec.europa.eu/regional_policy/nl/projects/europe/watertruck-opens-up-europes-small-waterways-to-freight-transport

en googelend vind je nog de nodige andere artikelen