

Binnenvaart wil kranen

Het bouw materiaal voor het nieuwe Feijenoordstadion aanvoeren over water. 'Dan wordt het écht het duurzaamste stadion van Nederland.' Het is één van de vele voorbeelden van wat de binnenvaart allemaal kan.

Tekst: Joke Waltmans

Foto's: Bureau Voorlichting Binnenvaart

Zo'n lang binnenschip met stuurhut en op het achterdek de privé-auto. Het is voor velen het beeld dat te binnen schiet als er over binnenvaart wordt gesproken. Toch is dat maar een klein schakeltje in een enorme keten van vervoer over water. Al het vervoer over de binnenwateren van Nederland en Europa valt onder de noemer binnenvaart. Dat varieert van dat overbekende binnenvaartschip tot het grootste containerschip. Ofwel van een vracht van 14 vrachtwagens in een keer tot een lading van 660 vrachtwagens.

„De binnenvaart is de beste, veiligste en goedkoopste manier van vervoer. De CO₂-uitstoot van een schip is drie tot zes keer minder dan bij een truck. De vaarwegen krijgen we van de natuur, dus er is geen asfalt voor nodig. Per jaar valt er gemiddeld één verkeersslachtoffer op het water,” somt Kees de Vries op. De secretaris van Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) heeft geen aanmoediging nodig om alle voordelen van de binnenvaart op een rijtje te zetten.

Al twintig jaar is zijn bureau bezig met terrein winnen voor de binnenvaart. De laatste jaren was dat vooral op de klant gericht; de verlader die ervan overtuigd moet raken dat vervoer over water zoveel mogelijkheden biedt. Nu is de rest van Nederland aan de beurt. „Met een schip kun je bij alle belangrijke industrieterreinen komen. En het laatste stukje dat het niet kan, kun je een vrachtwagen laten rijden,” schets hij zijn ideale manier van vervoer.

Uiteraard kan dat niet van de ene op de andere dag, weten de voorlichters als geen ander. Het maakt nogal uit of een binnenvaartschip zijn lading komt lossen of een vrachtwagen. De Vries: „Zo'n schip lossen is hetzelfde als wanneer er in een keer tientallen vrachtwagens voor je deur staan die leeg moeten. Daar moet je interne logistiek wel op zijn afgestemd. En de voorraadruimte.”



De Magdalena met een lading kolen.

Zo'n proces kan lang duren. Bij bierbrouwer Heineken heeft het bijvoorbeeld acht jaar geduurd voordat definitief werd besloten om het exportbier per binnenschip naar de havens van Rotterdam en Antwerpen te vervoeren. De rit van de brouwerij in Zoeterwoude

naar de binnenvaart in Alphen aan den Rijn gaat nog per truck, maar vanaf Alphen gaat het bier binnenkort het water op.

Eén binnenschip vervangt de inhoud van veertig tot zestig trucks. Dat betekent honderdduizend ritten minder over het drukste

tracé van Nederland. Heineken is niet de enige klant die Bureau Voorlichting Binnenvaart met trots noemt. Ook Corus, DSM, Ikea en Roobol horen in het rijtje thuis.

Toch moet de binnenvaart zich niet alleen beperken tot vervoer van A naar B, is de stelli-



Ton Roos: vermindering van de CO₂-uitstoot is alleen haalbaar wanneer er in de keten veel meer gebruik wordt gemaakt van de binnenvaart.



Robert Tieman: dankzij de crisis is er ruimte en tijd om de problemen op te lossen en er helemaal klaar voor te zijn als de economie weer aantrekt.



Maira van Helvoirt: Het draait om logistiek. Je kunt natuurlijk beter één vol containerschip laten varen, dan twee schepen halfvol.