

Veertig vrachtwagens op één binnenvaartschip

(1) Opa Van der Linden was in de vorige eeuw binnenvaartschipper. Omdat hij zijn vracht uit Rotterdam in het Brabantse Drunen moest afleveren, maar met zijn schip maar tot Waalwijk kon komen, besloot hij met auto's zijn lading vanaf de Waalwijkse haven verder over de weg te vervoeren. Uit dat familiebedrijfje groeide het Regionaal Overslagcentrum Waalwijk, waarover kleinzoon John van der Linden nu de leiding heeft. Aan zijn kade tilt een heftruck containers uit een klein binnenvaartschip; er passen 24



grote of 48 kleine containers in. De containers slaat hij op zijn terrein op of hij vervoert ze direct met vrachtauto's naar zijn klanten. Hij biedt scheepvaart aan in combinatie met vervoer over de weg. (2) "Dat zou veel meer moeten gebeuren", zegt econoom Tilman Platz, die onlangs promoveerde aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Platz constateerde in zijn proefschrift dat de binnenvaart nog veel te weinig benut wordt, met name voor het vervoer van containers. De binnenvaart neemt slechts 5 procent van het totale Europese vrachtvervoer voor zijn rekening. Volgens Platz kunnen de Europese rivieren met gemak twee keer zoveel vracht aan als op dit moment. Om succesvol te concurreren met vervoer over de weg

moet, volgens hem, vrachtvervoer over water op drie gebieden goed scoren: geld, tijd en dienstverlening. (3) De Europese Commissie pleit al jaren voor meer vervoer over water. Het is goedkoper, ontlast de drukke snelwegen in Europa en is beter voor het milieu. Vrachtschepen stoten per 1.000 kilo vracht zes maal minder CO₂ uit dan vrachtauto's. En: in een middelgroot binnenvaartschip van bijna 70 meter past al snel de inhoud van veertig vrachtwagens. Daarnaast heeft zo'n schip niet alleen geen last van files, het veroorzaakt er ook geen. (4) Het vervoer over de weg blijft desondanks verreweg het populairst. Het aandeel scheepvaart binnen het vrachtvervoer wil maar niet stijgen, ondanks de subsidie die de Europese Commissie al jaren verstrekt aan bedrijven die hun vervoer verplaatsen van weg naar water of spoor. Dit jaar werd het bedrag dat bedrijven krijgen per 500 tonkilometer zelfs verdubbeld van 1 naar 2 euro. Jaarlijks stelt Brussel 62 miljoen euro beschikbaar voor bedrijven die proberen om het vervoer op de weg te ontlasten. (5) "Om de binnenvaart echt te laten groeien, moet vooral de transportservice beter", meent onderzoeker Platz. "Omdat niet alle bedrijven in de buurt van een waterweg liggen, moet de vervoerder transport van deur tot deur aanbieden. Pas als het vervoer soepel verloopt en de klant geen extra moeite hoeft te doen voor vervoer van zijn goederen over water, wordt het ook aantrekkelijk", zegt Platz. "Complete uitvoering van de wensen van de klant is een vereiste." (6) Voor Nederland zou meer vervoer via de binnenvaart positief zijn; ruim de helft van de West-Europese binnenvloot vaart onder Nederlandse vlag. Al is volledige

transportservice niet zo eenvoudig te verwezenlijken, denkt Kees de Vries, directeur van Schuttevaer, de Nederlandse belangenvereniging voor de binnenvaart. Veel binnenvaartschippers zijn zelfstandige ondernemers en varen maar met één of twee schepen. “Dat ze een kraan of vervoer erbij moeten regelen, is gemakkelijk gezegd, maar voor veel schippers ingewikkeld om te realiseren.”

(7) De Vries ziet liever dat bedrijven bij de keuze van hun locatie juist kijken of er vaarwater in de buurt is. “Daar moeten bedrijven dan ook subsidie voor krijgen”, meent hij. Want zodra er sprake is van voor- of natransport moeten de goederen ook weer overgeslagen worden van schip naar truck. Dat kost tijd en moeite en dus stijgen de kosten weer.

(8) Die tijd en moeite is al snel reden toch voor direct vervoer over de weg te kiezen. Daar heeft John van der Linden in Waalwijk een mooi voorbeeld van. Hij vervoert al jaren gevaarlijke chemische stoffen voor chemiebedrijf DSM vanuit de Rotterdamse haven. Dat gebeurde altijd over het water, maar sinds enkele maanden komen de stoffen op een andere locatie binnen, waar geen binnenvaartschip kan komen. Dus besloot Van der Linden de stoffen meteen in de vrachtauto te laden.

(9) Platz: “Ook in de havens zelf valt nog tijd te winnen. Veel havens in bijvoorbeeld Frankrijk zijn niet 24 uur per dag

open of de sluisen zijn niet standaard bemand, zodat schepen niet kunnen doorvaren. Vaak ook zijn bruggen te laag of waterwegen niet diep genoeg. Dat komt de betrouwbaarheid van de levering niet ten goede: bij een lage waterstand kan een binnenvaartschip in plaats van 1.500 ton ineens bijvoorbeeld maar 600 ton vervoeren, terwijl een uitgediepte vaarweg een minimumdiepte garandeert. De verschuiving van transport van weg naar water zal dus alleen kunnen groeien als de infrastructuur van de vaarwegen wordt verbeterd.” De Vries van Schuttevaer vindt: “De oplossing van dat probleem ligt toch echt bij de overheid. Vrachtwagenchauffeurs leggen toch ook niet zelf snelwegen aan?”

(10) “Het is niet helemaal fair om voor een grotere binnenvaartsector in Europa alleen naar de overheid te wijzen”, vindt schipper Ronald Versloot. “Het wordt wel degelijk tijd om onze blik eens te verruimen en het voorstel van econoom Platz voor complete dienstverlening serieus te nemen. Collectief zouden we veel meer kunnen regelen wat opslag en overslag betreft. Zo’n nieuwe logistieke keten zou best te organiseren zijn. De binnenvaart mag dan een individualistische branche zijn, waarin schippers ‘van nature geïsoleerd’ waren, maar die tijden zijn voorbij. Ook op een schip is op het gebied van communicatie en techniek tegenwoordig van alles mogelijk,” aldus Versloot.

*Naar een artikel van Annemarie Kas,
NRC Next, 3 september 2009*

Tekst 1

- 1p 1 Hoe wordt het onderwerp van de tekst in alinea 1 ingeleid?
- A met het geven van een samenvatting van de tekst
 - B met het geven van een voorbeeld
 - C met het noemen van de aanleiding voor het schrijven van de tekst
 - D met het voorop plaatsen van een conclusie

Gebruik de onderstaande informatie voor het beantwoorden van de vragen 2 en 3.

De tekst kan worden verdeeld in vier delen:

Deel 1: alinea's 1 en 2

Deel 2: alinea's 3, 4, 5 en 6

Deel 3: alinea's 7, 8 en 9

Deel 4: alinea 10

- 1p 2 Welk kopje geeft het beste de inhoud weer van deel 2 (alinea's 3, 4, 5 en 6)?
- A Locaties voor vervoer over water
 - B Positie van binnenvaart in vervoer
 - C Subsidies voor vervoer over water
 - D Voordelen van binnenvaart bij vervoer
- 1p 3 Welk kopje geeft het beste de inhoud weer van deel 3 (alinea's 7, 8 en 9)?
- A Belang van keuze locatie bij vervoer over water
 - B Belemmerende factoren bij vervoer over water
 - C Problemen in Frankrijk bij vervoer over water
 - D Rol overheid bij vervoer over water
- 1p 4 Hoe kun je het verband tussen alinea 3 en alinea 4 het beste weergeven?
- A Alinea 3 en alinea 4 vormen een tegenstelling.
 - B Alinea 3 en alinea 4 vormen samen een opsomming.
 - C Alinea 4 geeft een nadere uitleg van de inhoud van alinea 3.
 - D Alinea 4 noemt een gevolg van de inhoud van alinea 3.
- 1p 5 Hoe kun je het verband tussen alinea 4 en alinea 5 het beste weergeven?
- A Alinea 4 en alinea 5 vormen samen een opsomming.
 - B Alinea 5 noemt een oplossing voor het probleem uit alinea 4.
 - C Alinea 5 noemt een voorbeeld bij de inhoud van alinea 4.
 - D Alinea 5 zwakt de inhoud van alinea 4 af.
- 1p 6 Hoe kun je het verband tussen alinea 9 en alinea 10 het beste weergeven?
- A Alinea 10 bevestigt de inhoud van alinea 9.
 - B Alinea 10 geeft een nadere uitleg van de inhoud van alinea 9.
 - C Alinea 10 noemt een oorzaak voor de inhoud van alinea 9.
 - D Alinea 10 zwakt de inhoud van alinea 9 af.

- 1p 7 “Het vervoer over de weg blijft desondanks verreweg het populairst.”
(regels 48-49)
→ Citeer de zin uit het tekstgedeelte van alinea’s 8 en 9 die hiervoor het duidelijkst een verklaring geeft.
- 1p 8 In alinea 2 wordt gesproken over drie gebieden waarop de scheepvaart zou moeten scoren.
→ Noem twee alinea’s waarin het aspect dienstverlening verder wordt uitgewerkt.
- 1p 9 “Volgens Platz kunnen de Europese rivieren met gemak twee keer zoveel vracht aan als op dit moment.” (regels 28-31)
→ Citeer de zin uit deel 3 (alinea’s 7, 8 en 9) waarin Platz aangeeft dat dit toch niet zó gemakkelijk zal gaan.
- 1p 10 “Collectief zouden we veel meer kunnen regelen, wat opslag en overslag betreft.” (regels 138-140)
→ In welke alinea wordt het tegenovergestelde beweerd?
- 1p 11 Wat is het belangrijkste doel van de schrijver met de tekst *Veertig vrachtwagens op één binnenvaartschip*?
De schrijver wil de lezer
A ervan overtuigen dat de schippers meer gezamenlijk moeten regelen.
B ervan overtuigen dat het belangrijk is dat het vervoer over water gaat groeien.
C informeren over de problemen en de voordelen die het vervoer per binnenvaartschip oplevert.
D informeren over het belang van meer en grotere schepen om het vervoer over water te bevorderen.
- 1p 12 Wat is de hoofdgedachte van de tekst *Veertig vrachtwagens op één binnenvaartschip*?
A Als de binnenvaartsector meer samenwerkt, is de kans groot dat het vervoer over water groeit.
B De binnenvaart is ruim, goedkoop en schoon, maar groeit niet, zo lang de combinatie met wegvervoer niet beter geregeld is.
C Het vervoer over water groeit te weinig doordat de bedrijven vaak geen locaties kiezen die aan vaarwater liggen.
D Nederland zal meer moeten investeren in de infrastructuur van de Europese waterwegen om het vervoer over water te stimuleren.

Bronvermelding

Een opsomming van de in dit examen gebruikte bronnen, zoals teksten en afbeeldingen, is te vinden in het bij dit examen behorende correctievoorschrift, dat na afloop van het examen wordt gepubliceerd.