

Varen op de Westerschelde vergt voorbereiding

Door Marius Vonk



De Westerschelde spreekt bij veel zeekanovaarders tot de verbeelding. Dat is niet vreemd. Onder de industriële rook van Doel en Antwerpen bevindt zich het grootste brakwaterschor (Verdronken land van Saeftinghe) van Europa. Tussen Rilland en Waarde liggen de Platen van Valckenisse (zeehonden). Valckenisse is net als Saeftinghe een verdronken land, daar hebben we er meer van in de Zeeuwse delta. Tussen Terneuzen en Breskens liggen de Hooge Platen, daar broeden veel sternes. Bij Vlissingen-Oost ligt Fort Rammekes. Kortom, een afwisselend estuarium, waar zoet en zout elkaar ontmoeten. Waar moeten kanovaarders allemaal rekening mee houden in dit prachtige gebied?

De Westerschelde ontspringt in Frankrijk bij Gouy Le Câtelet op het plateau Saint Quentin, 97 meter boven zeeniveau. De Romeinen noemden de rivier Scaldis. Scaldis en Scalda vind je nog terug op oude kaarten. Oorspronkelijk deelde de rivier zich bij Antwerpen in twee takken, de Ooster- en de Westerschelde. In vervlogen tijden was de Oosterschelde de grote scheepvaartroute naar zee. Van de bron tot Gent heet de rivier de Bovenschelde; van Gent tot de Nederlandse grens de Zeeschelde. Tot de zee is het de Westerschelde.

De Schelde is een zeer drukke rivier. Naast recreatievaart ook gigantische containerschepen, bulkcarriers, coasters, binnenvaart, loodsboten en veerponten. Bijvoorbeeld de MSC Daniela (366 meter lang, 51 meter breed, cargo 14000 containers) passeert hier. Deze joekel doet een gewoon zeeschip iel lijken. Er zijn tienduizenden scheepvaartbewegingen per jaar, met bestemmingen als Antwerpen, Terneuzen-Gent, de Braakmanhaven bij Dow, Kanaal door Zuid-Beveland bij Hansweert, Kanaal door Walcheren en de havens bij Vlissingen.

De betonde vaargeul van Vlissingen tot Antwerpen is ongeveer zeventig kilometer lang. Zeeschepen hebben een loods nodig. Door het bochtige traject kun je de scheepvaart op sommige plekken slecht zien aankomen.

Kleinere schepen 'snijden' op verschillende plekken de boeien bij hoogwater. Als zeekanoër moet je verder rekening houden met getij, stroming, weersomstandigheden, marifoonblokken en riviermeesters bij de diverse verkeerscentrales. De stroomsnelheden kunnen bij springtij pieken op zo'n vier knopen. Dit zijn dan meestal wel korte periodes van één uur voor, tot HW. Gemiddeld stroomt het 2,5 tot 3 knopen. Voor zeekanoërs is dit dus een moeilijk vaargebied, waar speciale kennis, vaardigheden, conditie en uitrusting nodig zijn. Wie zonder kennis van zaken gaat varen brengt zichzelf en de scheepvaart mogelijk in gevaar.

Volgens het scheepvaartreglement Westerschelde (SRW) zijn de volgende regels voor zeekanoërs zeker van belang om te weten:
(http://wetten.overheid.nl/BWBR0005393/geldigheidsdatum_14-04-2010)

- Volgens de regels ben je een klein schip en dien je om een veilige vaart te kunnen aanhouden in de hoofdvaargeul een motor te hebben die voor onmiddellijk gebruik gereed is en waarmee het schip in staat wordt gesteld een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water te kunnen handhaven. (art. 6 lid 2 sub B SRW) . Spierkracht wordt niet gezien als motor. Helaas, want de snelheid halen we makkelijk. Dit is eigenlijk de regel die zeekanoërs beperkt in de hoofdvaargeul te varen!
- Een klein schip, met uitzondering van een zeilplank, moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector (art 41.9 SRW). Zeekano's met radar reflector zijn niet zichtbaar op de radar, dus echt zinnig is het niet.
- Het schip moet zijn voorzien van een middel voor het geven van een doelmatig geluidsein. (art 33.2 SRW). Schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie hebben de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen. Dit zegt niet dat marifoon verplicht is, maar als het aan boord is, geldt de regel. (art. 6 SRW). Mijn advies is altijd Marifoon te voeren op de Westerschelde.
- Een klein door spierkracht voortbewogen schip dat varende is, moet een rondom zichtbaar wit licht voeren. (art 41.6SRW) Ook dit is weer een regel waar je weinig mee kunt. 's-Nachts of met slecht zicht varen is hier echt uitgesloten!

Het werkingsgebied van de SRW is grofweg vanaf de Belgisch-Nederlandse grens bij Antwerpen, tot een denkbeeldige lijn die loopt over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg, een kleine zeven kilometer de zee op, richting Cadzand. Voor het Vlaamse deel geldt het Scheepvaartreglement Beneden-Zeeschelde. Die is voor kleine schepen gelijk aan het SRW, dus motor, marifoon, reflector, geluidsein en wit licht. Varen op de Westerschelde betekent dus dat je ook op de hoogte moet zijn van de marifoon en radar blokkanalen. En van de boeien waar schepen zich opvarend en afvarend aanmelden bij de diverse verkeerscentrales (Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet).

Als je de marifoonkanalen uitluistert, merk je dat de gebruikte termen en plaatsaanduidingen zeer specifiek vakjargon zijn. Op de marifoon hoor je in de blokken schepen zich aan- en afmelden, waardoor je weet dat ze komen, maar je ze nog steeds niet ziet. De schepen varen snel en zijn echt vlugger bij je dan je in eerste instantie denkt. Op volle zee gaan zeeschepen wel tot vijftwintig knopen. Op de ondiepere Schelde doen ze gemiddeld een knoop of twaalf. De 'dode hoek' vanaf de brug van een zeeschip is pakweg twee keer de scheepslengte. Dus een kajaker op een halve kilometer afstand is lang niet altijd te zien vanaf de brug.

De mooiste stukken van de Westerschelde zitten buiten de hoofdgeul. Dan gaat het om het rondje Hooge Platen met startplaatsen als Breskens, Hoofdplaat of Paulinapolder (20-25 km), het rondje platen van Valckenisse vanuit Rilland (20 km) en het rondje om de Platen van Ossenis, vanuit Hansweert (20 km). Eén keer per jaar (meestal september) vaart Kanoclub Zeeland (KCZ) in het Verdrongen land van Saeftinghe, onder begeleiding van een gids van stichting Zeeuws Landschap.

Bij KCZ-tochten steken we de geul ook wel over, maar in kleine groepen. Die melden we met de marifoon aan in het betreffende blokkanaal. Op het moment dat we de geul over gaan steken, melden we dat weer. We steken haaks, snel en compact over. We melden ook weer als we aan de overkant zijn. De marifoon luisteren we constant uit. Uiteraard kijken we ook goed naar de op- en afvarende scheepvaart om het moment van veilig oversteken te bepalen. De verkeerscentrales gedogen tot nog toe dat we de hoofdgeul oversteken. Er is geen sprake van rechten.

Dit jaar sommeerde de politie te water, op grond van art. 6 lid 2 sub B SRW, een groep Duitse zeevaarders de Westerschelde te verlaten. Voor zover ik weet staken ze de vaargeul over, op een onoverzichtelijk punt bij Terneuzen. Ze hadden zich niet aangemeld en geen marifoon bij zich. Verder was hun voorbereiding en uitrusting wel in orde. Het voorval is natuurlijk ook vervelend voor ons lokale vaarders, die hier regelmatig varen, alles goed plannen en juiste voorzorgsmaatregelen treffen om veilig te kunnen varen. Dit soort incidenten kunnen leiden tot intolerantie van de instanties ten opzichte van alle zeekanovaarders op de Westerschelde.

Daarom wil ik voorkomen dat mensen de Westerschelde opgaan zonder terdege voorbereid te zijn en niet de juiste uitrusting bij zich hebben. We hebben als KCZ al meerdere malen kunnen voorkomen dat mensen, die niet gehinderd door enige kennis de Westerschelde wilden oversteken met een ongeschikte kano. Zelfs een keer een Vlaming die zonder zwemvest, wankel zittend in een grote wildwaterboot van Zeeuws Vlaanderen naar Zuid-Beveland wilde varen. Hij had geen enkel benul van de aanwezigheid van getij en stroming. Varen op de Westerschelde is geen kinderspel. Ik vaar hier al twintig jaar zonder problemen en wil dat graag nog lang zo volhouden.

Wie meer info nodig heeft kan altijd contact met mij, of de KCZ opnemen.

<http://www.kanoclubzeeland.nl/>

seakayak@kpnplanet.nl