

# IN ELKAARS VAARWATER

Het water is van ons allemaal en zo komen we als motorbootvaarders ook op wateren waar beroepsschepen rondvaren. Om een idee te hebben van hoe een vrachtschipper zijn werk doet op het water zijn we ingescheept bij schipper Maickel op zijn schip de Si-Ca. Hoe ziet zijn wereld eruit en hoe ziet hij de motorbootvaarders die hij dagelijks op zijn route tegenkomt?

EDWIN DE VELD

In de periode voor het vertrek heb ik regelmatig contact met Maickel over een mogelijke vaardag. Daardoor kreeg ik al een beetje een idee hoe het leven van deze schipper eruit ziet. Zo kon Maickel vaak de telefoon niet opnemen omdat hij geconcentreerd met een manoeuvre bezig was. Dan belde hij me op de meest onmogelijke tijden terug. Het werd mij snel duidelijk: deze binnenvaartschipper heeft een druk en onregelmatig bestaan. Maickel heeft een contract met een asfaltcentrale in Den Haag; hij vervoert zoals hij zelf zegt 'steentjes', ofwel graniet (grind) in verschillende afmetingen, van de America haven in Amsterdam naar Den Haag. De kortste route loopt via het IJ door Amsterdam naar de Nieuwe Meer.

Vervolgens via de ringvaart naar Kaageiland, dan richting Leiden en over de Schie langs Voorschoten en Leidschendam tot aan Den Haag. Dat is in één dag goed te varen. Sinds een half jaar is de sluis in Leidschendam echter gestremd, waardoor Maickel een langere route moet nemen. De stremming blijkt steeds weer langer te duren en dat is nogal frustrerend voor Maickel aangezien de kosten en het aantal vaaruren toenemen, terwijl de vergoeding gelijk blijft. De geleden schade kan niet worden verhaald.

De stremming had ook gevolgen voor de planning van onze vaardag, je weet pas heel laat of het wel of niet door kan gaan. In ons geval was er ook nog een storing in de laadkraan in Amsterdam, waardoor het laden ver-

traagde. De Si-Ca was daarom al zonder ons vanuit Amsterdam vertrokken. De route tot aan de Ringvaart is gelijk en gaat vervolgens bij Roelofarendsveen via de Brasem, richting Alphen aan de Rijn om dan over de Gouwe naar Gouda te varen. Net voor de Julianasluis is een grote afmeerlocatie waar we aan boord gaan. Als wij een kop koffie drinken gaat de schipper nog even snel onder de douche. Door de vertraging heeft hij een heel kort nachtje gehad en is hij 's morgens om 6.00 uur al vertrokken.

## VERLICHTING

Onderweg is er contact over hoe laat het laden of lossen kan aanvangen. Zolang er gevaren kan en mag worden, wordt er gevaren. Dat betekent

**1** De Si-Ca vervoert graniet van Amsterdam naar Den Haag. **2** Schipper Maickel let vanuit de stuurhut op alles om hem heen en ziet al aan het vaargedrag van andere schepen of hij te maken heeft met een ervaren stuurman.

2





3



4

**3** Een zeilscheepje wijzigde plots van koers, Maickel wist het scheepje maar net te ontwijken. **4** Via de marifoon overleggen de Si-Ca, een oploper en een tegemoetkomend vrachtschip hoe ze elkaar passeren.

dus: lange dagen. Ook varen in het donker hoort erbij en dat is extra op-letten. De standaardroute van de Si-Ca gaat voor het overgrote deel over wateren die veel door pleziervaart worden gebruikt en dus heeft schipper Maickel er alle dagen mee te maken. De houding van de schipper is heel positief ten opzichte van de pleziervaart, maar Maickel geeft wel aan regelmatig gevaarlijke situaties mee te maken. “Lang niet alle pleziervaartschepen voeren verlichting, daarom ben ik altijd extra op mijn hoede als ik in het donker vaar. Soms zijn de lampjes zo klein dat ze wegval- len in alle andere lichten die er in de Randstad rond het water zijn. Daarom let ik goed op rimpels op het water, want een boot maakt altijd iets van golven en die kan ik meestal wel onderscheiden. Gelukkig is de route heel bekend en weet ik waar ik extra

op moet letten. Maar het blijft lastig.” Maickel is een welbespraakte schip- per die graag vertelt over zijn beleve- nissen op het water. Uiteraard is er extra passie voor schippers die klei- nere vrachtschepen, net als de Si-Ca, in de vaart weten te houden. Zo heeft Maickel de afgelopen jaren het aantal vrachtschepen dat hij op zijn route te- genkomt zien afnemen en is hij van mening dat deze vorm van transport beschermd zou moeten worden als cultureel erfgoed. Met het oog op de toekomst is Maickel volop bezig met ideeën om zijn schip in de vaart te houden en nieuwe bronnen van in- komsten te genereren. Mede daarom werkt hij samen met Binnenvaartcrui- ses. Daarnaast ziet muzikliefhebber Maickel ook mogelijkheden voor zijn schip als unieke locatie voor dj’s en drijvende concerten.

#### GOUDA

Na vertrek varen we de sluis in en ver- volgen onze weg via de Hollandse IJ- sel, een mooie bochtige rivier. Voor een sanitaire stop van de schipper neemt de matroos het roer over. Hij heeft nog niet zo veel ervaring en als we opgelopen worden door een leeg vrachtschip zitten we eigenlijk een beetje te veel in de binnenbocht. Ver- volgens zien we in de verte een con- tainerschip tegemoetkomen. Dat is het moment waarop Maickel weer zelf achter het roer plaatsneemt. Het eer- ste wat hij doet is via de marifoon beide schepen informeren waarom hij niet helemaal correct in de vaarroute zit. Daarmee is het meeste leed gele- den want er klinkt begrip van beide schepen. Terwijl de Si-Ca zo snel mo- gelijk naar stuurboord uitwijkt, worden we voorbijgevaan door de oploper die precies tussen ons en de tegenlig- ger door kan varen. Zo zie je maar dat een heel relaxte vaartocht in heel korte tijd kan omslaan in een mogelijk onveilig situatie.

Door het kordate ingrijpen van de schipper was er eigenlijk niets aan de hand. Als we nog eens naar de tegen- ligger kijken valt op hoe weinig uitzicht dit schip heeft; vanuit het stuurhuis kan de stuurman alleen een beetje

tussen de containers door naar voren kijken. De rest van het uitzicht bestaat uit camera’s en de radar. Het mag duidelijk zijn dat een klein schip nog lastiger te zien is. Dat is een goede reden om een marifoon aan boord te hebben. Op die manier kan je contact houden met de schepen in je omge- ving en hoor je al waar andere sche- pen zich bevinden, vaak voordat je ze kunt zien.

#### KOPSCHROEF

Net voordat we de Nieuwe Maas op- varen, gaan we langszij bij een bun- kerschip. Nadat we diesel hebben getankt merken we bij het wegvaren dat de kopschroef niet goed werkt. Na verschillende vergeefse pogingen om het probleem op te lossen gaan we door zonder kopschroef. Dat bete- kent dat het manoeuvreren veel lasti- ger zal zijn. De volgende dag blijkt na het lossen dat er meerdere stenen klem zitten tussen de lamellen van de kopschroef. Nadat deze verwijderd zijn werkt alles weer.

Na de Erasmusbrug gaan we stuur- boord uit richting de Parksluizen. Dan laat Maickel zien dat hij ook zonder kopschroef kan varen. Maickel: “De kopschroef is een belangrijk hulpmid- del. Er kunnen veel kortere bochten gemaakt worden en hij is nodig om de kop in de goede richting te krijgen, vooral als het harder waait en zeker als het schip leeg is. Met een leeg schip gebruik ik de kopschroef ook om af te remmen, de schroef van de hoofdmotor zit dan zo weinig in het water dat hij nauwelijks grip heeft.”

#### DELFTSE SCHIE

Als we de Delftse Schie opvaren laat Maikel zien dat hij een heel nette schipper is. Hij let op alles om hem heen en ziet al aan het vaargedrag of hij te maken heeft met een ervaren stuurman. We varen rustig want als er harder gevaren wordt, gaat de Si-Ca te veel zuigen en maakt het schip te veel golven. Er liggen verschillende kwetsbare woonscheepjes lang de route en elke keer gaat het gas eraf om rustig te passeren. Ook de ver- schillende sportroeiers krijgen de-

zelfde behandeling. We zien dat dat gewaardeerd wordt met een opgestoken duim of even gedag zwaaien. Doordat de Si-Ca zo regelmatig langs komt herkennen veel mensen het schip. Leuk om te zien hoe zij reageren!

### VOORVAL


Als we in Delft aankomen en we ons via de marifoon bij de Pieter de Hoogbrug melden blijkt dat de volgende brug gestremd is. Het zou een half uur gaan duren maar als we weer contact hebben blijkt daar nog minimaal tweeënhalf uur bij te komen. Het gevoel ontstaat dat ook die prognose niet gehaald zal worden. Het is dus maar goed dat we zijn afgemeerd. Omdat het niet zeker is dat we de losplaats in Den Haag zullen halen, besluiten we niet verder mee te varen. Het is inmiddels al zes uur. We zitten in het stuurhuis en Maickel vertelt over een voorval dat hij vorig jaar meemaakte op de Kostverlorenvaart in Amsterdam. Voor het doorvaren van de brug deed hij een verzoek tot opening via de marifoon en kreeg rood/groen licht. De brug werd gereed gemaakt en ging open. De Si-Ca voer op dat moment zonder lading, waardoor de dode hoek naar voren groot was. Er stond wel een matroos op het voorschip maar die was op dat moment bezig met zijn telefoon. Inmiddels vroeg de brugwachter de Si-Ca alvast op te varen. Van de andere zijde naderde een klein zeilscheepje, dat zag Maickel nog. De

Si-Ca was niet over het hoofd te zien voor het zeilbootje, bovendien stond het licht van de brug op rood. Ondanks dat voer het zeilscheepje door. Aanvankelijk zag het er naar uit dat het zeilscheepje aan stuurboordzijde langs zou komen en dus week Maickel uit naar bakboord. Het scheepje was niet meer te zien, het zat volledig in de dode hoek. Plotseling zag Maickel de boot aan bakboord, hij was van koers veranderd. Met de kopschroef volgas en een heleboel geluk wist Maickel het zeilscheepje op een haar na te ontwijken.

### RESPECT

We hebben nog meer respect gekregen voor vrachtschippers na deze tocht. Een vrachtschip in de vaart houden is niet gemakkelijk. De schippers maken lange dagen en varen vaak onder tijdsdruk. Ze zouden zeer geholpen zijn met wat extra begrip en geduld van de pleziervaarders.

Een paar tips die ons het meest zijn bijgebleven na deze dag:

- Kijk ver vooruit en hou er rekening mee dat een binnenvaartschip een lange stopweg heeft.
- Een leeg vrachtschip heeft een grotere dode hoek en kan je dus simpelweg niet altijd zien.
- Luister je marifoon uit en leg contact met schepen om je heen zodat je vooraf weet wat ze van plan zijn.
- Hou je aan de vaarregels, ze zijn er niet voor niks. 

### MEEVAREN?

We hebben deze tocht meegevaren met de Si-Ca van schipper Maickel. Het vrachtschip is 49,99 meter lang en 6,60 meter breed. De diepgang leeg is gemiddeld 0,70 meter, dat wil zeggen voor nauwelijks diepgang en achter 1,40 meter. Geladen is de diepgang uiteraard afhankelijk van de lading. Bij 425 ton lading is de diepgang 2 meter. Er mag maximaal 600 ton geladen worden. De Si-Ca wordt voortgestuwd door een 400 pk Volvo. De kopschroef is 210 pk en er zijn twee generatoren aan boord.

Het is mogelijk om via Binnenvaartcruises.nl mee te varen met de Si-Ca of een van de andere aangesloten vrachtschepen. Aangezien het beroepsvaart betreft, gaat de lading altijd voor en dat vraagt een flexibele instelling van degene die mee wil varen. Op [www.binnenvaartcruises.nl](http://www.binnenvaartcruises.nl) staat meer informatie over het meevaren met een binnenvaartschip. Veiligheid is een belangrijk aandachtspunt tijdens de tocht, zo is het dragen van een zwemvest aan dek verplicht. Ook aan de huisregels wordt aandacht besteed, want je vaart immers mee in de woning van de schipper.

[www.binnenvaartcruises.nl](http://www.binnenvaartcruises.nl)

