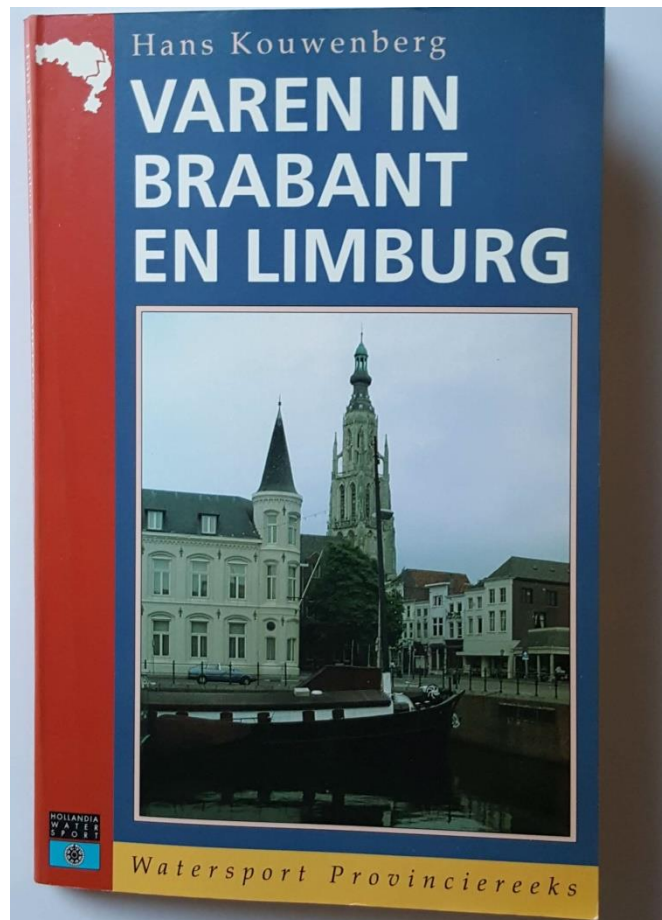


VAREN IN BRABANT EN LIMBURG**Hans Kouwenberg****CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG**

Kouwenberg, Hans

Varen in Brabant en Limburg/Hans Kouwenberg

ISBN 90-6410-225-2 NUGI 465

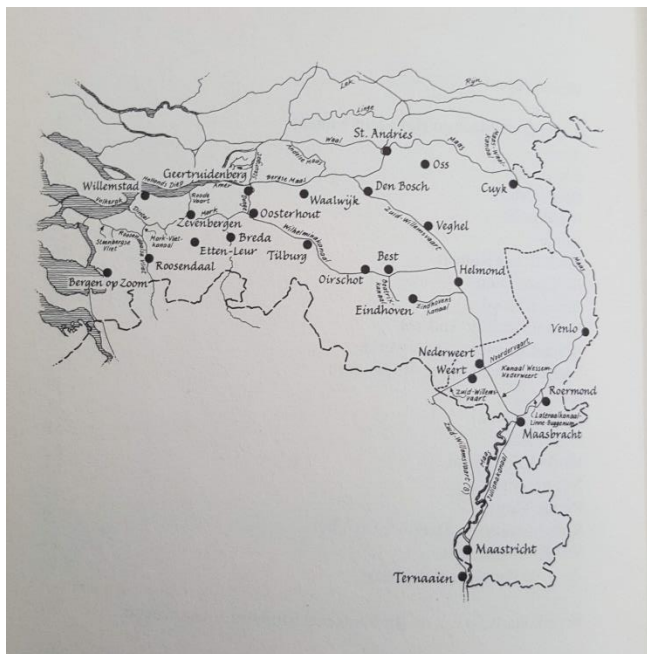
Overname, in welke vorm ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur is verboden.

Eerste druk: 1992

Tweede druk: 2020

Inhoud

Woord vooraf	3
Afgedamde Maas en Heusdens Kanaal	6
Amer	9
Beatrixkanaal	11
Bergse Maas	12
Biesbosch	13
Donge	15
Eindhovens Kanaal	17
Hollands Diep	18
Julianakanaal	20
Kanaal van Sint Andries	21
Kanaal Wessem-Nederweert	22
Lateraalkanaal Linne-Buggenum	23
Maas	24
Mark en Dintel	33
Markkanaal	38
Mark-Vlietkanaal	39
Noordervaart	41
Roode Vaart	42
Roosendaalse en Steenbergse Vliet	43
Wilhelminakanaal	46
Zuid-Willemsvaart, Dieze en Prinses Maximakanaal	50
Bereikbaarheid van de Brabantse en Limburgse vaarwegen	55
Van die dingen die iedereen weten moet	57
Tot slot	62



Woord vooraf

Wie denkt aan varen over de binnenwateren, zal zelden de provinciale wateren van Brabant en Limburg in gedachten hebben: Friesland, ja, Noord- en Zuid-Holland, natuurlijk en Zeeland. Maar dat de twee zuidelijkste provincies van ons land een net van binnenwateren kennen, is met uitzondering van de Limburgse Maas geen bekend fenomeen.

Toch hebben de binnenwateren in deze streek een zeldzame kwaliteit, die veel wateren in de bekendere gebieden ontberen: de trajecten door rust en stilte, door landelijke en natuurlijke omgevingen, door gebieden waar de watersporter zich nog mag verheugen in de aandacht, de nieuwsgierigheid en sympathie van de walbewoners, eenvoudig omdat zij de watersport nog niet beu zijn!

Een van de redenen waarom de binnenwateren van Brabant en Limburg nimmer grote drommen toeristen hebben aangetrokken, is het ontbreken van een waterkaart van deze gebieden: om onbekende reden heeft de ANWB geheel Nederland nautisch in kaart gebracht, met uitzondering van deze twee provincies: de waterkaart Limburgse Maas is de enige, en daar staan de kanalen en verbindingen niet op. Onder andere om die reden is in dit boekje *Varen in Brabant en Limburg* gestreefd naar volledigheid, waar in de andere boekjes over de Nederlandse provincies eerder een keuze is gemaakt voor een beperkt aantal geselecteerde vaarroutes.

De Brabantse en Limburgse wateren zijn gevaren met het eigen schip van de auteur, de *Noorderzon*. Dit schip heeft de afmetingen van een Franse 'spits': 39,07 meter lang, 5.11 meter breed, iets meer dan een meter diep en ruim 4,50 meter hoog. Voor een normaal jacht of een kruiser zullen de afmetingen van het Brabantse en Limburgse kanalenet dus geen probleem vormen.

Waar dat voor de duidelijkheid nodig is, is bij de betreffende routes steeds informatie over de belangrijkste steden en dorpen opgenomen, om u een plezier van een bezoekje niet te onthouden. De toegankelijkheid van de informatie is voorts vergroot door de vaarwegen alfabetisch te behandelen; daardoor is weliswaar het voordeel van een ononderbroken routebeschrijving verloren gegaan, maar de vindbaarheid van een bepaald traject sterk verbeterd. Aan de hand van een overzichtskaart kunt u zelf tochten samenstellen, die dan vervolgens per onderscheiden onderdeel kunnen worden opgezocht.

Wie voor de afwisseling de meer gebruikelijke watersportgebieden van Nederland verruilt voor de Brabantse en Limburgse binnenwateren, zal daar geen spijt van krijgen. Bijna nergens in Nederland is de overdaad aan natuur, rust en stilte zo weldadig als in deze twee zuidelijke provincies. En veelal ligt die natuur zomaar langs de waterwegen, zodat men op een prachtige plaats slechts behoeft aan te leggen om schitterende wandelingen door de bossen en weilanden te kunnen maken, of fietstochten door het achterland. Bij dat alles moet men ook hier bedenken dat het sparen en behouden van die prachtige natuur een taak voor ons allemaal is. Het vervuilen van het landschap met afval, rommel of gevaarlijke

producten is hier dan ook, net als overal elders, uit den boze. Neemt u daarom extra zorg in acht tijdens het varen door deze schitterende gebieden; mors geen olieproducten overboord. houd het water zo schoon mogelijk, en maak gebruik van de op veel plaatsen geboden mogelijkheden om water en natuur te sparen door aan wal te douchen, van waltoiletten gebruik te maken en uw afval in daarvoor bedoelde containers te deponeren. Hoe vreselijk het ook is, nog altijd zijn er te veel domme gebruikers van ons oppervlaktewater die achteloos hun afvalproducten in dat water dumpen en zich niet realiseren dat slechts één liter van het een of andere oliehoudende product voldoende is om een miljoen liter water voor jaren te vervuilen! Slechts de grootst mogelijke zorgvuldigheid kan voorkomen dat het water in de nabije toekomst in een dode, chemisch vervuilde en zelfs gevaarlijke vloeistof verandert.

Maar wie de gebruikelijke zorgvuldigheid in acht neemt, hoeft het milieu niet te belasten. Zorg voor een goed onderhoud aan uw schip, zodat u geen verontreinigende stoffen verliest of lekt, en neem de doodgewone regels van fatsoen in acht bij het deponeren van uw afval en vuilnis. Dan kunt u, en na u nog vele anderen, ongestoord gebruik maken van de vaarwateren in Brabant en Limburg.

De provincies Brabant en Limburg worden beide gekenmerkt door een van het overige deel van Nederland afwijkende sfeer en mentaliteit. De jachtigheid en afstandelijkheid die men in het land boven de rivieren dikwijls aantreft, ontbreekt hier grotendeels. In plaats daarvan wordt grote waarde gehecht aan zaken als gemoedelijkheid, gezelligheid en gastvrijheid. Wie een tocht door deze provincies maakt, zal dan ook vaak aangenaam verrast worden door de vriendelijke ontvangst in restaurants en winkels, en door de uitstekende kwaliteit van de verkochte waren. Nergens in Nederland eet men voor weinig geld zo rijk en overvloedig als in deze streken. De vele plaatselijke specialiteiten kunnen van de tocht een ware culinaire ontdekkingsreis maken, waarin dingen als West-Brabantse worstenbroodjes, Bossche bollen en Limburgse vlaai een even belangrijke rol spelen als de Vaarwegen en het cultuurbezit in de steden en dorpen aan het water.

Vergeleken met het overige deel van ons land is het reliëf van de bodem in Brabant en Limburg relatief groot. Hoogteverschillen van honderden meters zijn in Nederland nu eenmaal zeldzaam. Door het naar het oosten oplopende niveau van het terrein is ook het hoogteverschil op de vaarwateren aanzienlijk. Terwijl de riviermondingen en de kanalen in West-Brabant vrijwel op zeeniveau liggen, ligt het hoogste pand van de gekanaliseerde Maas op een hoogte van vierenzeventig meter! Het Albertkanaal, waarop de verbindingssluisen tussen de Maas en de Belgische wateren in Ternaaien uitkomen, ligt zelfs op bijna zestig meter boven NAP!

Door dit grote hoogteverschil is het aantal sluisen, met name in de oostelijke kanalen, veel groter dan we gewend zijn. Negentien sluisen op een kanaaltraject van 130 kilometer is voor Nederlandse begrippen "een hele klim", hoewel er in Frankrijk kanalen zijn waar eenzelfde aantal sluisen op minder dan dertien kilometer vaarwater te vinden is! Hoe dan ook, voor onze begrippen zijn de zuidelijke provincies heuvelachtig, en het vele schutten is iets dat de meesten niet

gewend zijn. Dat de verplichte onderbrekingen van de vaart ook gezien kunnen worden als aangename afwisselingen weten alleen degenen, die soortgelijke trajecten ooit gevaren hebben; men gaat als het ware in een ritme 'van sluis tot sluis' leven en handelen. Dit sluisenritme vind ik een van de typische kenmerken van de Brabantse en Limburgse wateren.

Nog een voordeel van het varen in Brabant en Limburg is de klimatologische ligging van het gebied. Hoewel de temperatuur niet wezenlijk verschilt van de rest van het land (al is het dan bijna altijd wel een paar graden warmer), vormt de grote afstand tot de zee een behoorlijke barrière voor de westenwind en de daarmee gepaard gaande buien. Men vaart dan ook vrijwel altijd in de beschutting van de Zuid-Brabantse hoge gronden, die de westenwinden aanzienlijk temperen, al kan het natuurlijk ook hier af en toe behoorlijk spoken. Maastricht ligt zelfs al bijna buiten de zeeklimaat-regio, zodat de temperatuur daar overdag gemiddeld bijna vijf graden hoger is dan in Amsterdam - althans in de zomer.

Wie over fietsen aan boord beschikt, kan ook talloze uitstapjes maken naar de wat verder van de vaarwegen gelegen gebieden in Brabant en Limburg - zelfs plaatsen als Luik en Aken zijn dan in principe bereikbaar. Vanuit de steden kan men deze tochten natuurlijk ook per trein maken, wat sterk kan bijdragen aan de afwisseling tijdens een vaartocht.

Ikzelf heb aan de tochten door de twee zuidelijke provincies prachtige herinneringen overgehouden. Hoewel wij de tochten maakten in een vrij koude periode, vroeg in het voorjaar, was de afwisseling van varen door prachtige gebieden en afgemeerd liggen in interessante en bruisende steden een prima manier om ontspannen te genieten van de reis. Ik hoop dat u aan het "Varen in Brabant en Limburg" net zoveel plezier en avontuur zult ontleen als mijn medewerkers en ik hebben gehad. Deze gastvrije en gulle provincies staan garant voor een sowieso aangenaam verblijf en prettig onthaal, waar u ook komt.

Afgedamde Maas en Heusdens Kanaal

Tot het jaar 1904 vloeide de Maas bij Woudrichem in de Waal uit en vanaf dat punt vormden de twee rivieren de Merwede. Om de afvoer van het Maaswater te verbeteren - de rivier zorgde in natte tijden voor ontzettend veel wateroverlast - besloot men de loop te verleggen, via de Bergse Maas en de Amer, rechtstreeks naar het Hollands Diep. Dat zou de afvoer verbeteren en, samen met de kanalisatie van de bovenloop van de rivier, zou het tevens de bevaarbaarheid ten goede komen.

Nadat de verbinding via Bergse Maas en Amer tot stand was gebracht, werd de oude Maas-arm tussen Heusden en Woudrichem afgedamd. Dit gebeurde op twee plaatsen, namelijk:

1. een dam in de noord oever tussen Bokhoven en Heusden sneed de Maas van de nu dode oude arm af en
2. een sluis bij het dorp Poederooijen maakte de niveaus van Maas en Waal onafhankelijk van elkaar.

Via het Heusdens Kanaal werd voor de scheepvaart een verbinding tussen de zogenaamde Dode Arm en de Maas in stand gehouden, zodat men hier nog steeds van Maas naar Waal kan varen en vice versa.

De Afgedamde (of Andelse) Maas is nu een rustig, breed vaarwater met een geringe stroomsterkte: er wordt dan ook veel watersport bedreven. De verbinding voert je van de ene historische plaats naar de andere: Heusden, het fraaie vestingstadje, ligt aan de ene zijde en Woudrichem - ook een vestingstad - met aan de overkant van de Afgedamde Maas het slot Loevestein, aan de andere zijde.

Op de plaats waar het Heusdens Kanaal (dat slechts een paar honderd meter lang is) de eigenlijke Afgedamde Maas bereikt, komt ook de Dode Arm uit, de arm die door de dam van de Maas afgescheiden werd. Dit gehele gebied is een paradijs van zeer veel vormen van watersport: van roeien en surfen tot speedbootvaren en zwemmen. Vandaar dat de verbinding door veel toervaarders wordt gebruikt in routes van zuid naar noord en vice versa.

De enige hindernis in deze verbinding is de Wilhelminasluis bij het dorp Poederooijen, waar men echter vlot wordt geschut, als er al niveauverschil is. Als de waterhoogten van Maas en Waal gelijk zijn, kan de sluis gewoon openstaan (hoewel dat veel minder vaak het geval is, dan men wel zou denken).

Als men noordwaarts voorbij de sluis is, ziet men op de oostelijke oever, vrij ver van het vaarwater, de contouren van het beroemde slot Loevestein, waar Hugo de Groot en zijn vermaarde boekenkist verbleven hebben. Men kan het slot, dat op een eiland staat, bezoeken, maar alleen door in Woudrichem aan te meren en vervolgens het veerpontje naar het slot te nemen. De aanlegsteiger van de veerpont aan het eiland is streng verboden toegang voor andere gebruikers!

Zo'n bezoekje aan Woudrichem loont sowieso de moeite. Het is namelijk een

bijzonder fraai stadje, waar veel van het oude historische centrum goed bewaard is gebleven. De wandeling naar de veerpont is dan een waardige afsluiting van zo'n bezoek.

Vier zware bakstenen torens staan op iedere hoek van het slot. waaromheen een stoere slotgracht is gegraven. Het slot werd halverwege de veertiende eeuw gebouwd, en is door Jacoba van Beieren (althans op haar bevel) omgebouwd tot gevangenis. Zo kon het gebeuren, dat Hugo de Groot in 1619 in het slot werd opgesloten om er twee jaar later in de beroemde boekenkist weer uit te ontsnappen. De boekenkist is in het slot te bezichtigen, hoewel men natuurlijk niet helemaal zeker weet of het wel de échte boekenkist is...

Een groep studenten uit Utrecht beleefde recentelijk in het slot nog een komisch avontuur. In het kader van hun eeuwige bizarre grollen was besloten een aantal nieuwkomers de stuipen op het lijf te jagen tijdens een-stiekem-nachtelijk bezoek aan het kasteel. Met een boot werd in het aardedonker afgemeerd aan het steigertje van het voetveer en het gezelschap, eerstejaars en ouderen, trok welgemoed naar het robuuste bouwwerk. De eerstejaarsstudenten wisten niet dat enkele andere ouderejaars al eerder met het schip waren afgezet. Dit groepje zou vlak bij de ophaalbrug van Loevestein als naakte schrikgeesten uit het duister komen opdoemen voor de, dachten ze, ongetwijfeld doodsbanige nieuwelingen.

Maar het pakte anders uit! Een van de nieuwkomers vond in de buurt van de steiger een grote doos met de kleren van de 'spoken' en begon te vermoeden wat zich zou afspelen bij het slot. Hij slaagde erin het grootste deel van zijn jaargenoten heimelijk op de hoogte te stellen, en met een run op het bootje wisten de eerstejaars van het eiland te ontsnappen, mét medeneming van de doos met kleding. De verbouwereerde ouderejaars konden niets anders doen dan - samen met een tiental spiernaakte collega's - de ochtend afwachten bij het slot. Ze werden ontdekt door de eerste groep toeristen die hen onder grote hilariteit meenam naar Woudrichem. Daar waren de eerstejaars juist aan het bekomen van een nogal rijk overgoten feest. dat zij na hun succesvolle ontsnapping hadden gehouden. Onder hoongelach en tot groot vermaak van toeristen en dorpelingen werden de node gemiste kledingstukken weer aan de rechtmatige eigenaars teruggegeven.

Ook het plaatsje Woudrichem is van historische betekenis geweest. Het heeft sinds 1356 stadsrechten. De Koepoort, de zuidelijke toegang tot de stad, en de Gevangenenpoort aan de noordzijde, zijn beroemde monumenten. Het prachtige Oude Raadhuis heeft een bij zonder fraaie renaissancegevel. Het hele centrum van het stadje ademt de sfeer van ver voorbijge tijden. In de smalle straatjes kan men schitterende wandelingen maken, en zich veilig wanen binnen de robuuste stadsmuren die nog overal te zien zijn.

Eenmaal voorbij Woudrichem is het verschrikkelijk oppassen geblazen: men komt dan namelijk uit op de Merwede, op de plaats waar de Waal deze nieuwe naam aanneemt. Deze vaarweg is de absolute slagader van het internationaal vervoer over water. Hier "razen" vrij wel alle internationaal varende vrachtschepen met hoge snelheid voorbij. Zowel het verkeer van Rotterdam, Dordrecht en de rest van

Zuid-Holland naar Duitsland, als het verkeer van Antwerpen naar Duitsland passeren dit stuk vaarwater. Soms ziet men dan ook een wirwar van schepen, sommige vlak onder de wal, andere midden op het vaarwater of zelfs aan de verkeerde wal varende. Het spreekt voor zich dat je hier geweldig goed moet uitkijken, omdat je anders, varende met een klein scheepje, je leven niet zeker bent.

Amer

Wie vanaf het westen (Haringvliet of Dordtse Kil) de Amer wil opvaren, moet vanaf de Moerdijkbruggen goed blijven opletten. De splitsing van de Amer en de Nieuwe Merwede, waar deze beide stromen samen het Hollands Diep vormen, is door zijn enorme breedte onoverzichtelijk en verwarrend. Van beide oevers ziet men alleen de contouren, en als het zicht niet optimaal is, kan men zich slecht oriënteren. De enkele boeien die er liggen, geven ook al niet te veel houvast. In elk geval is de Amer de stuurboord-arm van de splitsing, de zuidelijkste van de twee stromen dus.

Enmaal voorbij de scheidingston wordt het vaarwater smaller, hoewel de breedte nog altijd vele honderden meters bedraagt. Van de oevers neemt men niet meer waar dan de bossen en struiken die langs dit getijdewater welig tieren. Het achterliggende land wordt geheel aan het oog onttrokken door de dijken op deltahoogte.

Aan de bakboordoever wijken de bossen en dijken regelmatig voor brede rivierarmen, waarachter grillige watervlakten zichtbaar zijn. Dit is de Brabantse Biesbosch, het grootste waternatuurgebied van Nederland. Talloze krekens, kreektjes, geultjes, rakjes en moerassen vormen een enorm natuurreservaat, waar het goed toeven is voor vele honderden vogels en dieren. Men treft er bevers aan en andere zeldzame waterdieren. Grote delen van het gebied zijn - terecht - ontoegankelijk voor de mens. Men heeft hier de natuur duidelijk voorrang gegeven. De enkele doorgaande vaarroutes die wel toegankelijk zijn, zijn weergegeven op een aparte waterkaart van de ANWB: de kaart voor de Biesbosch.

Stroomopwaarts wordt de Amer geleidelijk smaller, tot ze de breedte heeft bereikt van de Limburgse en Brabantse Maas, waarvan ze het leeuwendeel van de waterafvoer verzorgt, althans, sinds 1904, toen de oorspronkelijke uitmonding van de Maas bij Woudrichem werd afgedamd en de hoofdstroom via de Bergse Maas en de Amer naar het Hollands Diep werd geleid. Voor die omleiding was de Maas een rivier die, als geen andere, spottte met de belangen van haar oeverbewoners. In het ene jaargetijde stortte zij miljoenen kubieke meters water over de oevers uit, terwijl in een volgend jaargetijde er van de eens zo trotse en machtige stroom nauwelijks meer te bekennen was dan een modderig geultje, waar nog geen roeiboot in kon varen.

Nu is boven Lith de Maas gekanaliseerd, met grote stuwen en sluizen. Beneden Lith is de rivier getijdewater, hoewel de invloed van het getij door de deltawerken behoorlijk is beperkt. Meer dan enkele decimeters verschil tussen eb en vloed komt zelden voor.

Van de afwisseling moet de Amer het tussen Hollands Diep en de monding van de Donge niet hebben: de oeverstructuur is monotoon en de meestal grote afstand tot die oevers maakt het varen op de Amer een wat saaie, slaapverwekkende bezigheid. Alleen het grote aantal zeilers en watersporters die 's zomers de rivier bevolken, vereisen de aandacht van de schipper. De enige plaatsen van betekenis

zijn Drimmelen met zijn jachthavens en Geertruidenberg. Boven de monding van de Donge verandert het vaarwater weer van naam: de Bergse Maas verbindt de Amer met de oorspronkelijke Maasloop bij Heusden.

Beatrixkanaal

Bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart in het begin van de vorige eeuw hadden de verantwoordelijke overheden zich de woede van de stad Eindhoven op de hals gehaald door deze stad op grote afstand te passeren. Zo bleef Eindhoven in eerste instantie verstoken van een goede waterverbinding met het overige deel van Nederland. Het stadsbestuur loste dit zelf op door van iedere inwoner een behoorlijk bedrag te eisen. Van dat geld werd het Eindhovens Kanaal aangelegd. dat de stad verbond met de Zuid-Willemsvaart en zodoende met overig Nederland.

Toen het Wilhelminakanaal aan het begin van deze eeuw werd gegraven, dreigde hetzelfde te gebeuren: weer passeerde het geplande traject de stad Eindhoven op kilometers afstand. Maar alweer was de daadkracht van de opkomende industriestad groter dan de onwil van de kanaalbouwers. Het stadsbestuur vond een argument om de provinciale overheden behoorlijk te laten meebetalen aan een verbinding met Eindhoven. Immers, de rivier de Dommel die in het gebied voor grote overlast kon zorgen, moest van een betere waterloop worden voorzien. Het Wilhelminakanaal kon daar uitstekend voor dienen, maar dan moest er wel een zeven kilometer lang verbindingskanaal worden gegraven. Dat was nu precies wat Eindhoven aan de provincie voor stelde: de stad zou voor het kanaal zorgen, als de provincie twee derde van de kosten zou bijdragen. En zo geschiedde, en het Beatrixkanaal werd een feit. Sinds de sluiting van het Eindhovens Kanaal is het de enige waterverbinding met de lichtstad.

Het Beatrixkanaal is maar zeven kilometer lang en heeft geen sluizen. De vaste bruggen zijn van hetzelfde type als die over het Wilhelmina kanaal, waar de hele vaarweg dan ook sprekend op lijkt. Aan het eind van het traject is de haven van Eindhoven, waarin ook de pleziervaart zijn eigen stek heeft in de vorm van een jachthaven. Een bezoek aan de bruisende stad is via het korte kanaal zeker de moeite waard, weliswaar niet om enige historische reden, maar wel om het stadscentrum en de musea.

Het Van Abbemuseum bijvoorbeeld, tegenover het stadhuis, is beroemd om zijn verzameling hedendaagse kunst en om de talloze bijzondere exposities die over dit onderwerp worden gehouden. Het park Animali met zijn bijzondere vogels en apen is een paradijs voor dierenliefhebbers, terwijl het museum Kempenland een schitterend overzicht biedt van het leven in de vroegere Kempen.

Ook zonder museumbezoek is een wandeltocht door Eindhoven een aangenaam tijdverdrijf. Door de omvang van de stad als industrie- en streekcentrum, heerst er in het centrum bijna altijd een gezellige drukte en, al is dat centrum dan niet eeuwenoud, het is er niet minder sfeervol om.

Bergse Maas

Tussen de Amer en de oorspronkelijke loop van de Maas, tussen de plaatsen Raamsdonksveer en Heusden, wordt de tegenwoordige loop van de Maas gevormd door de Bergse Maas. Waar, vóór 1904, de rivier bij Heusden naar het noordwesten afboog, takt nu het Heusdens Kanaal af dat via de Afgedamde Maas (ook wel Andelse Maas genaamd) de oorspronkelijke bedding volgt tot de plaats waar Maas en Waal destijds samen kwamen: Woudrichem. De 'moderne' Maas gaat bij die aftakking gewoon rechtdoor, en wie niets weet van deze geschiedenis, ziet in de loop van de rivier ter plaatse niets ongewoons. De rivier lijkt al eeuwenlang deze plek achteloos gepasseerd te hebben.

Voor wat haar aanzien betreft is de Bergse Maas volkomen identiek aan de benedenloop van de Maas en aan de Amer: verre, vaak beboste oevers langs een brede, statige bedding waar, behalve dorpjes als Drongelen en Doeveren, weinig afwisseling in te vinden is. De rivier wordt nog wel door de beroepsvaart gebruikt, maar de verkeersintensiteit is er gering, zeker in vergelijking met de gekanaliseerde Maas en de Waal.

Biesbosch

De Brabantse Biesbosch is het gebied dat ingeklemd ligt tussen de Nieuwe Merwede en de Amer, in de delta van de grote rivieren. Het gebied is een aaneenschakeling van vaarten, kreken, rakken en poelen, van zeer verschillende omvang en diepte. Officieel zijn de Biesboschwateren getijdewateren, maar de invloed van eb en vloed is sinds de totstandkoming van de Haringvlietssluis beperkt: zelden komt meer dan enkele decimeters hoogteverschil voor.

Dwars door de Biesbosch lopen enkele doorgaande vaarroutes: de route van de Biesboschsluis in Werkendam naar de monding van de Donge, en de route van de Spieringsluis (tegenover de Dordtse Biesbosch) naar de Amer, net ten oosten van de samenvloeiing met de Nieuwe Merwede.

Tegenwoordig is de Biesbosch een nationaal park; dat wil zeggen dat het beheer van de natuurlijke en recreatieve waarden van het gebied centraal staat. Er worden geen vergunningen verleend voor vestiging van 'gebiedsvreemde' activiteiten en er wordt zorgvuldig op toegezien dat flora en fauna niet door de mens wordt aangetast. Mede door deze vorm van natuurbescherming kan het gebied voor de komende decennia behouden worden als tegenwicht tegen het verregaand geïndustrialiseerde en bebouwde gebied tussen Rotterdam en Dordrecht.

Ook voor de drinkwatervoorziening is de Biesbosch van groot belang. In enorme spaarbekkens wordt Maaswater verzameld dat in het gebied niet alleen een kunstmatige, maar ook een natuurlijke zuivering ondergaat voordat het door de drinkwaterbedrijven van de regio wordt geleverd aan de bewoners en bedrijven.

In de oorlog gebruikte men de Biesbosch lange tijd als schuilplaats voor het verzet, en later, toen de geallieerden de zuidelijke provincies al hadden bevrijd, was de Biesbosch een smokkelroute voor goederen en berichten tussen het bezette en het bevrijde deel van ons land. Met roeiboortjes of zelfs zwemmend wisten veel verzetsmensen meerdere malen vanuit Zuid-Holland naar Noord-Brabant over te steken, en aan deze koeriersdiensten dankt het verzet tegen de bezetter een groot deel van haar succes.

De nijverheid uit het gebied bestond in vroeger jaren voornamelijk uit het vlechten van biezen- en griendmatten, die vooral werden gebruikt bij de waterstaatswerken. De griendmatten waren lange tijd de voornaamste vorm van oeverbeschoeiing in veel Nederlandse vaarwegen. Ook manden, schermen en andere gevlochten voorwerpen werden in de Biesbosch geproduceerd.

Voor de actievere toerist of watersporter is er in de Aakvlaai, de zuidoostelijke uithoek van de Biesbosch, een watersportcentrum gemaakt, waar een jachthaven deel van uitmaakt en waar ook andere soorten watersport dan alleen kanoën toegestaan zijn. Deze uithoek bestaat uit een groot aantal onderling verbonden wateren tussen tientallen eilandjes door, in een setting van bossen, ligweiden en strandjes.

Maar het aantrekkelijkst zal de Biesbosch toch altijd zijn voor de rustzoeker, degene die ervan houdt om met een klein bootje in een afgelegen kreek te dobberen, een hengeltje uit te gooien, zomaar wat in het water te staren en te genieten van de absolute rust en stilte van het gebied. Wie dat met respect voor de natuur doet, zal vreselijk veel plezier beleven aan het prachtige nationale park de Biesbosch.

Bij mooi en rustig weer is er een aardige manier om de Biesbosch beter te leren kennen dan men met zijn jacht of motorkruiser ooit zou kunnen. Gewoon door de bijboot te water te laten en uitgerust met een stel peddels of roeiriemen op pad te gaan door de talloze krekken en slootjes in dit gebied. Men kan met een klein roeibootje - of beter nog met een kano - werkelijk overal komen, en het roeien te midden van de prachtige natuur en de talloze vogels en waterdieren is een onbeschrijflijke ervaring. Men verstoort er de rust niet mee, men vervuult het milieu niet en men loopt niet het risico het grotere schip vast te varen in een te smal of ondiep watertje. Wel moet u natuurlijk zorgen dat u voorzien bent van een goede kaart van het gebied, om te voorkomen dat u al roeiend verdwaalt in de uitgestrekte doolhof van krekken en watertjes. Ook moet u zorgen dat uw schip bewaakt achter blijft, of anders toch in ieder geval zo veilig verankerd of afgemeerd ligt dat er tijdens uw afwezigheid niets mee kan gebeuren. Terugkomen met de bijboot op het punt van uitgang en dan ontdekken dat het schip verdwenen is, lijkt me geen prettige ervaring!

Roeiend door de Biesbosch komt men zoveel dicht bij alle fraais dat men het idee heeft door een botanische tuin te varen, of in een watervariant in het safaripark. Rondom u leeft, beweegt en ritselt van alles: eenden, zwanen, futen, waternatjes, slangetjes, ja zelfs bevers komen er voor. En waar ook maar een stukje droge oever verschijnt, staan al weer nieuwsgierige landdiertjes te kijken naar "die vreemde beesten op dat drijvende geval". Vlinders in vele varianten fladderen om u heen, en de grootst denkbare variatie aan in sekten rusten uit op rietstengels of zoemen hinderlijk rond uw hoofd. Met uitzondering van de aller-drukste dagen tijdens het vakantie seizoen is het doorgaans verrassend rustig in deze wateren. Hoogstens passeert u af en toe een stilliggend roeibootje met een eenzame visser, of een andere peddelaar die voorzichtig zijn weg zoekt in de doolhof.

Omdat de Biesbosch waterwingebied is, is de waterkwaliteit er, in vergelijking met vele andere oppervlaktewateren, verbazend goed. Als het water lang heeft stilgestaan en het zand is bezonken, kun je er vaak heel diep kijken en zie je de vissen op sommige plaatsen duidelijk onder de boot voorbijkomen.

Maar de stilte van de Biesbosch is toch wat het meest verbaast: midden in het uitgestrekte gebied lijkt het alsof de natuur zelf de enige lawaai-producerende factor is: gezoem, gegons, gefluit en gekwaak hoor je in overvloed, maar nergens motoren, nergens banden op asfalt, nergens getoeter of het voorbij denderen van een trein. In die rust is zelfs het lage brommen van een bootmotor of van een vliegtuig al een onaangenaam storende zaak.

Maar met slechts het geplas van uw roeiriemen, weet u zeker dat er een betere

plaats is op de Nederlandse wateren om tot rust te komen dan hier, in de Brabantse Biesbosch!

Donge

Vanaf de Amer is de invaart van de Donge gemakkelijk te herkennen: de vele schoorstenen van de Amercentrale in Geertruidenberg, met de grote koeltoren erachter, markeren de monding van de Donge overduidelijk.

De Donge begint als een redelijk brede vaart, maar naar mate men verder in de richting van Oosterhout komt, versmalt het vaarwater tot een kanaal van slechts enkele tientallen meters.

Fraai begint de Donge niet. Hoewel de oostelijke oever bebost is, en weilanden en boerenbedrijven deze streek domineren, is de blik vanger hier vlak langs de vaart de industrie. De doorvaart tussen Geertruidenberg en Raamsdonksveer wordt zelfs geheel aan het oog onttrokken door de tientallen hier afgemeerde binnenschepen. Pas ruim voorbij dit tweelingdorp heeft men af en toe een landelijk zicht, dat echter voor de meeste schepen achter hoge dijken verborgen blijft.

Dit deel van de Donge heeft een kortere bypass: de Amertak, die anderhalve kilometer westelijker dan de Donge zelf aftakt van de Amer (de naam zegt het al!) en die pas voorbij de bochten van Geertruidenberg en Raamsdonkveer weer met de Donge samenkomt. Langs die route is deze samenvloeiing maar 3,1 kilometer vanaf de Amer, terwijl de afstand via de Donge maar liefst 5,8 kilometer bedraagt.

Als men het stadje Oosterhout nadert, splitst het vaarwater zich in drieën: rechtdoor gaat de oude, nu doodlopende vaart door de stad zelf. De vaart komt uit in een jachthaventje, waar men kan aanmeren als men het stadje wil bezoeken. Veel bijzonders valt er in Oosterhout overigens niet te zien, maar voor het boodschappen doen kan men er goed terecht.

Aan stuurboord van de oude kanaalarm zwenkt de nieuwe vaart om Oosterhout heen en komt al na een paar honderd meter uit op de splitsing Wilhelminakanaal-Markkanaal. Stuurboord gaat het daar verder naar Breda of verder westelijk daarvan, bakboord naar Tilburg of verder oostelijk. Beide takken beginnen met een sluis. Op het Wilhelminakanaal is dat sluis 1. Het verval is heel wat groter dan men in Nederland gewend is, namelijk vele meters!

Eindhovens Kanaal

Hoewel het gesloten is voor de scheepvaart, werd recreatievaart eerst nog, op verzoek vooraf, oogluikend toegestaan. Met een maximale kruip hoogte van circa 2,50 meter kon men vanaf de Zuid-Willemsvaart de stad nog bereiken. Sinds de officiële sluiting is het kanaal echter sterk verzand en vol gegroeid met waterplanten. Daarmee is het inmiddels dus écht niet meer bevaarbaar.

Het kanaal, dat eens de verbinding van de lichtstad met het Nederlandse vaarwegennet vormde, werd gesloten toen via het Beatrixkanaal een betere verbinding tot stand kwam. Het vijftien kilometer lange kanaal nadert Eindhoven aan de zuidzijde en voert door een zeer fraaie omgeving van bossen en heidevelden. Omdat de vaart er niet meer is toegestaan, zijn er ook geen voorzieningen langs het kanaal.

Hollands Diep

Het breedste vaarwater in Nederland - de echte zeearmen uitgezonderd - is het Hollands Diep. Het wordt gevormd door de samenvloeiing van Amer en Nieuwe Merwede, ter hoogte van de Biesbosch. De twee machtige stromen verenigen hun watermassa's tot een binnenzee van enkele kilometers breed, die midden in haar korte loop overbrugd wordt door twee spoorbruggen en een verkeersbrug, de Moerdijkbruggen genaamd.

Wie van de Amer of Merwede het Hollands Diep komt opgevaren, zal al snel zijn oriëntatiegevoel verliezen. Alleen de bruggen recht vooruit geven nog enig idee waar men naartoe moet. De oevers zijn te ver weg om zich op te richten.

Lang is deze loop niet, zeker niet in verhouding tot haar breedte. Wie rechtdoor vaart, passeert al na enkele tientallen kilometers het stadje Willemstad, waar het Hollands Diep wordt opgesplitst in het Volkerak (met al gelijk de Volkeraksluizen) en het Haringvliet (waar over een eveneens beroemde brug, de Haringvlietbrug).

Tussen de Moerdijkbruggen en Willemstad komen nog een aantal meer of minder belangrijke vaarroutes in het Hollands Diep uit. Om te beginnen de Dordtse Kil, de hoofdverbinding tussen Dordrecht en de route naar Antwerpen. Aan de zuidzijde splitst het Zuid-Hollands Diep zich af van de hoofdgeul, maar deze route is niet meer voor iedereen bevaarbaar, er is namelijk veel chemische industrie gevestigd. Diep stekende zeeschepen en binnenvaarttankers mogen er nog komen, de overige scheepvaart mag niet verder dan tot de invaart van de Roode Vaart.

Die Roode Vaart, de vroegere verbinding tussen het Hollands Diep en de Mark- en Dintelroute, takt vanuit het Zuid-Hollands Diep af. Tegenwoordig is deze vaart nog maar bevaarbaar tot Zevenbergen: het stukje tussen de vaart van Zevenbergen naar het Hollands Diep en de vaart van Zevenbergen naar de Mark is gedempt.

Enkele kleine haventjes (Strijensas aan de noordkant en Willemstad aan de zuidkant) vormen voor de watersporter goede mogelijkheden om beschutting te zoeken in geval van zwaar weer, want als er een stevige wind staat, lopen op het Hollands Diep soms golven die te vergelijken zijn met de deining op open zee!

Van die vluchthavens is Willemstad een aparte vermelding waard. Het stadje, dat zijn naam heeft geleend aan de hoofdstad van Curaçao, is een schitterende combinatie van een pittoresk haventje en een bijzondere vestingstad. Het heeft de vorm van een veel-puntige ster en is gelegen op de plaats waar Hollands Diep en Volkerak elkaar ontmoeten. Het stadje is door de strategische ligging zeer geliefd bij watersporters, zodat het er 's zomers behoorlijk druk kan zijn. Twee nieuw ingerichte jachthavens, een in de voorhaven en een net ten westen van de invaart, helpen het plaatsgebrek aan de oude stadskade enigszins verminderen, maar het blijft woekeren met de ruimte.

Het oude stadje wordt in het seizoen geheel overspoeld met watersporters, wat een bruisend stadsbeeld oplevert. Wie van vertier houdt kan er dan ook goed terecht.

Wie meer op rust en stilte uit is, doet er goed aan deze plaats in het voor- of naseizoen te bezoeken.

Het ontstaan van het Hollands Diep is nauw verbonden met het ontstaan van de Biesbosch. Ook het Hollands Diep is ontstaan als gevolg van de Sint-Elizabethsvloed, die in de vijftiende eeuw enorme stukken land opslokte toen een westerstorm gelijk met springtij de kust teisterde. De enorme geul ontstond toen het ver landinwaarts gedrongen water zich met evenveel geweld een weg terug naar zee baande.

Tot halverwege onze eeuw was het Hollands Diep onderhevig aan getijden, die via het Haringvliet, het Volkerak en de aangrenzende wateren binnendrongen. Door de bouw van de Haringvlietdam en de afsluiting van de zuidelijk gelegen zeearmen werd de invloed van het getij behoorlijk ingedamd; nu is het verschil tussen eb en vloed nog maar enkele decimeters, veroorzaakt door het, via de Oude en Nieuwe Maas, binnenstromende water. Toch is men intussen al weer bezig daar verandering in te brengen. De aandacht voor het milieu heeft geresulteerd in de gedachte dat getijden, met name in de Biesbosch, een nuttig effect op flora en fauna zouden kunnen hebben. Daarom wordt nu af en toe de Haringvlietdam een stuk geopend en dan net als de Oosterscheldekering alleen als stormvloedkering gebruikt. Daardoor worden eb en vloed tot op de Bergse Maas hersteld en is de gehele Biesbosch weer getijdewater.

Al met al is een waarschuwing met betrekking tot het Hollands Diep voor de onervaren watersporter op zijn plaats: ga dit water niet op als u er niet zeker van bent dat u uw schip onder alle omstandigheden onder controle hebt. U zou niet de eerste zijn die hier met man en muis vergaat!

Julianakanaal

Tussen Maastricht en Maasbracht is de Maas niet geheel bevaarbaar. De oude rivierarm vanaf Wessem stroomopwaarts kan nog enkele kilometers bevaren worden, maar daarna is de diepte bij normale waterstanden slechts enkele decimeters, zodat elke vorm van scheep vaartverkeer onmogelijk is.

Vroeger was het met de bevaarbaarheid van de Maas over vrijwel het gehele Nederlandse gedeelte droevig gesteld. Waar in België en Frankrijk al verregaande vormen van kanalisatie van de Maas hadden plaatsgevonden, werd het belang daarvan in Nederland niet ingezien. Pas toen aan het begin van deze eeuw de mijnbouw in het zuiden van Limburg tot ontwikkeling begon te komen, begreep men dat het van vitaal belang was om goede verbindingen met deze streek te hebben. Toen pas werd gestudeerd op mogelijkheden om de Maas bevaarbaar te maken: niet alleen in natte jaargetijden, maar het gehele jaar.

Benedenstrooms van Maasbracht werd de bevaarbaarheid tot stand gebracht door de rivier van stuwen en schutsluizen te voorzien. Maar bovenstrooms van Maasbracht was al in 1925 (vijf jaar voor de opening van de stuwen) het Julianakanaal gegraven dat Maasbracht in een vrijwel rechte lijn met Maastricht verbond en weer in de rivier uit kwam net boven de stuw van Borgharen. Met de bouw van dit kanaal werd de kanalisatie van een van de moeilijkste stukken Maas overbodig.

Het kanaal telt drie panden die door de sluizen van Limmen. Born en Maasbracht gescheiden worden, en waarvan de laatste twee een dikke tien meter hoogteverschil kennen (de sluis in Limmen staat vrijwel altijd open). Vooral de sluizen in Maasbracht, de Drielingsluis genaamd, zijn beroemd. De drie enorme kolken hebben een verval van maar liefst dertien meter, wat resulteert, als men op het laagste niveau ligt, in onwaarschijnlijk hoog oprijzende sluiswanden.

Op het gebied van natuurschoon, afwisseling en uitzicht heeft het Julianakanaal niet veel te bieden. Dat het riviertje de Geulle door een buis onder het kanaal wordt geleid, kan men wel lezen, maar niet zien. Dat de Maas, iets ten westen van het Julianakanaal, de meest prachtige oeverlandschappen heeft, is een schrale troost: nergens kan men de rivier echt zien. Alleen de sluizen onderbreken de saaie en ongeïnspireerde tocht tussen Maasbracht en Maastricht.

Het Julianakanaal dient dan ook enkel de efficiëntie, voor wie snel de afstand tussen Maasbracht en Maastricht of vice versa wil overbruggen. Er is veel beroepsvaart, waarvan men echter doorgaans weinig last heeft. De golfslag wordt door de oevers voldoende gedempt om er ook met kleinere scheepjes rustig te kunnen varen, hoewel men natuurlijk altijd goed op het beroepsverkeer moet blijven letten. Nee, alleen voor het Julianakanaal hoeft men geen tocht helemaal mar het zuidelijkste puntje van ons land te maken. Maar een bezoek aan Maastricht daarentegen vergoed ruimschoots het gemis aan schoonheid van het zesendertig kilometer lange kanaal.

Kanaal van Sint Andries

Het kanaal van Sint Andries is vermoedelijk een van de kortste kanalen ter wereld. Op het punt waar Maas en Waal hemelsbreed nog geen kilometer van elkaar verwijderd zijn, heeft men een verbinding tussen deze twee belangrijke vaarwegen geschapen door middel van de sluis van Sint Andries.

Op zich is het al verbazingwekkend dat twee zulke grote rivieren zo dicht bij elkaar kunnen stromen zonder samen te komen. Toch is dat in Nederland geen zeldzaamheid. De Maas, de Waal, de Nederrijn en de Lek lopen vrijwel over de gehele breedte van ons land bijna parallel aan elkaar en neigen nu eens naar elkaar toe, dan weer van elkaar af, hoewel ze maar op weinig plaatsen echt verbonden zijn. Tussen het Maas-Waalkanaal bij Nijmegen en de Andelse Maas bij Woudrichem bestond er geen verbinding tussen deze twee rivieren. Door een oude dode Maas-arm uit te diepen en een minuscuul stukje kanaal te graven kon dit probleem worden opgelost. De schutsluis was nodig om de meestal verschillende waterstanden van Maas en Waal te blijven scheiden.

De verbinding bij Sint Andries moest enkele malen aan de veranderende situatie op de Maas worden aangepast. Door de kanalisatie bovenstrooms van Lith en de bochtafsnijdingen in de rivier beneden de stuw van Lith kwam het Maaswater geleidelijk aan lager te staan, zodat men veel baggerwerkzaamheden heeft moeten uitvoeren om de verbinding bevaarbaar te houden. Toch kan men tot op de dag van vandaag gebruik maken van de oversteek' van Maas naar Waal, die vooral voor de van de Dieze komende scheepvaart richting Tiel, Amsterdam en Duitsland een aanzienlijke besparing van tijd en kilometers oplevert.

Kanaal Wessem-Nederweert

Hoewel al in 1826 de Zuid-Willemsvaart voor de scheepvaart was geopend, werd de kanalisatie van de Maas pas in het begin van deze eeuw ter hand genomen. In 1925 was het Julianakanaal gereed gekomen en in 1930 waren de sluisen en stuwen tussen Roermond en Grave klaar. In 1929, in dezelfde periode dus, kwam het Kanaal Wessem-Nederweert tot stand, als de logische verbinding tussen de "knik" in de Zuid-Willemsvaart en de Maas ter hoogte van de uitmonding van het Julianakanaal bij Maasbracht.

Als je op de kaart de ligging van het kanaal overziet, blijf je je verbazen over het feit dat zo'n logische verbinding tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart wél tot stand is gekomen, terwijl in het Nederlandse vaarwegennet talloze soortgelijke situaties voorkomen, waar dergelijke verbindingen node gemist, maar nimmer gerealiseerd worden. Wat te denken van het vrijwel onbevaarbare gedeelte van de Oude Rijn tussen Woerden en Utrecht? Of van de ontbrekende kilometers tussen het Oranjekanaal in Emmen en het Eemskanaal in Duitsland? Om maar te zwijgen over de verloren gegane verbindingen tussen Zwolle en Vroomshoop, tussen Raalte en Zwolle, tussen Smilde en Emmen, tussen Almelo en Nordhorn en tussen Coevorden en Picardië. De logica ontgaat mij als op de ene plaats kosten noch moeite worden gespaard om een verbinding tot stand te brengen en in stand te houden, terwijl op tal van andere plaatsen bestaande verbindingen verdwijnen, met als gevolg vaak een omweg van meer dan honderd kilometer.

In atmosfeer en aanzien heeft het Kanaal Wessem-Nederweert veel weg van de Zuid-Willemsvaart, waarmee het inmiddels dan ook een onlosmakelijk geheel vormt. De Belgische voortzetting van de Zuid Willemsvaart wordt vandaag de dag veel minder gebruikt dan de verbinding met Maasbracht. Een verschil met de Zuid-Willemsvaart is het beperkt aantal sluisen: slechts één sluis - de sluis van Panheel - overbrugt de vele meters hoogteverschil tussen pand dertien van de Zuid-Willemsvaart en de veel lager gelegen Maas. Inmiddels is naast de oude sluis een nieuwe en veel grotere sluis gebouwd.

Vanaf de Maas voeren de eerste kilometers van het kanaal tussen hoge (rivier)dijken, aan de noordelijke zijde soms onderbroken door grindgaten, naar de sluis van Panheel, waar men meer dan tien meter omhoog geschut wordt. Vanaf deze sluis gaat de vaarweg op één en hetzelfde niveau in een kaarsrechte lijn naar de knik in de Zuid-Willemsvaart. Er zijn geen beweegbare bruggen, zodat men ongehinderd de zestien kilometers kan afleggen. "Kan", zeg ik, maar eigenlijk is het moet", want aanleggen aan het kanaal is nauwelijks mogelijk: er is trouwens ook niets in de omgeving wat daartoe noodt: geen dorpen, geen steden van enige betekenis, en weinig interessante of mooie gebieden. Neen, het Kanaal Wessem-Nederweert doet zijn naam eer aan: het verbindt Wessem met Nederweert, meer niet!

Lateraalkanaal Linne-Buggenum

Zoals het Julianakanaal bezuiden Maasbracht de kanalisatie van de Maas overbodig maakte, zo is sinds enkele jaren benoorden Maas bracht een nieuw lateraalkanaal in gebruik: het Lateraalkanaal Linne-Buggenum. Het kanaal maakt de passage langs Roermond en het schutten in de sluizen van Linne en Roermond overbodig.

Hoewel dit voor de beroepsscheepvaart een aardige tijdbesparing oplevert, is het de pleziervaarder niet aan te raden deze route te nemen, tenzij hij haast heeft. De kanaalarm is bijna even saai als het Julianakanaal en ook mist men er de fraaie passage langs Roermond door, met de mogelijkheid om die stad met een bezoek te vereren en de monding van het riviertje de Roer te aanschouwen, waaraan de stad haar naam ontleend heeft.

Wie wel kiest voor de snellere verbinding via het Lateraalkanaal Linne-Buggenum, moet in de nieuwe grote sluis van Heel schutten. waarbij het hoogteverschil van de sluizen Linne en Roermond in één keer wordt overbrugd. Na de sluis van Heel loopt het kanaal in een vrijwel rechte lijn ten westen van de Roermondse grindgaten naar de Maas benedenstrooms van de Roerstad, bij het plaatsje Buggenum. De afstand tussen aftakking van en uitmonding in de Maas is via het kanaal nauwelijks de helft van de afstand die de sterk kronkelende Maas zelf aflegt, dus wie haast heeft en toch niet in Roermond wil aanleggen, zal graag van het kanaal gebruik maken.

Maas

De Maas is een van de drie grote rivieren van Nederland, en wel de meest zuidelijke. Dat geldt niet voor haar oorsprong: die ligt namelijk ver ten noorden van de bronnen van de Rijn, bij het plaatsje Pouilly-en-Bassigny in de Franse Vogezen. Daar bevinden zich, enkele kilometers uit elkaar, de twee bronnen die als de Maasbronnen worden beschouwd, één in een weiland, de andere in een wegberm.

Vanaf de twee bronnen van de Maas stroomt de rivier door een bijna duizend kilometer lange bedding, langs plaatsen als Neufchâteau, Commercy, Saint-Mihiel, Verdun, Stenay, Sedan, Charleville-Mézière, Fumay, Givet, Dinant, Namen en Luik tot ze net bezuiden Maastricht ons land binnen komt. Via verschillende armen en vertakkingen mondt ze honderden kilometers verder op maar liefst drie plaatsen in de Noordzee uit, bij Hoek van Holland, bij de Haringvlietdam en via de Zeeuwse wateren.

Tussen haar bronnen in de Vogezen en de monding in de Noordzee verandert de Maas aanzienlijk van karakter, zowel door de sterk toe nemende omvang als door het steeds wisselende landschap waardoor ze stroomt. Hoewel de rivier bij de langste natuurlijke waterlopen van Europa behoort, voert ze het water van een relatief klein, smal stroom gebied af. Op veel plaatsen lopen, slechts enkele tientallen kilometers naast de Maas, stromen die via een van de andere grote rivieren hun water naar de zee brengen, zoals de Aisne, de Marne, de Oise en de Moezel. De Maas is een regenrivier en wordt dus vrijwel uitsluitend gevoed door regenwater dat in haar stroomgebied valt.

Hoewel Frankrijk en België al geruime tijd door allerlei kunstgrepen de bevaarbaarheid van de Maas hebben weten te garanderen, heeft de rivier voor de binnenvaart in Nederland tot 1930 slechts een zeer bescheiden rol gespeeld. De Maas was gedurende vele maanden per jaar niet of nauwelijks bevaarbaar, hetzij door een overvloed aan water, hetzij door een gebrek eraan. Hoewel men zich tegenwoordig nauwelijks kan voorstellen dat de scheepvaart op de rivier van zo recente datum is, hoeft men slechts naar de in onbruik geraakte rivierdelen te gaan kijken om te zien hoe de Maas er honderd jaar geleden het grootste gedeelte van het jaar uitzag. De oude Maas-arm benoorden Maastricht is zo'n buiten gebruik geraakte arm: er staat daarin dan ook dikwijls zo weinig water dat men er met gemak, wadend door het ondiepe water, kan oversteken.

Toen in Zuid-Limburg aan het begin van deze eeuw de mijnbouw tot ontwikkeling kwam en men naar goede verbindingen zocht om de kostbare steenkool af te kunnen voeren, kwam de bevaarbaarheid van het Nederlandse deel van de Maas pas in het geding. Men besloot de rivier tussen Maasbracht en Grave van stuwen te voorzien, waarin schutsluizen voor de scheepvaart opgenomen zouden worden, om zodoende de waterafvoer te kunnen reguleren en de rivier op diepte te kunnen houden. Zo werden bij Linne, Roermond, Sambeek, Belfeld en Grave, en later ook nog bij Lith, stuwen gebouwd, waardoor vanaf 1930 de Maas ook tussen Maasbracht en Heusden het gehele jaar door bevaarbaar werd.

Boven Maasbracht was dat sinds 1925 niet meer nodig door de opening van het Julianakanaal, dat Maasbracht rechtstreeks met de Maas net benedenstrooms van Maastricht verbond, waar de stuw van Borgharen voor voldoende water zorgde. Zo is de bevaarbaarheid van de Maas vanaf de Noordzee tot vlak bij de bron pas sinds ruim een halve eeuw verzekerd.

De huidige vaarweg is een van de belangrijkste scheepvaartverbindingen van ons land. Rotterdam en Dordrecht zijn via de Maas verbonden met Maastricht, met Luik en met de Franse binnenwateren. Via de dwarsverbindingen als het Maas-Waalkanaal en het Kanaal van Sint Andries kan ook het verkeer vanaf Amsterdam en Noord-Nederland gebruik maken van deze vaarroute naar het zuiden. En zelfs het Duits-Franse verkeer maakt, voor zover het niet van de Moezel of het Marne-Rijnkanaal gebruik kan maken, veelvuldig gebruik van de Maas. Dat maakt de rivier tot een van de hoofdverkeersaders van het Nederlandse en Europese vaarwegennet.

Hoewel zo'n status in geval van de meeste vaarwegen een reden zou zijn recreatievaart af te raden, ligt dat bij de Maas iets anders. Ten eerste is de rivier vrij ruim van bedding, terwijl de stroomsterkte doorgaans zo gering is dat er geen onoverkomelijke problemen uit voortvloeien. Ten tweede wordt de verkeersstroom door de kanalisatie enigszins gereguleerd. Schepen worden immers bij het schutten vaak samengevoegd, om in kleine 'doses' weer het volgende rivierpand te bevaren. Dat levert meestal een rustig verkeersbeeld op. Ten derde is de Maas zeer rijk aan zand- en grindgaten. Afgravingen aan weerszijden van de rivier, waar de winning van bodemstoffen grote plassen heeft achtergelaten, worden vaak spoedig na het beëindigen van de winning voor waterrecreatie ingericht. De pleziervaart op de rivier heeft zo doende een enorme keuze uit kleine en grote inhammen, waarachter soms zeer uitgestrekte meren liggen die zich uitstekend lenen voor het doorbrengen van de nacht "achter het anker". Ook kan men er overdag veilig allerlei kwetsbaarder vormen van watersport beoefenen, zoals surfen, zeilen, en op sommige plaatsen zelfs waterskiën.

De inrichting in de verschillende grindgaten is nogal verschillend. In sommige zijn complete recreatieparken aangelegd, met alle denkbare voorzieningen, inclusief jachthavens en zwembaden. In die centra moet men niet verbaasd staan als er een stevig bedrag in rekening wordt gebracht voor het gebruik van die voorzieningen. Andere grindgaten zijn na de beëindiging van de winning bijna geheel aan hun lot overgelaten. Het zijn vaak verlaten oorden, met soms een weelderige onkruidbegroeiing langs de - lang niet altijd bereikbare - oevers, waar liefhebbers van rust en privacy eerder aan hun trekken zullen komen dan degenen die op drukte en gezelligheid uit zijn. Door de grote hoeveelheid grindgaten en dode rivierarmen is er voor eenieder een ruime keuze.

Wel moet men bij het bevaren van de Maas als onderdeel van een toervaart rekening houden met de relatief grote lengte van de rivier. Immers, de afstand Maastricht-Hollands Diep bedraagt ruim 230 kilo meter, en zeven keer schutten vergt ook een redelijk aantal uren. Een minimum van drie vaardagen is daarom reëel voor het gehele riviertraject, als men tenminste niet als een gek van 's

morgens vroeg tot diep in de nacht aan het varen wil zijn. Bovendien voorkomt men door ruim te plannen nodeloze en nutteloze irritatie, als het met schutten eens een keertje tegenzit. Ook hier geldt: wie haast heeft, kan beter niet per schip reizen...

Als we de Maas vanaf Maastricht bekijken tot aan de vertakking bij Heusden (waar de Andelse Maas en de Bergse Maas beginnen), moeten we beginnen bij het kanaaltje met de lachwekkende naam kanaal van Ternaaien, dat de Maas met het Albertkanaal verbindt. In België is namelijk het laatste stukje natuurlijke Maas niet bevaarbaar. Het Albertkanaal, dat in Luik begint, functioneert enkele tientallen kilometers als lateraalkanaal van de Maas. Bij het dorpje Ternaaien (Lanaye in het Frans) is een verbinding gebouwd met de Nederlandse Maas, via de sluizen van Ternaaien die een verval hebben van bijna zestien meter. Enkele kilometers kanaal brengen de scheepvaart terug op de Maas, ruim benedenstrooms van Eijsden, waar een stuw in de Maas de waterafvoer regelbaar maakt, maar waar de scheepvaart niet meer kan passeren. Eenmaal terug op de Maas, stroomt de rivier in een vrijwel rechte bedding naar Maastricht, langs de vrijwel volledig afgegraven Sint-Pietersberg en de bijbehorende, intussen gesloten, cementfabrieken.

Eerst vaart men het Provinciehuis (het "Gouvernement") voorbij dat bijna helemaal in de rivier is gebouwd, althans in een inham ervan. Het vreemde bouwsel, bekend geworden van de vergaderingen van de Europese staatshoofden in 1991, getuigt van gedurfde architectuur en is bepaald een aanwinst voor de stad.

Na het passeren van de nieuwe Kennedybrug, waarover de rijksweg naar Luik de Maas kruist, vaart men pas Maastricht zelf in. De rivier de Jeker (in het Frans Geer) mondt hier in de Maas uit. Dit riviertje heeft nog een rol gespeeld in de oude plannen om Den Bosch en Maastricht over water met elkaar te verbinden (zie het hoofdstuk over de Zuid-Willemsvaart). Het nietige stroompje is echter alleen voor kano's bevaarbaar. De kanalisatieplannen zijn nooit ten uitvoer gebracht.

Hierna vaart men eerst door de nieuwe Hoge Brug, een voetgangersbrug, en dan op de beroemde Sint-Servaesbrug af, de boogbrug die sterk doet denken aan soortgelijke Maasbruggen in Luik, Namen of Dinant, en die Maastricht gelijk al zijn Bourgondische allure geeft. Van de oorspronkelijke bogen zijn er twee weggehaald en vervangen door een (nogal lelijke) hefbrug, zodat scheepvaartverkeer ongehinderd kan passeren. Samen met de vaste Wilhelminabrug, enkele honderden meters verder, is de doorvaart door een kademuur afgebakend, waarachter de pleziervaart en de passagiersschepen een goede aanlegplaats vinden, beschermt tegen de golfslag van passerende vrachtschepen.

De grote afstand van Maastricht tot de andere steden in Nederland is niet de enige reden om in deze stad wat extra tijd te reserveren voor een uitstapje aan de wal. De stad heeft zoveel te bieden, dat zelfs een meerdaags verblijf niet zal leiden tot verveling bij de schepelingen. De hoofdstad van de provincie Limburg is door zijn ligging zo anders dan alle andere Nederlandse steden, dat men zich heel wel in het buitenland kan wanen. De sfeer in de stad is eerder Bourgondisch dan Nederlands of Duits (hoewel steden als Aken en Keulen op slechts enkele tientallen kilometers

afstand liggen).

De naam van de stad is afgeleid van het Latijnse Mosae Trajectum, dat zoveel betekent als kruising van de Maas. De Romeinen bouwden hier dan ook al aan het begin van onze jaartelling een brug over de rivier. In de dertiende eeuw kreeg de stad stadsrechten. In de loop van de geschiedenis is er veel gevochten om de strategische stad aan de Maas. Pas in 1815 werd de stad hoofdstad van de provincie: het had echter weinig gescheeld of de Belgen hadden zich bij de afscheiding van België de stad toegeëigend.

De industriële ontwikkeling dankt Maastricht vooral aan de aanwezigheid van grondstoffen in de Zuid-Limburgse bodem. Eerst werd er mergel en zand gewonnen, waardoor de fabricage van cement, porselein en aardewerken tegels tot stand kwam. Later, vanaf het begin van deze eeuw, werd de mijnbouw een belangrijke vorm van bestaan voor de regio rond de stad.

Maar behalve de industrie is vooral de handel in de stad altijd een grote bron van inkomsten geweest. Dat is ook niet verwonderlijk als men bedenkt hoe gunstig de stad ingeklemd ligt tussen allerlei nijvere gebieden in de omgeving: het Ruhrgebied in het oosten, de agglomeratie Luik in het zuiden, de Kempen in het westen.

Tegenwoordig timmert Maastricht ook internationaal aan de weg. De stad profileert zich als een belangrijk intereuropees centrum en speelde in 1991 een aanzienlijke rol bij het politieke overleg over de voortgaande eenwording van Europa.

Een eigen Limburgse universiteit zetelt in de Maasstad, en een van de drie grote toneelopleidingen in ons land is eveneens in Maastricht gevestigd. Dat de stad boordevol monumenten staat zal niemand ver bazen: de Sint-Servaesbrug zelf is al zo'n monument, maar de gebouwen aan het Vrijthof, zoals de Sint-Servaeskerk, zijn niet minder belangrijk. De oude, voor een deel nog bewaarde, stadsmuren aan de zuidzijde van het centrum zijn bijzonder fraai, met de parken en beekjes onder aan de muur. Het water van de Jeker bruist onophoudelijk langs de eeuwenoude stenen van de oude stadswallen. De Helpoort is een van de nog bewaard gebleven stadspoorten van Maastricht. Wie van kerken houdt, mag de eeuwenoude Onze-Lieve Vrouwe-basiliek niet overslaan; deze uit het jaar 1000 daterende kerk is het oudst bewaard gebleven monument van Maastricht.

Ook op het gebied van de cultuur blaast Maastricht haar partijtje mee, en niet alleen door het overbekende carnaval. Het Bonnefantemuseum van kunst en oudheden bevat beroemde schilderijen en relikwieën uit de verre oudheid. En natuurlijk is er de altijd tot de verbeelding sprekende Sint-Pietersberg, die weliswaar grotendeels is afgegraven, maar waarin nog altijd een heel stelsel van grotten en gangen te bezichtigen is, ontstaan door het afgraven van de mergel waaruit de berg bestond. Het verzet heeft in de oorlog dankbaar gebruik gemaakt van de grotten, de Nachtwacht van Rembrandt heeft er bijvoorbeeld de Duitse bezetting overleefd. Twee van de gangenstelsels zijn voor bezoekers opengesteld. Er zijn rondleidingen met uitleg over de bijzondere omstandigheden van de grotten.

Voor de liefhebbers van waterstaatshistorie biedt Maastricht enkele typische bezienswaardigheden, die de meeste mensen minder zullen opvallen dan de oude monumenten, maar die toch ook interessant en leerzaam zijn. Bijvoorbeeld het riviertje de Jeker gaat men met andere ogen bezien als men beseft dat het ooit de bedoeling is geweest om van dit bruisende stroompje de vaarweg tussen Den Bosch en Maastricht te maken: van de Maas over de Jeker naar Tongeren, vandaar via een kanaal naar het noorden om over de Dommel het laatste stuk naar Den Bosch te varen. Wie nu de goed bevaarbare Maas ziet, kan zich niet voorstellen dat een zo complex idee als het kanaliseren van de Jeker ooit serieus overwogen is.

En dan is er het restant van de uitmonding van de Zuid-Willemsvaart, waarvan de sluisen intussen gerestaureerd en heropend zijn. Deze oude loop van de vaart is weliswaar inmiddels vervangen door het Kanaal in het Bossche Veld, enkele kilometers benoorden de stad, maar voor de watersport is de oorspronkelijke verbinding in oude glorie hersteld, inclusief een jachthaven in de oude stadshaven "Het Bassin". De sluis tussen Het Bassin en de Maas is de laatste sluis van dit oude traject, waarmee men in de Maas uitkomt.

Verder over de Maas. Noordwaarts varend vanuit het centrum van de stad passeert men de Spoorhefbrug en de Noorderbrug. Net daar voorbij is de huidige uitmonding van de Zuid-Willemsvaart, via het Verbindingskanaal in het Bossche Veld. Nog iets verder noordelijk splitst de Maas zich in twee takken. De linker tak voert naar de sluis Borgharen, die voor de scheepvaart gesloten is en waarnaast de stuw Borgharen het water van de Maas in Maastricht op het juiste niveau handhaaft. De rechter tak is de invaart van het Julianakanaal, naar de openstaande sluisen van Limmel. Over het Julianakanaal bereikt de scheepvaart zesendertig kilometer verderop de Maas weer.

Tussen Maastricht en Maasbracht is de eigenlijke Maas grotendeels onbevaarbaar, hoewel er stroomopwaarts van Wessem (ten westen van Maasbracht) nog tot Ohe-en-Laak gevaren kan worden. Daar, in enkele grind gaten, is een bloeiend watersportgebied tot ontwikkeling gebracht dat van dit stukje Maas gebruik maakt om met de overige Nederlandse wateren in verbinding te blijven. Stroomopwaarts van Ohe-en-Laak is de Maas dermate ondiep dat er zelfs met kano's soms niet gevaren kan worden. De stenige bodem, die vol met grind en kiezel ligt, maakt pogingen om er toch te varen bij voorbaat kansloos en bovendien niet zonder risico.

Op de plaats waar het Julianakanaal weer in de Maas uitmondt, net benoorden Maasbracht, ligt een knooppunt van waterwegen. Behalve het Julianakanaal en de Maas bezuiden Wessem monden hier ook het Kanaal Wessem-Nederweert, de dode Maas-arm De Slag, het water sportgebied de Molengreend, de koelhaven van de Clauscentrale, de haven van de P.L.E.M., de Maas-arm langs Roermond en het Lateraal kanaal Linne-Buggenum uit: negen wateren die op een kort stukje rivier aansluiten. Een goede waterkaart (bijvoorbeeld kaart M van de ANWB) is hier dan ook onontbeerlijk.

De eigenlijke Maas is benoorden Maasbracht al even onbevaarbaar als tussen Maastricht en Ohe-en-Laak. De rivier loopt hier over een stuw en de bijbehorende

sluis zit in een zijkanaal dat aftakt van het Kanaal Linne-Buggenum. Via de sluis Linne bereikt men een bocht verder de rivier weer, vlak voor de passage langs de stad Roermond en de uitmonding van de rivier de Roer. De passage langs Roermond is door de vele grindgaten, die allemaal voor de watersport in gebruik zijn, niet al te duidelijk; men zal ook hier de kaart bij de hand moeten houden om steeds te kijken waar men heen moet.

Vlak voor de verkeersbrug in Roermond komt de Roer in de Maas uit: iets daarvoor is een goede aanleghaven gebouwd, waarin men via de Steelhaven kan komen. Deze haven biedt de mogelijkheid om, op slechts enkele minuten van het centrum van de stad Roermond, af te meren. In de Maas-arm langs Roermond vindt men in de grindgaten en dode armen trouwens niet minder dan negen goed uitgeruste jachthavens!

Alhoewel Roermond beduidend kleiner is dan Maastricht, heeft de stad eveneens een lange historie. Al in 1232 had de stad stadsrechten, een stadsmuur (die men nu nog kan zien in de vorm van de zogenaamde Rattentoren, een overblijfsel van de oude muur) en de bijpassende troebelen door wisselende bezettingen van diverse vreemde mogendheden. De Duitse bezetting was de laatste vreemde mogendheid, die de stad geen goed heeft gedaan: een groot deel van Roermond werd in de oorlog verwoest.

Men kan in Roermond - dat tevens de bisschopszetel is van het gelijknamige bisdom - uitstekend eten: de Limburgse keuken is hier even rijk en overvloedig als in het zuidelijker Maastricht, alleen zijn de prijzen veel vriendelijker.

Benoorden Roermond passeert men over de Maas nog sluis Roermond, de tweede van de sluisen die door het Lateraalkanaal Linne-Buggenum overbodig zijn geworden, doch die ten dienste van de scheepvaart naar en van Roermond nog altijd volledig in gebruik gehouden worden. Enkele kilometers verder komen de Maas en het Lateraalkanaal bij elkaar: vanaf dat punt gaat de scheepvaart verder over de eigenlijke rivier.

De vijftien kilometers tot aan het stuwcomplex van Belfeld zijn kenmerkend voor de gehele Limburgse Maas. Men vaart veelal tussen vrij hoge rivierdijken, waardoor het zicht op het achterland, vooral vanuit kleine scheepjes, beperkt is. De rivier kronkelt wat loom en lusteloos in ruime bochten door het landschap. Behalve af en toe een grindgat of een vlakbij gelegen dorp is er weinig afwisseling op de rivier. Hier en daar liggen boeien in het water om ondiepe oevers te markeren, en men vaart al snel met een periodieke blik op de kilometerraarborden op de dijk, die tergend langzaam optellen: 85.... 86....

De sluisen vormen in dit vaartraject in ieder geval een afwisseling ten opzichte van het langdurige meanderen van de rivier. De sluis van Belfeld heeft drie kolken, een hele lange smalle van 14 meter breed, en twee bredere die echter ook korter zijn: 142 x 16 meter. Alle kolken worden nog gebruikt.

Benoorden Belfeld slingert de rivier voort naar het tien kilometer verder gelegen

Venlo, de plaats waar Napoleon zijn Grand Canal du Nord had willen laten uitmonden in de Maas, en vanwaar het ver lengde ervan naar de Rijn had moeten lopen.

Geen van beide verbindingen zal men er aantreffen, al was het graafwerk tot op minder dan 2 kilometer van de rivier gevorderd. Wel is er, op de voorziene plaats van de aansluiting, de nieuwe haven van Venlo. In de oude haven, waar het goed aanleggen is, beschermt tegen golfslag en stroming, en vanwaar men in enkele minuten midden in de binnenstad zit, is nauwelijks nog beroepsmatige vaart.

Venlo beroept zich erop, dat het al in het jaar 90 is gesticht door het stamhoofd Valuas. Of dat waar is, is moeilijk te achterhalen, maar wel staat vast dat de stad al in de veertiende eeuw stadsrechten had en lid was van het verbond van Hanzesteden. Het centrum van Venlo is dan ook de moeite van het aanleggen meer dan waard: oude kerken, een fraai stadhuis, enkele musea en - bovenal - een gezellig stadshart. waar het goed toeven is.

Ten noorden van Venlo volgt het langste en saaiste stuk van de Limburgse Maas. Met uitzondering van de vijftiende kilometer verderop gelegen haven van Wanssum en het iets verder liggende water sportcentrum Leukerheide is er niets wat de saaie bochtige loop van de rivier onderbreekt. Af en toe passeert men een veerpont, of steekt er een kerktoren boven de oevers uit. Pas veertig kilometer boven Venlo bereikt men het stuwcomplex van Sambeek waar drie sluiskolken, net zoals in Belfeld, beschikbaar zijn om de scheepvaart doorgang te verlenen.

Onmiddellijk na de sluizen van Sambeek vaart men door een bocht afsnijding van twee meanders in de Maas, waardoor men de oude loop eerst aan stuurboord ziet weg buigen, de nieuwe loop haaks kruisend. om vervolgens aan bakboord weer samen te stromen met de huidige bedding. Men passeert dan de Rijksvluchthaven Paesplas in Heijen op zo'n kleine tien kilometer voor het stadje Cuyk.

Cuyk is het eerste stadje sinds Venlo, dat echt aan de Maas gelegen is. De kade aan de linkeroever ontwaart men al van verre. Cuyk biedt in de passantenhaven een uitstekende en beschutte mogelijkheid om af te meren: men kan er foerageren, of vastmaken voor de nacht. Iets voorbij Cuyk ligt op de andere oever Mook: vooral bekend om de Mookerplas: een uitgebreid watersportgebied in een voormalig grindgat.

Voorbij de spoorbrug van Mook komt men bij de splitsing tussen de benedenloop van de Maas en het Maas-Waalkanaal, dat de meest oostelijke verbinding vormt tussen de Maas en de Waal bij Nijmegen. Het Maas-Waalkanaal splitst aan stuurboord af uit te Maas, terwijl een kilometer verderop aan bakboord de uitvaart van de Haven van Cuyk ligt. Via deze haven kan de watersport ook het uitgebreide watersportgebied van de Kraijenbergse Plassen bereiken.

Nog vijfenzestig kilometers Maas resteren tot de opsplitsing van de rivier in Bergse Maas en Andelse Maas, bij Heusden. Voorbij het Maas-Waalkanaal neemt de hoeveelheid beroepsvaart af, omdat de meeste vrachtschepen de verbinding over

Nijmegen prefereren boven de kronkelige en niet al te brede Maas, die bovendien nog twee sluisen bevat tegenover de ene, die de route via Maas-Waalkanaal en Waal heeft.

De route over de Maas volgend, bereikt men na tien kilometer de stuw en sluis van Grave. Niet drie maar slechts twee sluisen dit keer: één van de standaardmaat 142 x 16 meter en een van het meer bescheiden formaat: 110 x 14 meter. De sluis ligt net voorbij het stadje Grave. dat behalve om zijn blindeninstituut bekend is om zijn bindingen met de rivier. Er is scheepsbouw, de stad is "met het gezicht naar het water gekeerd"; er zijn zelfs jachthavens, waar ook passanten een ligplaats voor de nacht kunnen vinden.

Zo'n vijftig kilometer verder ligt de laatste stuw in de Maas, tussen Lithoijen en Lith. Naast sluis Lith is de nieuwere en grotere Prinses Maximasluis gebouwd, zodat er ook hier nu twee sluisgolven beschikbaar zijn. Zodra men benedenstrooms deze sluisen verlaat, bevindt men zich feitelijk op getijdewater, hoewel de Noordzee nog meer dan honderd kilometer verwijderd is. De Maas beneden sluis Lith staat namelijk via de wateren rond Rotterdam en Dordrecht, en via de deels heropende Haringvlietdam, nog in open verbinding met de zee, en dus met eb en vloed. De hoogte van de dijken wijst daar ook op: ze zijn hier op deltagoogte, dat wil zeggen zo hoog dat de kans op een overstroming is teruggebracht tot een gebeurtenis die hooguit eens in vele duizenden jaren kan plaats vinden.

Overigens is de invloed van eb en vloed beneden sluis Lith niet echt onmiddellijk merkbaar. Wie bedenkt dat het verschil onder normale omstandigheden zelfs in het Hollands Diep slechts enkele decimeters bedraagt, zal niet verbaasd zijn dat er vele tientallen kilometers verder stroomopwaarts nauwelijks nog verschil tussen eb en vloed is: 14 centimeter, om precies te zijn! Alleen bij zeer hoge springvloedstanden op zee "wast" het water wel eens hoger dan de normale 1.16 meter boven NAP.

Dat wil overigens niet zeggen dat er nooit hoogwater op de Maas voorkomt. Integendeel. Alleen wordt dat niet veroorzaakt door het getij, maar door het feit dat de Maas een regenrivier is, die bij overvloedige neerslag in haar stroomgebied in verrassend korte tijd enorm kan "wassen": soms wel 4 meter in enkele dagen! Zo'n langskomende vloedgolf heeft ook een toename van de stroomsnelheid tot gevolg. maar gek genoeg doet de 'top' van een golf er vele dagen over om vanaf Maastricht de Noordzee te bereiken.

De scheepvaart op de Maas kan het behoorlijk moeilijk krijgen door zulk hoog. snelstromend water, maar verboden wordt het varen bijna nooit. Bij erg hoogwater worden de stuwen in de Maas 'gestreken". neergelaten, zodat de scheepvaart zonder te schutten over de gestreken stuw door de natuurlijke bedding van de rivier kan varen. Vergeleken bij de 14 centimeter getijdeverschil beneden Lith is dus het effect van de hoeveelheid regenwater uit het Maas-stroomgebied op de waterstand in de rivier veel en veel groter.

Zeven kilometer voorbij Lith passeert men de Maas-arm waar het Kanaal van Sint Andries op aansluit, bij kilometerraai 209. Zes kilometer verderop mondt aan

bakboord het Prinses Maximakanaal in de Maas uit, met Sluis Empel dicht bij de monding. Dit kanaal vervangt de oude Zuid-Willemsvaart door Den Bosch en de Dieze, waarmee de Zuid-Willemsvaart tot voor enkele jaren met de Maas verbonden was. Deze Dieze - en de vaart naar 's Hertogenbosch - ligt nog weer dik tien kilometer verderop, bij kilometerraai 221. Vandaar resteert dan nog slechts een kleine tien kilometer 'echte' Maas tot aan de splitsing Andelse Maas/Bergse Maas, voorbij Heusden.

Heusden is eigenlijk een van de weinige plaatsen op dit lange traject die niet alleen een bezoek meer dan waard zijn, maar ook nog goede mogelijkheden tot afmeren bieden. De ruime voorhaven van het oude vestingstadje is verbouwd tot een riant jachthaven. Aan de steiger zijn behoorlijke plaatsen voor passanten, met water, desgewenst elektriciteit en met een goede receptie waar men wegwijs wordt gemaakt in het reilen en zeilen in de jachthaven. Het vestingstadje zelf heeft ook een haven, die door een oude, pittoreske basculebrug te bereiken is, maar die door zijn historische karakter voor alle scheepvaart, met uitzondering van een paar bijpassende, historische schepen, gesloten is. Men mist er niets aan, want bij de huidige waterstanden van de Maas rijzen de kaden metershoog op boven het water van de oude haven. Nee, in de jachthaven ligt men beter, rustiger, bijna even dichtbij, maar wel – hoe kan het ook anders - een stuk duurder!

De vestingwallen van Heusden dateren uit 1581. Het prachtig gerestaureerde stadje staat bekend om zijn carillon en om de drie standaardmolens die hoog boven de wallen uittorenen. De vele monumenten in Heusden vormen een schitterend geheel en men waant zich in de zeventiende eeuw. als men hier op een zonnige middag ronddwaalt.

Net voorbij Heusden eindigt de eigenlijke loop van de Maas op de splitsing van de Bergse Maas en het Heusdens Kanaal, dat de verbinding vormt met de iets verderop gelegen Andelse of Afgedamde Maas naar Woudrichem. Het regenwater dat in de Franse Voegen is gevallen stroomt echter ongehinderd rechtdoor, via Bergse Maas en Amer naar het Hollands Diep en vandaar via het Haringvliet naar zee, of via de Dordtse Kil naar de Oude Maas, of misschien zelfs via het Volkerak, de Krammer en de Oosterschelde naar de Noordzee in Zeeland. Nee, het water laat zich ook heden ten dage niet gemakkelijk bedwingen: iedere druppel kiest als het ware zelf waar hij naar toe wil drijven op de bijna duizend kilometer lange tocht tussen de bronnen in Bassigny en de mondingen in de Noordzee...

Mark en Dintel

De "dubbelrivieren" Mark en Dintel verbinden de stad Breda met het Volkerak. Over bijna veertig kilometer slingert de verbinding zich door het West-Brabantse land, om bij Dintelsas in de voormalige zeearm uit te monden.

Eigenlijk is het vreemd dat Mark en Dintel altijd in een adem worden genoemd. In feite is er sprake van een en dezelfde rivier, waarvan slechts de naam onderweg verandert. Waar dat precies gebeurt, is niet geheel duidelijk: de kaarten en gidsen spreken elkaar veelvuldig tegen. Rijkswaterstaat situeert de verandering van naam na 26,5 kilo meter vanaf Breda, maar in andere beschrijvingen begint de Dintel pas bij de afsplitsing van het Mark-Vlietkanaal of bij het dorpje Stampersgat. Hoe het ook zij, de twee riviertjes zijn als een Siamese tweeling aan elkaar verbonden.

Tegenwoordig vormen Mark en Dintel een doorgaande vaarverbinding, omdat men via het Markkanaal naar het Wilhelminakanaal of de Donge kan varen. Lange tijd konden schepen alleen de stad Breda bereiken, waarna de vaart - zeker voor de wat grotere vaartuigen - doodliep in de stad. Toch bestond al eeuwen geleden een intensief scheepvaartverkeer naar de bovenstrooms van Breda gelegen gebieden, niet via de Mark (die boven Breda nog slechts met kano's te bevaren is), maar via de beroemde Turfvaart. De Turfvaart was in feite een stokoud kanaaltje (of eigenlijk een gekanaliseerd beekje) dat gebruikt werd om de brandstof, afkomstig uit de hoger gelegen turfgebieden tussen Breda en Antwerpen, naar de stad te brengen.

De Turfvaart bestaat niet meer, al kan men de loop en ligging ervan over grote afstanden nog volgen in het landschap. Op topografische kaarten van zo'n anderhalve eeuw geleden, is de Turfvaart nog geheel te volgen: van de zuidkant van Breda klimt de vaart langs het dorp Princenhage langs Effen en Rijsbergen naar de veengebieden - de zogenaamde Moeren - tussen Zundert en de Belgische grens. Namen als Nieuw moer, Zwart Ven (=Veen), Doodsven en Muggenven wijzen op de moerassige structuur van het land in deze omgeving.

De Turfvaart werd kennelijk in de hogere gebieden enkele malen verlegd, om afgegraven gronden te verlaten en nieuwe turfgebieden open te leggen. Vanaf Zundert is de loop van het kanaal echter nog goed te volgen, al heet een stukje ervan ineens Yzermolensche Vaart. De Turfvaart dankt haar bekendheid natuurlijk aan het beleg van Breda. Door zich te bedienen van een truc, die zij van het Paard van Troje hadden afgekeken, wisten de geuzen de stad binnen te dringen. Zij verstopten zich in een turfschip dat door de waterpoort van de stad - het zogenaamde Spanjaardsgat, dat nog altijd bestaat tussen de oude haven in Breda en het kasteel - werd binnengevaren. Dit turfschip is in Breda nog altijd in veel namen en verwijzingen terug te vinden: een van de grotere culturele centra van Breda heet zelfs Het Turfschip.

Om een andere historische reden zou de Turfvaart echter meer faam moeten verdienen, dan haar nu ten deel is gevallen. Onderzoek heeft aangetoond dat al rond het jaar 1000 in de Turfvaart gebruik werd gemaakt van een vorm van

waterregulering door middel van sluisen. Aangezien deze techniek in andere vaarten en waterwegen pas vanaf de veertiende eeuw haar intrede deed, mag men aannemen dat de Turfvaart het eerste vaarwater in Nederland was waar de waterhoogte ten behoeve van de scheepvaart werd geregeld.

De gebruikte techniek was zowel simpel als gevaarlijk: een dam in het water, vaak gevormd door op elkaar gestapelde balken, verhinderde de doorstroming, zodat het water een soort klein stuwmeertje vormde, dat langzaam maar zeker steeg. Schepen wachtten voor de dam tot er zoveel water was verzameld, dat men mocht verwachten dat er ook benedenstrooms van de barrière voldoende diepte zou zijn zodra de dam werd doorgestoken' (of weggehaald). Dan lichtte men de balken en de schepen werden met enig geweld op het zich naar beneden stortende water meegevoerd tot aan de volgende soortgelijke hindernis. Zo kon men, door elke vijf à zeven kilometer een barrière aan te brengen, de gehele afstand van Nieuwmoer tot Breda bevaren. Weliswaar hadden de gebruikte turfschepen geen grote diepgang (het waren platte vaartuigen, waar de turf gewoon opgestapeld werd). maar in die dagen was het de enige manier om grote hoeveelheden te vervoeren. Over de wegen was dat meestentijds onmogelijk, omdat de natte bodem geen zware transporten toestond. Door het gebruik van deze primitieve manier van schutten beschikte Breda al vanaf de tiende eeuw over een redelijk betrouwbare aanvoer van brandstof.

Soortgelijke waterbouwwerken zijn ook op andere plaatsen in de wereld gemaakt. De Thames in Engeland bevatte tot enkele eeuwen geleden een aantal zogenaamde Flash-locks, schutsluisen met maar één deur, in principe hetzelfde als bij de dammen in de Turfvaart. Ook in België bestond bij Oudenaarde een afdamming in de Schelde die op vergelijkbare wijze scheepvaart mogelijk maakte.

Wie heden ten dage uit historische belangstelling de Turfvaart wil gaan zoeken, moet helaas meestal van boord. Want de Oude Haven van Breda, waar de Turfvaart via de Aa of Weerijds en de stadssingels mee in verbinding stond, is vanaf de Mark door een vrij lage brug voor veel schepen onbereikbaar geworden. De bevaarbaarheid eindigt voor de hogere schepen nu aan een troosteloze loskade bij het leeg gesloopte terrein van de lokale suikerfabriek. Hopelijk dringt het inzicht, dat de Oude Haven wel eens een grote water-toeristische trekpleister zou kunnen zijn, hier ooit nog eens door!

Breda dankt haar naam in feite mede aan de rivier de Mark, hoewel dat er niet meer uit te halen is. De Mark vloeide in de stadssingels samen met de Aa of Weerijds en vormde aldus de 'Brede Aa'. Dat diezelfde Brede Aa tegenwoordig Mark heet, is ongetwijfeld een grillige speling van de geschiedenis. Het water, dat in de moeren bij de Belgische grens aan de oppervlakte komt, zoekt zich via de Turfvaart, de Bijloop, de Aa of Weerijds en de Mark een weg naar de stad, om vandaar via de Mark en de Dintel verder naar zee te stromen.

De Mark- en ook de Aa of Weerijds - zijn regenriviertjes die de waterafvoer van de hoge gronden op de Belgisch-Nederlandse grens verzorgen. Dat betekent dat beide stroompjes vaak tegelijkertijd grote hoeveelheden regenwater in hun stroomgebied

opvangen, waardoor ze een behoorlijke stijging kunnen vertonen. De stadssingels in Breda zijn dan ook enkele malen per jaar tot de rand met water gevuld, als de twee rivieren weer eens moeite hebben de zojuist gevallen regen af te voeren. De waterstand op de bevaarbare delen van de Mark is dan ook veel hoger dan normaal, hoewel de waterhoogte wordt afgevlakt" naarmate men dichterbij de Dintelmonding komt, door de bredere bedding van de waterloop aldaar. Toch is ook bij Dintelsas een variatie van zo'n veertig centimeter normaal. Dat is iets om in de gaten te houden bij het doorvaren onder bruggen waarvan de hoogte kritiek is!

Wie de stad Breda met een bezoek wil vereren, zal ergens bij de spoorbrug een ligplaats moeten zoeken, tenzij het schip laag genoeg is om onder de brug van de Academiesingel door te kunnen varen. Die brug is bij de nieuwbouw wel aanzienlijk verhoogd, maar nog niet hoog genoeg voor alle schepen.

Dat de stad zelf alleszins een bezoek waard is, is duidelijk. Het fraaie historische centrum van Breda puilt uit van de monumenten en smalle straatjes, waar men op een bijzonder klein areaal een grote hoeveelheid bezienswaardigheden aantreft: de prachtige Grote Markt met de kerk, waar talloze gezellige cafés de bezoeker binnenlokken, of bijvoorbeeld de Havermarkt waar het nachtleven van Breda gesitueerd is. Het oude kasteel van de stad herbergt nu de Koninklijke Militaire Academie, maar is ook gedeeltelijk toegankelijk voor bezoek. Het ernaast gelegen Valkenberg is een fraaie stadstuin, indertijd door de plaatselijke en landelijke adel aangelegd voor de valkenjacht; nu wandelen de Bredanaars er op zonnige zomermiddagen om even te ontsnappen aan de drukte van het stadshart. Musea zijn er ook: de Beiaerd is landelijk bekend om zijn prachtige tentoonstellingen. In het al genoemde Turfschip of in het Chassé Theater kan men zichzelf op een dosis cultuur trakteren, hoewel dat in de vele kleine jazzcafés, folkmuziekcentra en andere soortgelijke instellingen vaak nog veel beter kan. De sfeer in Breda is een vreemd mengsel van Nederlandse nuchterheid en Belgische gezelligheid, wat ongetwijfeld te maken heeft met de ligging van de stad, ongeveer halverwege Rotterdam en Antwerpen.

Vanuit Breda vertrekkend, vaart men over de Mark eerst noordwaarts. langs de industriehavens van de stad, naar het vijf kilometer verderop aansluitende Markkanaal dat de verbinding vormt met de Donge en het Wilhelminakanaal bij Oosterhout. In de Mark kan men niet overal aanleggen: op de meeste plaatsen verhindert stortsteen het te dicht naderen van de oevers. die veelal met riet begroeid zijn.

Even na het Markkanaal passeert men de haven van het dorp Terheijden, waarna de Mark naar het westen afbuigt. Vier kilometer verderop passeert men een van de twee spoorbruggen in deze route, de brug van de lijn Breda-Rotterdam en die van de Hogesnelheidslijn, die circa 7 meter hoog zijn. Voorbij de even hoge verkeersbrug vaart men weer in de landelijke West-Brabantse omgeving, waar boerderijen en verspreide boomgroepen het landschap bepalen en waar men af en toe een eenzame Visser passeert die, verscholen tussen het riet, naar zijn dobber tuurt.

Vorbij de brug van Hazeldonk sluit aan de zuidkant de vaart naar de Leurse Haven op de Mark aan. Men kan een behoorlijk stuk in de richting van het tweeling dorp Etten-Leur varen, bijna zes kilometer verderop. Net vóór het dorp is nog een jachthaven met accommodatie.

Nog eens drie landelijke kilometers verder over de Mark, iets voorbij de beweegbare spoorbrug van 2,5 meter hoog, takt het zuidelijke deel van de Roode Vaart van de Mark af, richting Zevenbergen. Omdat de vaart in deze stad onderbroken is en niet meer in verbinding staat met de rest van de Roode Vaart naar het Hollands Diep, is zij voor de doorgaande vaart onbruikbaar geworden. Wel is er in aan het begin van deze doodlopende arm een jachthaven, waar het goed aanleggen is en vanwaar men de stad Zevenbergen met een bezoekje kan vereren.

Vorbij de brug van Standaardbuiten volgt er weer een aftakking: naar Oudenbosch, waar bijna aan het eind een particuliere jachthaven gesitueerd is, vlak bij het centrum van dit stadje. In Oudenbosch staat een merkwaardig bouwwerk: een enorme kerk gebouwd als een schaalmodel, deels van de Sint-Pieter, deels van de Kerk Sint-Jan van Latheranen, beide in Rome. Het bizarre gebouw trekt veel bezoekers.

Verder naar het westen gaat de Mark geleidelijk over in de Dintel; het vaarwater, dat vroeger een getijdewater was in rechtstreekse verbinding met het water van de Zeeuwse zeearmen, wordt iets breder, maar nauwelijks dieper. Vlak langs het dorp Stampersgat, waar een haven van de plaatselijke suikerfabriek tijdens de zogenaamde bietencampagne voor behoorlijk wat beroepsvaart zorgt, buigt het vaarwater met een ruime boog naar het noordwesten.

Enkele kilometers voorbij Stampersgat splitst het vrij nieuwe Mark-Vlietkanaal (zie aldaar) naar het zuiden af, zo de verbinding vormend met de Roosendaalse Vliet en de stad Roosendaal.

Ver ten noorden van het plaatsje Dinteloord, dat niet aan de Dintel ligt maar er alleen via een 1,5 kilometer lang havenkanaal mee verbonden is, bereikt men ten slotte de Manderssluis, die vroeger zorgde voor de waterhoogteregeling op Mark en Dintel, maar die sinds de afdamming van de Zeeuwse wateren vrijwel altijd openstaat. Vlak voorbij de sluis passeert men de vluchthaven Dintelsas, waar men in geval van zwaar weer een goed heenkomen kan zoeken om betere tijden af te wachten, alvorens het wijde water van het Volkerak op te varen.

Mocht u de pech hebben in Dintelsas aan te komen met harde zuidoosten wind of hevige buien, dan kunt u, afhankelijk van de windrichting, overwegen onder de beschutting van de kust naar Benedensas te varen, waar u de terugreis via de Steenbergse en Roosendaalse Vliet kunt aanvaarden. Bij windrichtingen tussen zuidwest en noord moet zelfs dat sterk afgeraden worden; in dat geval zit er niets anders op dan in de monding van de Dintel te keren en dezelfde route terug te nemen. Daarentegen heeft u bij mooi, rustig weer de mogelijkheid om via het

Volkerak en het Benedensas, óf over Volkerak en Hollands Diep terug te varen, wat vooral bij warm zomerweer een heerlijke en verkoelende ervaring is.

Markkanaal

Het bijna zes kilometer lange Markkanaal verbindt de Mark ten Noorden van Breda met de Donge en het Wilhelminakanaal bij Oosterhout. Het vrijwel kaarsrechte kanaal is van vrij recente datum en wordt slechts door vaste bruggen overspannen. Alleen bij de Marksluis in Oosterhout treft men, over de sluis, een beweegbare brug aan.

Het kanaal vormt een onmisbare schakel in het oost-west-vaarverkeer over de Brabantse kanalen, doch passeert nergens plaatsen van enig belang, tenzij men het plaatsje Ter Aalst als zodanig wenst te zien. Ligplaatsen vindt men er niet, daarvoor is men aangewezen op de mogelijkheden in de vertakkingen van de Mark, of op Breda of Oosterhout.

Mark-Vlietkanaal

Vanaf de Dintel - vreemd genoeg niet vanaf de Mark - is een nieuw kanaal gegraven dat in een kaarsrechte lijn de Mark- en Dintelroute verbindt met de oude en slecht bruikbare Roosendaalse Vliet. Door de aanleg van dit nieuwe kanaal kunnen grotere schepen nu ook de haven van Roosendaal bereiken, waar veel belangrijke industrieën gevestigd zijn die gebaat zijn bij de mogelijkheid hun grondstoffen en producten over het water te kunnen aan- en afvoeren.

Hoewel menigeen meestal van de gedachte uitgaat dat het beroepsvervoer altijd gebruik maakt van al bestaande vaarwegen, is dat geenszins het geval. Men houdt wel degelijk rekening met de economische voor- en nadelen van diverse vervoersvormen. Dat is ook niet verbazingwekkend als men bedenkt dat een industrieel proces gebaat is bij kostenbeheersing in alle facetten, vanaf de aanvoer van grond stof tot en met de distributie van het product, inclusief de beide transportstromen. Omdat een schip een veelvoud van de inhoud van een vrachtwagen of van zelfs een spoorwagon kan vervoeren (tot wel veertig keer!) met gebruikmaking van een motor die nauwelijks meer brandstof verbruikt, is voor veel goederenstromen het vervoer over water de goedkoopste vorm. Alleen zaken die snel over grote afstand vervoerd moeten worden (zoals verse groenten en bloemen) vallen voor het vervoer per schip af, omdat de tijd die ermee gemoeid is te lang zou zijn.

De enorme investeringen die nodig zijn om een vaarweg aan te leggen worden dan ook niet terugverdiend in de vorm van rechtstreekse opbrengsten en inkomsten van zo'n vaarweg (de doorvaart en havengelden zouden immers nooit genoeg opbrengen om de investeringen te rechtvaardigen), maar in de vorm van besparingen op de productiekosten van een veelheid aan industrieën. Tientallen fabrieken en distributiecentra die van vervoer over water gebruik maken, vestigen zich juist in de nabijheid van binnenwater dat met grote schepen bevaarbaar is. Aldus kan het investeren in een kanaal of een haven voor de overheden toch rendabel zijn, simpelweg omdat er werkgelegenheid, economische bedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande belastingopbrengsten uit voortvloeit. Wie ervan op de hoogte is dat Rotterdam zijn welvaart voor het overgrote deel aan de havenactiviteiten te danken heeft, zal het belang van de infrastructuur onderkennen.

Om die reden is de aanleg van het Mark-Vlietkanaal tot stand gekomen. De bedrijven in Roosendaal en omgeving maken veelvuldig gebruik van de vaarverbinding, en de industrieën zijn behouden voor de streek.

Het kanaal zelf heeft op toeristisch gebied weinig te bieden. Net als het Markkanaal is het een saaie, rechte verbinding, waar alleen in de laatste kilometers nog iets terug te vinden is uit de tijd dat alle scheepvaart vanaf Benedensas aan het Volkerak via de Roosendaalse Vliet hier naartoe kwam. Nu is de verbinding tussen de plaats waar het nieuwe kanaal aansluit op de voormalige Vliet zo ondiep, dat er geen beroepsvaart meer plaatsvindt. Alleen het meest westelijke deel van de oude verbinding wordt nog gebruikt door scheepvaart naar Steenbergen.

Vanaf de samenkomst van het nieuwe kanaal met de oude Vliet volgt het vaarwater de loop van de oude rivier, tot in de stad Roosendaal. Midden in de stad, aan de oude kademuren van de Oude Haven, die voor de beroepsvaart gesloten is, vinden watersporters een goede ligplaats, die zich prima leent voor winkelen, foerageren of om gewoon lekker een keer uit eten te gaan.

In Roosendaal loopt het vaarwater dood. De oude turfvaarten naar de venen van Brouwersmoer, Nispen en Zwartveen zijn verdwenen. net als de Trekvaart naar Rucphen, die Roosendaal met haar oostelijke achterland verbond. Roosendaal is daarmee eindpunt van deze vaar route en dus een logische plaats voor een overnachting.

Noordervaart

Bij Nederweert, op de plaats waar de Zuid-Willemsvaart een knik naar het westen maakt en waar het Kanaal Wessem-Nederweert het zuidwaartse verkeer opneemt, takt de Noordervaart in oostwaartse richting af. Het kanaal is een overblijfsel van Napoleons 'Grand Canal du Nord' en had eigenlijk moeten lopen naar de Maas bij Venlo, vanwaar een verbinding met de Rijn bij Neuss gebouwd had moeten worden. Behalve het stukje van Nederweert tot Beringen is er niets van dat alles terechtgekomen.

Wie echter een topografische kaart van de regio bestudeert, zal tot zijn verbazing ontdekken, dat op de kaart de kaarsrechte lijn van de Noordervaart nog een heel stuk wordt doorgetrokken. Kennelijk is er nog jaren rekening gehouden met een mogelijke uitbouw van de Noordervaart richting Maas en het is eigenlijk ook heel vreemd dat geen enkele overheid ooit op het idee is gekomen deze verbinding alsnog af te maken. Er zou dan tussen Maasbracht en Den Bosch een zeer bruikbare derde oost-westverbinding tot stand gekomen zijn, waar handel en industrie zeker van hadden kunnen profiteren.

Vandaag de dag is zo'n onderneming overigens ondenkbaar. De schaal waarop vaarwegen nu gebouwd worden zou aanpassing van het gehele oude traject nodig maken en aangezien zulke investeringen altijd worden afgewogen naar het rendement dat ze zullen opleveren, zullen de kosten nimmer zo'n verbinding rechtvaardigen. De Noordervaart zal dus wel altijd blijven wat ze nu is: een doodlopend stukje historische vaarweg, niet meer in gebruik.

In 2017 werd het kanaal formeel onttrokken aan de scheepvaart.

Roode Vaart

De Roode Vaart verbond ooit de Mark bezuiden Zevenbergen met het Hollands Diep. Nu is echter de verbinding in Zevenbergen afgedamd, zodat geen doorgaande scheepvaart meer van Mark naar Hollands Diep kan plaatsvinden. Toch zijn beide nu doodlopende stukken van de Roode Vaart nog in gebruik. Het zuidelijke stuk, de verbinding tussen de Mark en Zevenbergen, voornamelijk door de watersport, die in deze twee kilometer lange kanaalarm een uitstekende jachthavenaccommodatie vindt (zie het hoofdstuk Mark en Dintel).

Het noordelijke deel van de Roode Vaart sluit in het Zuid-Hollands Diep aan op de brede wateren: dat Zuid-Hollands Diep is maar van één zijde toegankelijk, omdat doorvaart er verboden is in verband met de enorme olieterminal van Shell Moerdijk. Bij het naar de vaarweg genoemde dorpje Roodevaart komt men door een ruime buitenhaven bij de schutsluis Roodevaart, waarvan de hefdeuren hoog boven de in en uitvaart geheven kunnen worden. Na de sluis en de even verderop gelegen ophaalburg vaart men, eerst in een eindeloos langgerekte bocht en dan in een kaarsrechte vaart, het bijna zes kilometer lange traject naar Zevenbergen, waar het kanaal, zoals gebruikelijk in deze contreien, eindigt bij de loskade van de voormalige suikerfabriek.

Zoals in veel van deze vaarten was er eigenlijk alleen sprake van beroepsvaart in de periode van de zogenaamde bietencampagne, als in enkele weken tijd de suikerbieten geogst werden en met alle beschikbare transportmiddelen naar de verwerkingsfabrieken moesten worden vervoerd. Menigeen kent de bietencampagne van de gevolgen daar van op de landelijke wegen, waar enorme massa's modder en van de karren en vrachtwagens gevallen suikerbieten het rijden tot een hachelijk avontuur maken.

In de tijd van de bietencampagne werden ook schepen gebruikt voor het vervoer, zodat de waterwegen in de suiker verbouwende streken dan bruisten van activiteit. Veelal lagen deze waterwegen er de rest van het jaar vrijwel verlaten bij. Hoogstens voer af en toe een schip met suiker of andere eindproducten van de suikerverwerkende industrie door de kanalen.

Ook het noordelijk deel van de Roode Vaart was zo'n typisch suiker bietenkanaal. Tijdens de campagne lag het kanaal soms vrijwel ge heel vol met schepen die af en aan voeren naar de suikerfabriek in Zevenbergen. Het is in feite aan die fabriek te danken dat de noordelijke tak van de Roode Vaart nog open is voor de scheepvaart, hoewel de suikerfabriek zelf al lang gesloten is. Er is nog een jachthaven, net binnen de sluis van Roodevaart. Doorgaans kan men ook in Zevenbergen zelf wel een ligplaats vinden, hoewel de zuidelijke arm wat dat betreft meer faciliteiten biedt dan de noordelijke.

Roosendaalse en Steenbergse Vliet

In tegenstelling tot het Mark-Vlietkanaal, dat tegenwoordig de schepen naar en van Roosendaal verwerkt, is de Roosendaalse (verderop Steenbergse) Vliet een allesbehalve rechte en saaie vaarweg. De vaart vanaf de nieuwe aansluiting van het Mark-Vlietkanaal tot in het Volkerak bij Benedensas is een slingerende, soms brede, soms smalle vaarweg, waarin de schipper moet zoeken naar de ligging van de vaargeul. Hier en daar zijn zelfs bakens nodig om aan te geven waar het vaarwater voldoende diep is en waar ondiepten zitten.

De Roosendaalse Vliet diende vroeger om schepen vanaf de Zeeuwse stromen tot in Roosendaal te brengen, en zelfs nog verder het achterland in naar Rucphen of naar de hooggelegen turfgebieden bij de Belgische grens. Ook werd de turf en andere producten van de regio via de Vliet geëxporteerd naar het overige deel van Nederland. Na de totstandkoming van het Mark-Vlietkanaal heeft de rest van de Roosendaalse Vliet de transportfunctie definitief verloren. De normale vaardiepte in het gedeelte van deze vaarweg tussen het Mark-Vlietkanaal en de Steenbergse Vliet is dan ook nauwelijks meer dan een meter vijftwintig.

Vanaf het Mark-Vlietkanaal splitst de vaarweg zich na een vijftal kilometers in twee takken. De ene tak voert naar het Oud-Bovensas, de vroegere kleine sluis, die nu nog slechts de functie van spuisluis heeft en waar geen schepen meer geschut kunnen worden. De andere tak voert naar het Nieuw-Bovensas, ook wel Roosendaalse Sas genoemd, waar tegenwoordig de scheepvaart gebruik van maakt. Sinds de totstandkoming van de Deltawerken staat het Nieuw-Bovensas vrijwel altijd open.

Het woord "sas" komen we in Zuid-Nederland en in België zeer vaak tegen in plaatsnamen. Het betekent niets anders dan het Noord-Nederlandse sluis. Bovensas was dus de meest stroomopwaarts gelegen sluis, beneden-sas was de meest zeewaarts gelegen sluis in de vaart. In de naam Sas van Gent herkennen we dan ook de historisch juiste aanduiding: daar lag de sluis in de toegangsvaarweg naar Gent. Ook namen als Sassenheim, Axelse Sassing en Sas van Goes zijn uit het woord sas ontstaan.

In België heet schutten dan ook nog vaak versassen, is een sluiswachter een sasseester en kan men naar boven of naar beneden sassen. Of de Nederlandse platte uitdrukking sassen (in de betekenis van plassen, wateren) ook met de sluizen van doen heeft weet ik eerlijk gezegd niet...

Zodra het Bovensas gepasseerd is, heet de vaarweg Steenbergse Vliet. Een oude aftakking, waarop men via de Blauwe Sluis terecht kon komen, is nog maar gedeeltelijk toegankelijk. De Blauwe Sluis wordt niet meer bediend. Voorbij de brug van de A-4 en de Steenbergse brug takt aan de zuidzijde de vaart naar de vestingstad Steenberg af, die drie kilometer ten zuiden van de Vliet ligt. Over een schitterend stukje vaarwater kan men tot in het hart van de oude vesting varen, waar een jachthaven goede aanlegplaatsen en alle faciliteiten biedt. Deze kleine zijsprong is zeer de moeite waard. Het imposante aquaduct van de A-4 is op zich al een reden om deze tak in te varen.

Drie kilometer verder aan de steeds grilliger wordende Steenbergse Vliet vinden we de haveningang van de Haven van de Heen, waar ook een jachthaven in aangelegd is. De nabije ligging van de prachtige Zeeuwse stromen verklaart de aanwezigheid van een enorme hoeveelheid zeilvaartuigen in deze havens.

Ook aan de Vliet zelf ligt, net binnen het Benedensas, een uitstekende jachthaven, ongeveer twee kilometer verder - in onze vaarrichting - dan de haveninvaart van De Heen. Net daar voorbij komen we ten slotte aan het Benedensas, dat sinds de afsluiting van de zeearmen vrijwel altijd open staat. Buiten de sluis rest nog slechts een stukje vaarwater tot de geul die is uitgebaggerd in het Zuid-Vlije, de plaats waar Volkerak, Krammer en Schelde-Rijnverbinding bij elkaar komen. Daar is het weer oppassen geblazen: Zuid-Vlije. Krammer en Volkerak zijn brede stromen waar soms bij mist en slecht weer maritieme omstandigheden heersen, en ofschoon de Schelde-Rijnverbinding weliswaar beschermt is, is het tevens een der drukste beroepswaterwegen van de Benelux, zodat pleziervaart zeer moet oppassen voor de enorme vrachtschepen en duwstellen die hier met hoge snelheid passeren.

Uitkomende in het Volkerak bevindt men zich op slechts acht en een halve kilometer van de monding van de Dintel, zodat een aardige rondvaart in dit gebied mogelijk is door via het ene vaarwater naar buiten en via het andere weer naar binnen te varen. Als men uit het westen of uit het zuiden naar de provincie Brabant komt gevaren, kan men ook een van deze wateren als toegang tot de Brabantse waterwegen benutten.

Een van de vreemdste zaken in ons landelijk stelsel van vaarwegen is tot op de dag van vandaag de schaarste aan grensoverschrijdende verbindingen. Of men nu vanuit ons land naar Duitsland of België wil varen, steeds zijn er slechts twee of drie mogelijkheden. Eenieder die naar Duitsland wil, moet of over de Eems, of over het kanaal Haren-Ruitenbroek, of over de Rijn. Andere verbindingen bestaan niet meer, nu veel grens overschrijdende kanalen vanuit Drenthe en Overijssel zijn gesloten. Wie naar België wil, kampt met een vergelijkbaar probleem. Men is aangewezen op de Maas of Zuid-Willemsvaart in het uiterste oosten, of op de Zeeuws-Belgische verbindingen (Schelde-Rijnverbinding. Schelde en Kanaal van Gent naar Terneuzen) in het uiterste westen. Tussen de Schelde-Rijnverbinding bij de Kreekraksluizen en de Zuid Willemsvaart bij Weert overschrijdt geen enkel vaarwater de Neder lands-Belgische grens. De West-Brabantse vaarwegen lopen alle dood in de zuidelijkste steden als Steenberg, Roosendaal en Breda, en ook de vertakkingen van de oost-westverbinding, die gevormd wordt door het Wilhelminakanaal, eindigen in de steden Breda en Eindhoven. Hoewel aan beide zijden van de grens altijd behoorlijk wat scheepvaart is geweest (in Nederland in het Wilhelminakanaal en aan de Belgische zijde in de Kempen-kanalen), en de onderlinge afstand tussen de twee vaarwegstelsels nog niet een kwart bedraagt van de oost-westafstand tussen de Schelde-Rijnverbinding en Zuid-Willemsvaart, is om een of andere reden nooit een verbinding tot stand gekomen. Er is zelfs nooit overwogen om bijvoorbeeld tussen Roosendaal of Breda en het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, of tussen Tilburg of Eindhoven en het Kanaal Bochoolt-Herentals zo'n verbinding te maken.

Zeker als men bedenkt dat er al in de tiende eeuw vaarverbindingen ten zuiden van Breda en Roosendaal bestonden, ten behoeve van het turftransport uit de 'moeren of vennen op de Belgisch-Nederlandse grens, is dit ontbreken van enige vaarverbinding vandaag de dag des te onbegrijpelijk. Enige hoop dat zo'n verbinding er ooit nog zal komen wordt tenietgedaan door het besef dat de te verbinden vaarwegen aan weerszijden van de grens tot de verouderde, te kleinschalige kanalen van de Benelux behoren. Nee, als er al ooit een uitbreiding komt van het aantal grensoverschrijdende waterwegen in Noordwest-Europa. dan zal die uitbreiding bestaan uit het Twente-Mittellandkanaal (de doortrekking van het Kanaal Zutphen-Enschede) of uit een rechtstreekse verbinding tussen Luik en de Rijn. De Belgisch-Brabantse grens zal tot in lengte van dagen droog blijven.

Wilhelminakanaal

Het Wilhelminakanaal is het bijna vijfenzeventig kilometer lange alternatief voor een west-oost (of oost-west) vaartocht over de Maas. Het verbindt de Donge bij Geertruidenberg met de Zuid-Willemsvaart net benoorden Helmond. Het kanaal werd in de vorige eeuw gegraven om de zich snel ontwikkelende industrieën van Tilburg een goede verbinding te geven met het landelijke vaarwegennet. Het kanaal is, net als de Zuid-Willemsvaart, gebouwd voor schepen van het Kempenaar-formaat: 50 bij 6,60 meter, en - eveneens net als de Zuid-Willemsvaart - pas recentelijk aangepast aan de steeds groter wordende schepen. Na een lange afname van het belang van het kanaal neemt dat belang sinds de uitbouw weer langzaam toe.

Hoewel een redelijke hoeveelheid binnenschepen gebruik maakt van het Wilhelminakanaal, is het er zelden echt druk met beroepsvaart. Daardoor is de waarde voor de pleziervaart alleen nog maar toegenomen. De pleziervaarder, die het Wilhelminakanaal bevaart, zal onmiddellijk een pleitbezorger worden voor de instandhouding ervan.

In principe kan het kanaal in één dag worden bevaren, maar wie werkelijk wil genieten van alle pracht en natuur, doet er goed aan voor het traject enkele dagen uit te trekken. Dat maakt ook de passage van de sluisen, die soms heel vlot gaat maar ook kan tegenvallen als er toevallig tegemoetkomende scheepvaart in het kanaal is, veel meer ontspannen.

Enkele kilometers voor Oosterhout zwenkt het Wilhelminakanaal als een zijtak van de Donge af naar het zuiden. Toch krijgt men pas een indruk van de aparte sfeer en uitstraling van dit kanaal als men, vlak voorbij de driesprong in Oosterhout, de eerste sluis passeert. Sluis I heet deze kortweg. Sluis I is een vrij nieuwe, behoorlijk grote sluis, waar de uitbouw van het kanaal al tot aanpassing heeft geleid. Onmiddellijk voorbij de sluis is het kanaal dan ook breed, vrij recht en goed beschoeid.

De kanaalarm naar de oude sluis (die inmiddels buiten gebruik is) passeert men enkele honderden meters na het uitvaren van de nieuwe sluis. Men vaart vervolgens Oosterhout langs de zuidkant voorbij, omdat het kanaal een grote bocht naar het oosten maakt, om in de richting Tilburg te gaan. Onder vrij hoge, vaste bruggen door kruist men een aantal lokale wegen en de zeer drukke A27. Snel daarna kijkt men over beide oevers soms nog uit over het oude Brabantse land, waar boerenbedrijven het zogenaamde gemengd bedrijf uitoefenen, de combinatie van landbouw en veeteelt waar Brabant rijk van is geworden. Maar op veel plaatsen rukt de bebouwing steeds verder op, zodat het vroeger zo landelijke gebied op veel plaatsen even dicht bebouwd is als grote delen van de rest van Nederland.

In vrij lange rechte panden passeert het kanaal vervolgens het dorp Dongen, waar het riviertje de Donge (waarnaar het dorp ongetwijfeld genoemd is) zonder dat men het merkt onder het kanaal doorstroomt. Dan gaat het in een vrijwel rechte lijn naar de buitenwijken van Tilburg.

Halverwege Dongen en Tilburg bereikt men sluis II, die in tegenstelling tot sluis 1 bij Oosterhout nog de oorspronkelijke afmetingen en vorm heeft. De afmetingen zijn die van een kempenaar, het typische schip van deze streek: 50 meter lang, 6,60 meter breed. De vorm is heel bijzonder. In plaats van een rechte kolk met aan weerszijden sluisdeuren hebben deze oude sluizen dubbelbrede kolken (dus 13,20 meter breed), waarin de beneden-deur steeds aan de ene zijde zit en de bovendeur aan de andere. Dit maakt het uitvaren lastig voor een schip zonder boegschroef omdat men eerst helemaal naar de andere kade muur moet zien te komen.

Toch is er een goede reden voor deze typische bouw. Als twee kempenaars samen geschut worden, vaart de voorste als eerste de sluis in en schuift zijwaarts op naar de kade aan de kant waar de uitvaardeur zich bevindt. De tweede kempenaar vaart vervolgens de sluis binnen en maakt aan de zijde van de invaardeur vast. Na het schutten kunnen de schepen zodoende in dezelfde volgorde verder varen, omdat het schip dat als eerste de sluis inkwam ook als eerste weer naar buiten kan varen. In de oude sluizen van de Zuid-Willemsvaart, waar een soortgelijk principe was toegepast met sluizen van drie kempenaars breed, wisselden de schepen steeds van volgorde omdat het laatste binnenvarende schip er het eerst weer uit moest. De deuren zaten daar namelijk precies in het midden.

Sluis II staat op de nominatie om te worden uitgebreid tot afmetingen van 105 bij 9,5 meter. Plannen om de sluis helemaal te laten vervallen zijn afgeketst op de problemen, die dit voor de waterbeheersing in het gebied bleek te hebben, zodat nu is besloten de sluis – waarschijnlijk op een iets andere plaats – te herbouwen. Dat moet vóór 2023 zijn beslag krijgen.

Na sluis 2 voert een recht pand, dat nog de oorspronkelijke breedte heeft van een krappe 15 meter, naar sluis 3. Deze sluis heeft naast elkaar twee oude kolken en één nieuwe kolk. De nieuwe kolk is van de vergrote afmetingen van 105 bij 9,5 meter, de oude kolk heeft, behalve dezelfde typische constructie als de oude sluis II, ook nog een dubbele kolk, dus eigenlijk twee sluizen achter elkaar. En geheel volgens het principe van het eerst erin, het eerst eruit zit de beneden-deur aan bakboord, de midden-deur aan stuurboord en de boven-deur weer aan bakboord van de kolken. Jammer dat men hier niet driedubbel gebouwd heeft: dan hadden een omhoog schuttend schip en een omlaag schuttend schip elkaar in een van beide kolken kunnen passeren, als er althans maar één schip in iedere kolk lag.

Na de passage van deze derde sluis vaart men de buitenwijken van Tilburg in. Eerst ziet men bijna alleen maar industrie (zoals overigens bij de meeste kanalen het geval is). maar al gauw vaart men te midden van de woonwijken in een grote boog rond de voormalige wol-stad. Smalle ophaalbruggen moeten hier – bijna altijd van op afstand - gedraaid worden, maar de bediening vanuit een centrale post maakt dat de tocht door de stad efficiënt verloopt.

In Tilburg zijn twee havens: een nieuwe beroepshaven en de oude Piushaven, die als jachthaven in gebruik is. In de laatste kan men met een pleziervaarttuig het beste aanleggen; men bevindt zich dan in het hart van de stad, in de onmiddellijke nabijheid van winkels, restaurants en vermaakgelegenheden. Daartoe moet wel de

ophaal brug over de ingang van de oude haven bediend worden, dit gebeurt door de beheerders van de jachthaven.

Tilburgs centrum, op loopafstand van de Piushaven, is van vrij recente datum. Het heeft, in tegenstelling tot de buursteden Breda en Den Bosch, weinig historische gebouwen. Een van de oudste gebouwen in het centrum, een voormalig paleis van koning Willem II, is het raadhuis. Het ziet eruit als een soort nagebouwd sprookjeskasteel, maar dan ontdaan van alle franje en opsmuk. Nee, Tilburg zal men zeker niet voor de bouwkunst bezoeken.

De Katholieke Universiteit die er gevestigd is heet vreemd genoeg niet K.U.T., maar K.U.B.! Hoe zou dat nu toch komen? Door de studentenpopulatie is Tilburg in ieder geval een stad met een redelijk florerend uitgaansleven, al moet men wel een beetje de weg weten.

Vorbij de Piushaven voert het kanaal de stad weer uit onder het brede viaduct van de A65 door. Eenmaal weer in een landelijke omgeving herneemt het kanaal zijn kaarsrechte loop, die slechts af en toe door een flauwe bocht wordt afgewisseld. Het Wilhelminakanaal voert hierdoor een van de mooiste stukken van Brabant, de landelijke gebieden rond Oirschot. Men kijkt soms uit over akkers en weiden met hier en daar een ven of meer, zoals bij het recreatiegebied de Beekse Bergen.

De Beekse Bergen is een groot recreatiepark. Onderdeel ervan is een safaripark, waar allerlei wilde beesten in de vrije natuur loslopen. Er rijdt een trein door het hele recreatiegebied, maar ook per auto is het park te bezoeken: tijgers en leeuwen wandelen rustig langs de auto als u ergens op een bospad stopt voor letterlijk - overstekend groot wild". Een kabelbaan overbrugt ten slotte de enorme waterplas, die een onderdeel is van de Beekse Bergen.

Na de passage van sluis 4, die nog de oorspronkelijke Kempenaarafmetingen heeft, bereikt men enkele kilometers verderop het dorpje Oirschot, waar een van de weinige aanlegmogelijkheden van het Wilhelminakanaal zich bevindt. Hier kan men goed aanleggen in een verbreed deel van het kanaal, om in het vlakbij gelegen dorp te winkelen of te gaan eten.

Hoewel Oirschot niet werkelijk historisch is, doet het dorpshart vriendelijk aan. Hier zijn op een oud rustiek pleintje rond de onvermijdelijke kerk, de voor Brabantse dorpen gebruikelijke hoeveelheid cafés en restaurants. Het verkeer rijdt hier doorgaans langzaam, om dat de straten geplaveid zijn met zogenaamde kinderkopjes: bolle granietklinkers die bobbelig en spiegelglad zijn. De bomerij op het kerkplein geeft het dorp een beetje een Franse sfeer.

Oirschot ligt in het mooiste deel van de oevergebieden van het kanaal. Zodra men het dorp voorbij is, vaart men tussen de bossen door richting Eindhoven, langs een wijk met de wat vreemd aandoende naam De Stad. Het kanaal is hier behoorlijk smal; toen wij er eens door voeren met ons lege vrachtschip moesten we de *Noorderzon* onder een hoek van dertig graden over het water sturen om de fikse zijwind de baas te blijven. Dat verleien is iets waarmee ook een watersporter

rekening moet houden, niet omdat hij er zelf veel last van zal hebben, maar wel omdat de beroepsvaart bij zijwind heel wat meer breedte nodig heeft dan bij rustig weer.

Enkele kilometers voorbij Oirschot komt het Beatrixkanaal in het Wilhelminakanaal uit. Het vormt de verbinding met Eindhoven en is op last van die stad gebouwd toen door de bouw van het Wilhelmina kanaal Eindhoven voor de tweede keer op afstand gepasseerd werd. De stad liet het er niet bij zitten en maakte dankbaar gebruik van de problemen die de provincie had met de waterhuishouding van de Dommel. Men kwam met het provinciebestuur overeen dat Eindhoven een kanaal zou graven tussen de stad en het Wilhelminakanaal en dat de provincie zwaar in de kosten zou bijdragen om van dit nieuwe kanaal gebruik te mogen maken voor de waterregulering op de Dommel. En zo bestaat tot op de dag van vandaag een bevaarbare verbinding met de stad Eindhoven (terwijl het veel oudere Eindhovens Kanaal, dat de stad met de Zuid-Willemsvaart verbond, al jaren voor de scheepvaart gesloten is).

Op de kruising van het Wilhelminakanaal en het Beatrixkanaal is het voor de watersporter oppassen geblazen: soms komen grote schepen uit het zijkanaal zetten, die voorrang hebben boven kleine schepen. Het is dus zaak hier iemand op de uitkijk te zetten.

Voorbij de kruising passeert men nog de stad Best, het dorp Son en het dorp Lieshout. In Lieshout bevindt zich de laatste sluis van het Wilhelminakanaal, die echter doorgaans openstaat en dus meestal geen lengtebeperkingen voor de scheepvaart veroorzaakt. De beweegbare brug wordt net als alle andere vanuit de centrale bedieningsposten bediend. Gelukkig heeft de sluis van Lieshout niet dezelfde vorm als de overige sluizen van het kanaal: de deuren zitten gewoon in elkaars verlengde, zodat men er ongehinderd en in een rechte lijn doorheen kan varen.

Na de sluis en enkele vaste bruggen volgt nog de laatste beweegbare brug van het kanaal. Enkele honderden meters verder mondt het Wilhelminakanaal uit in de Zuid-Willemsvaart, tussen de sluizen 6 en 10; sluis 7 bestaat niet meer en de sluizen 8 en 9 liggen in de oude kanaalarm van Helmond, die door een nieuw omleidingskanaal vervangen is. Precies op het punt waar dat omleidingskanaal begint, eindigt dus ook het Wilhelminakanaal. Over de Zuid-Willemsvaart kan men noordwaarts naar Den Bosch varen, of zuidwaarts naar Nederweert en Maastricht of naar Weert en de Belgische Kempen kanalen.

Zuid-Willemsvaart, Dieze en Prinses Maximakanaal

De Zuid-Willemsvaart heeft een lange en ingewikkelde geschiedenis. Voordat deze eigenzinnige vaarweg tot stand kwam, is er letterlijk heel wat water door de Maas naar de zee gevloeid. Juist aan die Maas dankt het kanaal zijn bestaan, zowel in historische zin als in de zin van de waterbouw.

De Maas is niet altijd een goed bevaarbare rivier geweest. Tot slechts enkele tientallen jaren geleden was de rivier on-gekanaliseerd en daardoor vele maanden per jaar slecht of niet te bevaren. Soms was er te veel waterafvoer, zodat de woest stromende rivier de vaart te gevaarlijk maakte: dan weer te weinig water, zodat vrachtschepen, om niet aan de grond te lopen, nauwelijks lading konden meenemen. Kanalisatie was in België en Frankrijk al wel uitgevoerd, maar om de een of andere reden waren de Nederlandse overheden nooit begonnen aan een soortgelijke aanpak in de Nederlandse Maas.

Toch was een vaarverbinding tussen de Beneden Maas en de steden Maastricht en Luik belangrijk. De wegverbindingen waren niet van dien aard dat vervoer over land de noodzakelijke aan- en afvoer voor zijn rekening kon nemen. Plannen voor een kanaal van Den Bosch naar Maastricht bestonden dan ook al sinds de zestiende eeuw.

Heel wat varianten zijn sinds de eerste plannenmakerij de revue gepasseerd. Een kanaal vanaf Den Bosch via de gekanaliseerde Aa naar de Maas: een kanaal van Den Bosch via Eindhoven naar Hasselt. en een kanaal via de Dommel langs Tongeren naar de Jeker, die dan tot Maastricht eveneens gekanaliseerd zou moeten worden. Geen van deze plannen werd ooit uitgevoerd, behalve dan de kanalisatie van de Aa, die in ieder geval een deel van het achterland van Den Bosch ontsloot.

Napoleon droeg - vermoedelijk ongewild - heel wat bij aan de totstandkoming van de uiteindelijke Zuid-Willemsvaart. Zijn wens om het handelsverkeer tussen Antwerpen en de Rijn buiten de controle van de Noordelijke Nederlanden te houden, leidde tot het plan voor het 'Grand Canal du Nord', een verbinding van Antwerpen via Weert naar de Maas bij Venlo en vandaar verder naar de Rijn bij Neuss. Met zijn gebruikelijke daadkracht gaf de Keizer opdracht om zonder uitstel met het graven te beginnen, en tijdens zijn korte regeerperiode werd inderdaad het kanaalgedeelte van het Belgische Lozen naar het Limburgse Beringe gegraven, evenals een voedingskanaal vanaf de Maas bij Smeermaas, dat moest dienen om het kanaal van water te voorzien. Het gedeelte Lozen-Nederweert van de huidige Zuid-Willemsvaart is in wezen deel van dit oude kanaal. Het overige deel, tot Beringe, heet nu Noordervaart en is niet meer in gebruik. Het voedingskanaal vanaf de Maas vormt nu het zuidelijke, Belgische gedeelte van de Zuid-Willemsvaart.

Pas na de val van Napoleon werd op last van koning Willem I opnieuw een plan gemaakt voor de verbinding Den Bosch-Maastricht. Het was ir. Goudriaan die het uiteindelijke tracé voor de Zuid-Willemsvaart vaststelde: vanaf Maastricht via het al door Napoleon verwezenlijkte voedingskanaal naar Lozen en vandaar via het eveneens al beschikbare deel van het Grand Canal du Nord naar Nederweert. Vanaf Nederweert werd een nieuw kanaal gegraven in een vrijwel rechte lijn naar Den

Bosch, waar een aansluiting op de Dieze werd gemaakt, via welke men de Maas bij Engelen kon bereiken. Dit kanaal werd in 1826 geopend en vernoemd naar de koning die vaak Kanalenkoning werd genoemd, koning Willem I.

De vreemde knikken in het kanaal bij Nederweert en Lozen zijn door deze vreemde geschiedenis ontstaan. Nog geen eeuw nadat de Zuid-Willemsvaart de eerste bevaarbare verbinding tussen Den Bosch en Maastricht werd, werd door het graven van het Julianakanaal en de kanalisatie van de rivier beneden Maasbracht, de Maas tot aan de Limburgse hoofdstad bevaarbaar gemaakt. Heden ten dage maakt alleen bestemmingsverkeer voor Veghel, Helmond en de andere plaatsen langs de Zuid-Willemsvaart nog gebruik van het oude kanaal.

Toch leverde dat gebruik nog een goederenstroom op die groot genoeg was om de overheid te doen besluiten het kanaal op te waarden. Ten Noorden van Helmond zijn de sluiscolkafmetingen allemaal vervangen door kolken van 110 bij 12,5 meter, bezuiden die stad zijn de kolken 82 bij 9,80 meter. Pas bij de viersprong in Nederweert krijgt het kanaal weer de oorspronkelijke Kempenaar-afmetingen van 65 bij 7,5 meter.

Voor de recreatievaart is het kanaal - ondanks de aanwezigheid van een provinciale weg langs de oostelijke oever - een belevenis. De grote hoeveelheid sluizen levert de bemanning genoeg werk op, zodat verveling hier een onbekend begrip is. Wel is het zaak met deze sluizen terdege rekening te houden in de planning: immers, het kanaal is (inclusief het Belgische gedeelte) bijna 130 kilometer lang, en de 13 sluizen (plus nog twee op Belgisch grondgebied) vormen een onvoorspelbare factor bij de bepaling van de reisduur. Als ze alle vijftien meezitten, is er met schutten circa vijf uur gemoeid, maar als men pech heeft, kan dat oplopen tot zo'n twaalf uur. En ook hier geldt, dat enige gelatenheid en berusting bij tegenvallers sterk bijdraagt aan een ontspannen sfeer aan boord.

De Zuid-Willemsvaart sloot oorspronkelijk bij het plaatsje Engelen aan op de Maas. Eigenlijk heet het vaarwater daar de Dieze, naar het riviertje dat voor het laatste stukje verbinding is gebruikt. Via sluis Engelen schutte men naar het niveau van de Dieze, waarna men tot Den Bosch op hetzelfde niveau bleef. In Den Bosch kwam men in een wirwar van onoverzichtelijke bochten en vertakkingen terecht, zodat het verstandig was een blik op de waterkaart te werpen voordat men besloot welke afslag men zou nemen. De passantenhaven in de oude haven van Den Bosch bood een goede aanlegplaats voor een bezoek aan deze oude stad.

Nu het scheepvaartverkeer naar de Zuid-Willemsvaart is omgeleid via het Prinses Maximakanaal, bijna vijf kilometer oostelijker, dient de verbinding via de Dieze enkel nog het verkeer naar Den-Bosch-stad. Den Bosch of 's-Hertogenbosch is de hoofdstad van de provincie Noord-Brabant. De stad, bekend om de St.-Janskathedraal, dateert al uit de zeer vroege middeleeuwen. De stad had een kasteel en versterkte stadswallen met grachten eromheen. Daarvan is slechts hier en daar nog een restant terug te vinden. De stad is nu als regionaal centrum een belang rijke handels- en industriestad. De zuidelijke volksaard kenmerkt het bruisende uitgaansleven in Den Bosch.

Bezienswaardig zijn de Markt en de Sint-Jan. De grillige stratenplannen in het stadscentrum zijn kenmerkend voor oude steden: de typisch Brabantse gezelligheid is er het gevolg van. De stad was de woonplaats van de beroemde middeleeuwse schilder Jeroen Bosch, bekend vanwege zijn bizarre en fantastische taferelen die een kruising zijn tussen een vrolijk bacchanaal en een nachtmerrie.

Als opstapplaats voor passagiers of bemanningsleden is Den Bosch niet meer zo geschikt als vroeger: de stad heeft weliswaar uitstekende weg- en spoorverbindingen met overig Nederland, maar de scheepvaart komt dus nu niet meer door de stad. Wie passagiers onderweg moet laten op- of afstappen, vindt hier weliswaar altijd genoeg gelegenheid om aan te leggen en hun komst of vertrek af te wachten, maar moet dan voor de Zuid-Willemsvaart eerst weer terug naar de Maas bij Sluis Engelen, om dan via het Prinses Maximakanaal alsnog de Zuid-Willemsvaart te benaderen.

Eén keer in de week is er echter, tijdens het watersportseizoen, gelegenheid om nog langs de oude route via "Sluis NUL" te varen, de typische sluis midden in de stad, waarvan de vorm allesbehalve recht is. Om daar te komen moet men eerst een bijzonder nauw vaarwater door, met enkele beweegbare bruggen. Als men daar een beroepsschip tegenkomt, vergt het heel wat stuurmanskunst om elkaar zonder schade voorbij te komen! Gelukkig komt er hier helemaal geen beroepsvaart meer.

De nauwe vaart eindigt in sluis 0. die eigenlijk gewoon sluis I had moeten heten, maar om de een of andere reden het nummer nul heeft gekregen. Deze sluis heeft een bijzonder vreemde vorm: ze is niet recht, ze heeft bijzonder grote afmetingen en er zit een bocht in. In feite heeft men gewoon onder twee van de bruggen een sluisdeur gebouwd en men gebruikt het gedeelte tussen de bruggen als schutsluis.

Als men sluis 0 verlaat, vaart men nog enkele honderden meters door de buitenwijken van Den Bosch, maar al snel verlaat het kanaal de stad en komt, net voorbij de Den Dungense Brug, op de plaats waar het Prinses Maximakanaal en de Zuid-Willemsvaart op elkaar zijn aangesloten.

Want het beroepsverkeer slaat tegenwoordig niet bij Sluis Engelen, maar bij Sluis Empel van de Maas af om via een fonkelnieuwe vaarverbinding, het Prinses Maximakanaal, met twee sluizen de oude smalle doorvaart door Den Bosch links – of liever gezegd: rechts – te laten liggen. Via Sluis Empel en Sluis Hintham worden de schepen naar het niveau gebracht dat ook boven sluis 0 heerst. Uiteraard is het Prinses Maximakanaal al gebouwd met de nieuwe afmetingen van 110 bij 12,5 meter.

Als de oude en de nieuwe vaart door of langs Den Bosch zich bij Berlicum weer samenvoegen om te midden van de Brabantse velden en weiden naar het zuidoosten te gaan, dan komt degene die gerekend had op een landelijk stukje varen bedrogen uit. Vrijwel over de gehele lengte wordt het kanaal vergezeld door de provinciale weg Den Bosch-Veghel-Helmond Roermond, waarover het drukke verkeer dag en nacht voortraast. Er is dus weinig rust en weinig stilte. Ook op de vaart zelf is de bedrijvigheid niet van de lucht. Scheepvaart voor Veghel en

Helmond, waar veel silo's en voedingsindustrieën zijn, maakt zeer druk gebruik van het kanaal, zodat men vrijwel altijd met de beroeps vaart schut, hetgeen goed opletten nodig maakt.

Sluis Schijndel is na sluis 0 de eerste nieuwe, grotere sluis in de Zuid-Willemsvaart. De vroegere Sluis 2 en sluis 3 zijn vervangen door een nieuwe, grotere sluis, die tussen de beide oude sluisen gebouwd is. Intussen zijn alle sluisen tot aan Helmond op deze manier vervangen en vergroot.

Na sluis Schijndel volgen nog drie sluisen tot aan het kruispunt bij Beek en Donk en nog vijf tot de viersprong bij Neder weert. De vaarweg is weliswaar vrij monotoon in zijn bouw en structuur (overal soortgelijke sluisen, overal vergelijkbare ophaalbruggen en alsmaar de provinciale weg naast de vaart), maar door de trapsgewijze klim naar steeds hogere hoogten heeft het iets bijzonder spannends om dit kanaal te bevaren. Het is alsof je met een sportieve recordpoging bezig bent: steeds een trapje hoger, steeds een beetje geroutineerder door de sluis, steeds ook weer nieuwsgierig naar het uitzicht dat boven de hoge deuren van de sluis zal verrijzen naarmate het schip stijgt tijdens het schutten. Nee, saai is de Zuid-Willemsvaart zeker niet en de beperkte breedte van de vaart maakt bovendien voort durend oppassen noodzakelijk, vooral als er weer eens een kempenaar of zelfs een nog groter schip opduikt als tegenligger. Dan wordt het passen en meten om nét ver genoeg, maar ook weer niet te ver, naar stuurboord uit te wijken, om vervolgens een zucht van verlichting te slaken als de boeggolf van de tegenligger je schip niet de grond doet raken...

Zo vaart men gestaag kilometer na kilometer, tot op de kanaalkruisingen, eerst die bij Beek en Donk, verderop die bij Nederweert bij kilometerpunt 66,8. Op die kruising maakt de Zuid-Willemsvaart een haakse hoek naar het westen, en voert rechtdoor het Kanaal Wessem-Nederweert in een rechte lijn naar de Maas bij Maasbracht. Naar het oosten mondt bovendien de Noordervaart op dit punt uit, het doodlopende en buiten gebruik gestelde restant van Napoleons Grand Canal du Nord.

Veel ligplaatsen biedt de Zuid-Willemsvaart niet: men is aangewezen op de kanaalverbredingen en op de weinige havens. Wel is er beschutte ligging mogelijk in de twee oude kanaal-armen waar men nog kan komen, namelijk de oude arm van Aarle-Rixtel, die nu is vervangen door het nieuwe kanaalsegment bij Helmond en die doodloopt bij de oude sluis 7, én de oude arm bezuiden Helmond, die nu nog de toegang is tot de eigenlijke Haven van Helmond via de oude sluisen 8 en 9, die nog altijd in gebruik zijn. Doorgaand verkeer is in dat oude kanaalgedeelte niet meer mogelijk; behalve sluis 7 worden ook de bruggen daar niet meer bediend, behalve die bij sluis 8 en 9 natuurlijk.

De rest van het kanaal is veel te smal en te druk om er vast te maken. Omdat het kanaal sinds enige tijd 24-uurs-bediening kent, zijn er ook geen echte pauzes meer in de tijden dat er grotere vaart nog onderweg is. Daarom zijn in de kanaaldelen tussen Den Bosch en Helmond en tussen Helmond en Nederweert watersporters aangewezen op de mogelijkheden in de zijtakken. Pas bij Nederweert is er een

piepklein haventje voor plezierjachten. Op het kanaalgedeelte tussen Nederweert en de Belgische Grens bij Lozen zal het iets gemakkelijker zijn, omdat hier veel minder beroepsvaart passeert, maar ook dáár verdient het aanbeveling de verbredingen en havenkommen op te zoeken en niet in de smalle rechte delen vast te maken.

Na de knik bij Nederweert loopt de Zuid-Willemsvaart vrijwel pal naar het westen, dwars door de stad Weert (waar in een passantenhaventje goede afmeerplaatsen zijn) met zijn bruggen, naar het Belgische plaatsje Lozen. Op het Nederlandse gedeelte komt men de sluizen 14 en 15 nog tegen. De sluizen 16 en 17 liggen op Belgisch grondgebied. Sluis 16 herbergde vroeger de douane voor het grensoverschrijdend scheepvaartverkeer, dat nu dankzij de Europese Unie geen grensverkeer meer is.

Net na sluis 16 maakt het kanaal nogmaals een haakse bocht, nu weer naar het zuiden, om net voorbij sluis 17 aan te sluiten op het Kanaal Bocholt-Herentals. Het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart zich dan, niet meer gehinderd door hoogteverschillen, in een vrijwel rechte lijn voort tot aan Neerharen, waar men de keuze heeft om over Belgisch grondgebied (via het Kanaal Briegden-Neerharen) naar het Albertkanaal en de Maas te varen, of terug te keren naar de Nederlandse Maas net boven Maastricht, langs Smeermaas en het Bossche Veld. Door de sluis in het Bossche Veld klimt men de laatste meters omhoog naar het niveau van de Maas bij Maastricht, waarin het kanaal vlak voorbij deze sluis uitmondt.

De Zuid-Willemsvaart wordt eigenlijk veel bevaren door mensen die de historie en de vreemde geschiedenis van deze verbinding niet kennen. Het ontbreken van interessante plaatsen langs de vaart (behalve Den Bosch. Veghel, Helmond, Nederweert en Weert zijn er nauwelijks dorpen of steden van betekenis langs het kanaal) weerhoudt veel toervaarders ervan te kiezen voor deze vrij lange route. Als doorgaande verbinding is de combinatie van de Zuid-Willemsvaart en het Kanaal Wesseem-Nederweert veel meer in trek: men vermijdt een deel van de soms drukke beroepsvaart van de Maas, en zuidwaarts varend vermijdt men tevens de tegenstroom van de rivier. Daar komen dan wel veertien sluizen voor in de plaats.

Toch vind ik zelf de route een aanrader voor toer vaart naar België: heen over de kanalen (en eventueel zelfs rechtstreeks naar het Albertkanaal), terug over de Maas. Zo voorkomt men dat men twee keer dezelfde route moet bevaren, hetgeen weer wat extra afwisseling oplevert.

Bereikbaarheid van de Brabantse en Limburgse vaarwegen

De Brabantse en Limburgse wateren zijn vanuit het overig deel van het land op vele manieren bereikbaar. In het westen kan men vanuit de Zeeuwse wateren via het Volkerak de Steenbergse Vliet, de Dintel of het Hollands Diep bereiken. In het noordwesten kan men over de Dordtse Kil of via de Dordtse Biesbosch op het Hollands Diep of de Amer komen. of men kan dwars door de Brabantse Biesbosch varen vanaf de samenloop van Waal, Nieuwe Merwede en Boven Merwede. Vanuit het noorden komt men via het Merwedekanaal, door de Waal over te steken, in de Afgedamde Maas, of via het Kanaal van Sint Andries in de eigenlijke Maas. Vanuit het noordoosten kan men over het Maas-Waalkanaal van de Waal naar de Maas varen.

Wie een tocht over de zuidelijke wateren maakt, aansluitend aan een buitenlandse vaartocht kan vanuit het zuiden via de sluizen van Temaaien of de Zuid-Willemsvaart rechtstreeks in de zuidelijke wateren uitkomen.

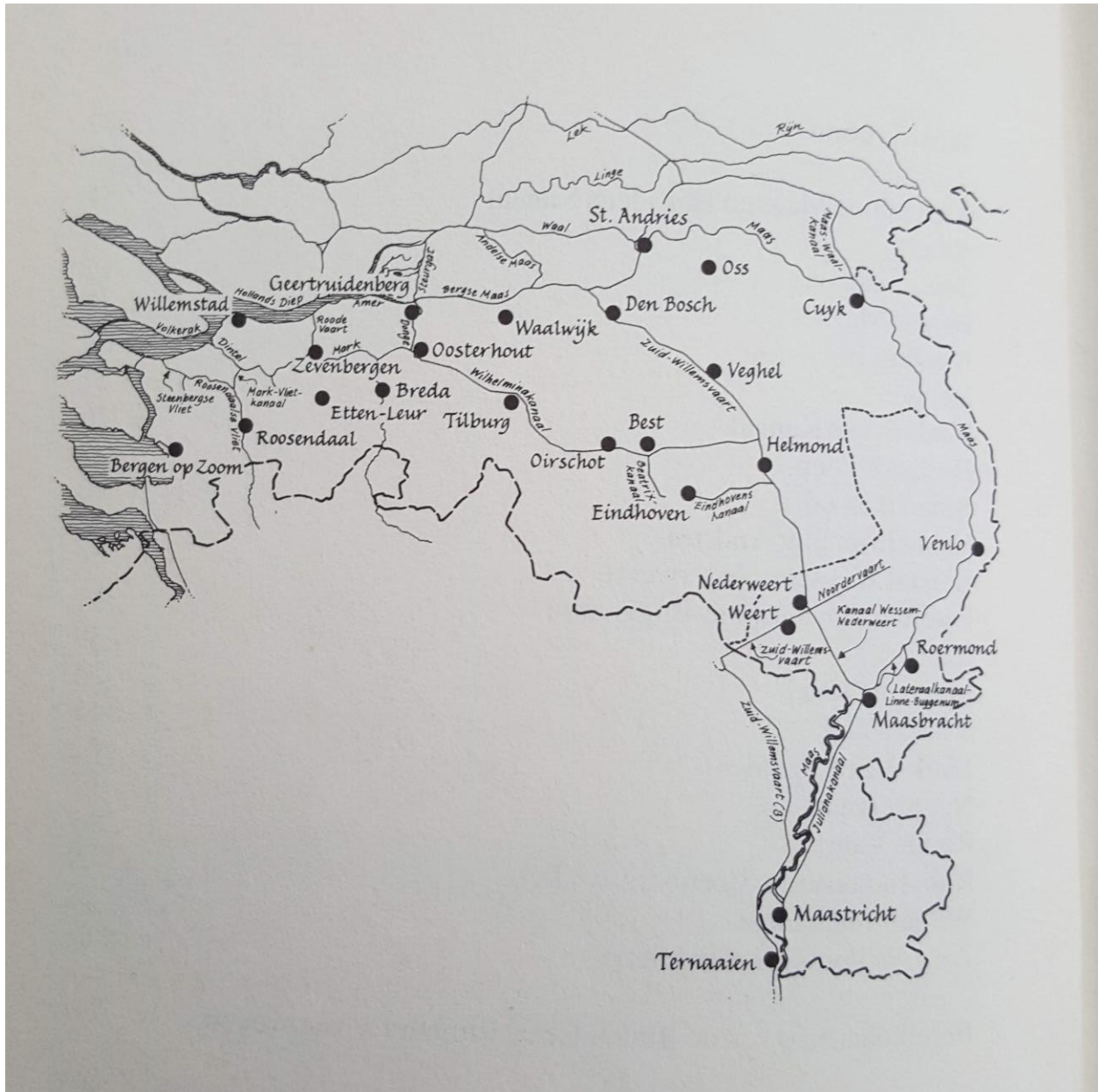
Veel mensen in noordelijk Nederland zullen denken dat de vaarafstand tussen hun thuishaven en de Brabantse en Limburgse wateren te groot is voor een toertocht. In kilometers zal dat voor iemand in de noordelijke provincies of in de kop van Noord-Holland waar zijn. maar gek genoeg is de zuidelijke helft van ons land in tijd gerekend vrijwel altijd binnen twee dagen te bereiken. Immers, vanuit alle delen van Nederland komen de snelwegen van het waterwegennet (de grote rivieren, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Gelderse IJssel) tot voor de voordeur van Brabant en Limburg.

Het aan boord nemen of het laten vertrekken van passagiers zal lang niet overal in de zuidelijke provincies eenvoudig zijn. De kanalen voeren immers over grote afstanden door het platteland of passeren slechts kleine dorpjes en stadjes, waar de aanwezigheid van een station eerder uitzondering dan regel is. Toch zijn er een aantal plaatsen waar dit aan- en afmonsteren uitstekend kan geschieden. Van west naar oost zijn dit: Breda (station vlakbij het einde van de bevaarbaarheid van de Mark), Tilburg (Piushaven). Den Bosch (Oude Haven of sluis 0), Helmond, Weert. Roermond, Venlo en Maastricht (Sint Servaesbrug). Deze steden zijn per trein vanuit Utrecht te bereiken in tijden die variëren van een half uur tot twee en een half uur. Ook vanuit Zeeland. Rotterdam en Nijmegen bereikt men Brabant en Limburg gemakkelijk per trein.

Plaatsen waar men per auto gemakkelijk het vaarwater kan volgen, vindt men eigenlijk alleen langs de Zuid-Willemsvaart (waar de provinciale weg Den Bosch-Helmond-Roermond vlak langs loopt) en langs delen van het Wilhelminakanaal. Overigens zal het een groot probleem zijn een plaats te vinden waar men een auto veilig kan achterlaten, zodat deze vorm van 'opstappen" alleen voor de passagiers van de auto in aanmerking komt, niet voor de bestuurder.

Tussen de meest zuidelijke en de meest noordelijke vaarwateren in Brabant en Limburg ligt een niet onaanzienlijke afstand: Den Bosch en Maastricht liggen ruim 125 kilometer uit elkaar. Maar ook de oost-westafstand liegt er niet om: van

Dintelsas naar Venlo is het maar liefst 150 kilometer! Houdt u daar rekening mee bij opstappers, die vanaf hun afstapplaats moeten terugreizen naar de opstapplaats!



4 Van die dingen die iedereen weten moet

4.1 Regels op de binnenwateren

Op alle binnenwateren geldt sedert 1984 het Binnenvaartpolitiereglement, kortweg het BPR. Enige belangrijke regels uit het BPR zijn:

1. Men moet ten minste 16 jaar oud zijn om een motorschip te besturen (art. 1.09).
2. Men moet een up-to-date exemplaar van het BPR aan boord hebben (art. 1.11).
3. Men moet alles doen wat men kan om de veiligheid van de scheepvaart en van personen te garanderen (art. 1.04), óók als het daarvoor nodig is van de regels af te wijken (art. 1.05).

Gezien de verplichting een BPR aan boord te hebben en gezien de verplichtingen die verder nog uit dit reglement voortvloeien (en die nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van de schipper zijn), komt een schipper er niet onderuit gedegen kennis te nemen van de inhoud van het hele reglement. In de ANWB-Almanak voor Watertoerisme deel I is het gehele reglement inclusief een duidelijke toelichting opgenomen. Tegenwoordig mag ook een digitale versie van het BPR aan boord zijn.

Voor wie de ANWB-Almanak deel I aanschafft ter voldoening van de verplichting tot het aan boord meevoeren van de reglementen, verdient het aanbeveling ook de informatieve gedeelten van dit boekwerk aandachtig door te nemen: het boek bevat een schat aan informatie die voor de watersporter weliswaar niet onmisbaar is, maar die wel in allerhande situaties zeer goed van pas kan komen. Het lezen van deze zaken is bovendien voor de meeste geïnteresseerden een aangenaam tijdverdrijf. En wie beslagen ten ijs komt, zal de veiligheid beter dienen dan de onkundige!

4.2 Kaarten en gidsen

Van alle waterwegen in Nederland zijn waterkaarten beschikbaar in de waterkaartenserie van de ANWB. De kaarten zijn zeer gedetailleerd en volledig, hoewel het bijwerken van de kaarten, vooral als het gaat om nieuwe bouwwerken, soms wat lang op zich laat wachten. Op de kaarten is behalve alle relevante informatie voor het nautische aspect ook veel informatie opgenomen die de pleziervaarder van pas kan komen, zoals aanduidingen van de belangrijkste straten in bebouwde kommen, aanduidingen van de loop van regionale wegen, loswallen, treinenloop en stations.

Maar de nautische gegevens blijven toch des poedels kern: de hoogte van bruggen, de doorvaartafmetingen van sluizen (lengte, breedte, diepgang en waar relevant ook hoogte), de beschikbare vaardiepte en de voor het scheepvaartverkeer openstaande, beperkt openstaande en niet openstaande vaarwateren, de marifoonkanalen van bepaalde blokstations en radarposten, de kanalen waarop sluizen (en soms ook bruggen) aangeroepen kunnen worden. Dit is op een zeer

eenvoudige, duidelijke manier aangegeven, zodat men om de vraag te beantwoorden of men een bepaald water bevaren kan met een bepaald schip, de kaart slechts hoeft na te lopen met de maten van het schip op een stukje papier, om onmiddellijk te kunnen zien of het gaat of niet'. Overigens dient men met de afmetingen van schepen wel rekening te houden met wettelijke beperkingen daaraan in de bijzondere reglementen; zie daarvoor ook de ANWB-Almanak, deel I.

Naast de waterkaarten geeft de ANWB ook deel 2 van de ANWB Almanak uit, met daarin de beschrijvingen van vaarwegen, havens en bedieningstijden van kunstwerken. Dit onmisbare boekwerk wordt ieder jaar nieuw uitgebracht, en is voor een kleine twintig Euro online en in iedere boekhandel verkrijgbaar. Het boek bevat van ieder vaarwater gegevens over de maximumsnelheid, eventuele bijzondere reglementen, marifoonkanalen, waterstandverschillen, getijstromen, brughoogten, brug- en sluisbediening, aanlegplaatsen, drinkwatertappunten, reparatiemogelijkheden, trailerhellingen, stortplaatsen chemisch toilet, lijsten van jachthavens en campings en dergelijke, depots voor huisvuil, stortplaatsen motorolie enzovoort. Van enkele moeilijke plaatsen en havens zijn tevens getekende vaarkaartjes opgenomen, met daarbij een toelichting van de meest relevante punten op de kaartjes. Ook zaken als getijtabellen, uitzendtijden van weer- en scheepsberichten in diverse landen, en overzichten van publicaties op het gebied van de watersport komen uitgebreid en overzichtelijk aan de orde in deze Almanak, deel 2.

Wie over een personal computer beschikt (aan boord of thuis) kan gebruik maken van het computerprogramma PC-NAVIGO. Dit programma bevat alle Nederlandse vaarwegen en de gegevens betreffende afmetingen en bedieningstijden van alle bruggen en sluizen in Nederland, zodat men nog slechts zijn route hoeft te kiezen, waarna de computer geheel automatisch deze route, en de tijden waarop die gevaren kan worden, kan samenstellen en uitprinten. Behalve het zoeken van allerlei gegevens berekent het programma voortdurend de bevaarbaarheid van de betreffende route op basis van de afmetingen van het schip waarmee gevaren wordt. Ook zoekt het programma uit de vaak ingewikkelde roosters van brug- en sluisbediening de precieze roosters geldend voor de dag van passage. Of die dag voor die specifieke brug in het winter- of zomerseizoen valt, of het een weekdag, een zaterdag of een zondag is, of er bijzonderheden bij de bediening gelden, dat alles wordt onmerkbaar en onzichtbaar bij elkaar gezocht. PC-NAVIGO vervangt daarmee de nautische informatie uit kaarten, gidsen, almanakken en bedieningsroosters. Wie veel toervaartroutes bevaart, zal zichzelf een hoop zoekwerk besparen met dit programma dat op iedere doodgevone PC kan worden gebruikt. Samen met een GPS kan PC-Navigo het schip in real time afbeelden in de betreffende officiële waterkaart; ook AIS-signalen (van eigen schip én andere schepen) kunnen in die kaart worden afgebeeld.

Kaarten en gidsen van de overige, niet-nautische aspecten van Nederland zijn

uiteraard in de meeste goede boekhandels in overvloed verkrijgbaar. De ANWB geeft op veel terreinen bijzondere kaarten en gidsen uit (wandelen, fietsen, kanoën) en geeft ook informatie over dorpen en steden in de regio, die echter ook uit gidsen zoals de Michelin te halen is. De ANWB-kantoren hebben ruime sorteringen toeristische gegevens van deze regio. De lokale VVV's van de in het boek voorkomende dorpen en steden kunnen uiteraard alle aanvullende informatie verstrekken die de reiziger nodig zou kunnen hebben. En natuurlijk vindt men ook heel veel informatie door in Google Maps of op Google Earth te kijken en te zoeken; die apps hebben ook het voordeel dat men standaard naar allerlei diensten en voorzieningen kan zoeken, zoals 'restaurants' of 'reparatiebedrijven' enzovoort.

4.3 Uitrusting en voorraden

De uitrusting en voorraden aan boord die nodig zijn voor het maken van meerdaagse vaartochten kunnen we globaal verdelen in 'non-food' en 'food'-zaken.

De 'non-food'-uitrusting en voorraden betreffen de brandstoffen en victualiën voor het schip en de uitrusting om het varen, manoeuvreren, afmeren en ankeren mogelijk te maken, alsmede de meest benodigde gereedschappen en reserveonderdelen. Om met dat laatste te beginnen: indien de motor -- als belangrijkste garantie van uw veiligheid -- in orde is, zal de voorraad reserveonderdelen zich doorgaans beperken tot reservelampjes voor de navigatieverlichting en de binnenverlichting, wat slangen van de gebruikte diameter en de bijbehorende slangklemmetjes om provisorische reparaties van leidingen te kunnen verrichten, reservezekeringen voor alles wat gezekerd is, en reservefilters en -pakkingen voor zover filters, pakkingen en andere periodiek te vervangen motoronderdelen aan boord voorkomen. Als standaardgereedschappen dient men in ieder geval te beschikken over diverse maten schroevendraaiers, enkele goede tangen/bahco's/dommekrachten, de voor bout- en moermaten nodige steek- of ringsleutels, een stanleymes, een hamer, en in ieder geval de voor bepaalde technische apparatuur benodigde speciale gereedschappen (zoals inbussleutels voor veel constructies en soms voor motordelen, vetspuiten voor sommige te smeren onderdelen, en dergelijke). Gereedschap voor elektra naar behoefte: striptangen, voltmeetsnoer, fitting-schroevendraaier en kroonsteentjes enzovoort.

Motorbrandstof spreekt vanzelf, maar ook de benodigde smeerolie, eventuele mengsmering voor een buitenboordmotor of generator (pas op benzinedampen!), galan-vet of schroefasvet en soortgelijke zaken kunnen nodig zijn; zelfs lampolie kan onmisbaar zijn indien men met gebruikmaking van een stormlamp als ankerlicht ergens voor anker de nacht door wil brengen! Brandstof voor de verwarming - indien die niet gelijk met de motor wordt voorzien van gasolie - kan in voor- en naseizoen ook van belang zijn. Het verdient overigens aanbeveling bij de inrichting en uitrusting van een schip te streven naar een zo klein mogelijke

verscheidenheid aan brandstoffen, juist vanwege het risico en de noodzaak van een zorgvuldige opslag en zorg. Een handig hulpmiddel voor het tanken-zonder-morsen is een plastic emmertje met een gat in de bodem, waarin een plastic tuit is gelijmd die in de tankopening past, met een stukje spons eromheen; door de dieselslang door dit emmertje heen te steken, voorkomt men bij over-vullen dat de gasolie rechtstreeks over het dek het water in stroomt.

Verder dient een schip natuurlijk over de voorgeschreven uitrusting te beschikken voor de navigatie: communicatiemiddelen (mobiele telefoon en/of marifoon, eventueel AIS), tekens (noodsignalen, vlaggen, maar ook bijvoorbeeld een ankerbal), lijnen (minstens twee maal 25 meter), meer-pennen, anker, reddingmiddelen, en als het vaargebied het nodig maakt: kompas, parallellinaal, slaggaard en klok, verrekijker, kaarten en gidsen. Houdt u er rekening mee dat u in een noodsituatie verzeild kan raken, die de beschikbaarheid van deze middelen tot een zaak van levensbelang kan maken: dat lijkt onwaarschijnlijk, maar gebeurt vaker dan u denkt, en in die situaties geldt altijd: beter mee verlegen, dan om verlegen!

Voor wie een vaartocht plant waarin onderweg aan boord wordt overnacht, is een lijst van beschikbare hotels overbodig. Wel is het dan zaak te beschikken over al die voorraden aan boord, die de afhankelijkheid van winkels en restaurants niet te groot maken: immers, men wordt vaak verrast door oponthoud, door tegenvallende voortgang (waardoor men een bepaalde brug- of sluispassage net niet haalt) of door stremmingen. In dat geval is het niet altijd zeker dat men voor sluitingstijd nog boodschappen kan doen, of dat men op loopafstand een restaurant aantreft. Het kunnen voorzien in een goede maaltijd door het aanspreken van de boordvoorraad is in zulke gevallen een garantie voor een ontspannen berusting, en zal voorkomen dat men zich gedwongen ziet te gaan 'racen' om een bepaalde passage nog net te halen, of in het duister verder te varen. Bovendien is het aangenaam om iedere dag te kunnen kiezen: eten we 'buiten de deur' of maken we wat aan boord?

Het is moeilijk om een algemene richtlijn te geven voor mee te nemen voorraden: dat zal immers sterk afhankelijk zijn van de eet- en drinkgewoonten van de opvarenden, alsmede van het aantal opvarenden. Wel is het zinnig te wijzen op de noodzaak ook de basisartikelen (waarover men bij thuis koken meestal automatisch kan beschikken) mee te nemen: boter, olie, azijn, peper, zout, kruiden, lucifers, drinkbaar water, koffie, thee, uien, knoflook en dergelijke; het zijn vaak de meest dringend gemiste ingrediënten. Voor zelf-kokers kunnen ook de keukengereedschappen belangrijk zijn: messen, blik- en flesopeners, bestek; het gemis ervan kan lastige problemen veroorzaken.

Voor wie met gas of campinggas kookt, is een waarschuwing op zijn plaats: gas (ook campinggas) is zwaarder dan lucht en zinkt in een boot dus naar beneden, tot

op het vlak of boven de kiel, waar het zich kan ophopen tot gevaarlijke concentraties. Daarom is aan boord nog meer voorzichtigheid geboden met gasinstallaties dan thuis: uitsluitend deugdelijke, goedgekeurde apparaten mogen worden gebruikt en ze moeten op een deugdelijke wijze zijn aangesloten en regelmatig te worden gecontroleerd op gasdichtheid. Andere kookapparatuur, zoals petroleumstellen, verstuivers en andere warmtebronnen op vloeibare brandstoffen, moeten goed vast geïnstalleerd zijn zodat omvallen of morsen met de brandstof niet mogelijk is. Barbecueën moet u nooit aan boord doen, maar altijd op de wal, op een plaats waar het mag en waar geen risico voor brand bestaat. En dan nog is het hebben van voldoende gebruiksklare brandblussers aan boord geen overbodige luxe: vergeet u niet dat ieder jaar ongelukken met vuur aan boord van jachten plaatsvinden, die voorkomen hadden kunnen worden door een goed gebruik van goede materialen of door voldoende kennis en middelen om een begin van brand te bestrijden.

Voor de overige uitrusting (servies en bestek, glaswerk, schoonmaakmiddelen, kookgerei, potten en pannen enzovoort) zal ieder te rade moeten gaan bij zijn eigen plannen betreffende de hoeveelheid mogelijkheden en comfort die aan boord gewenst worden. Caravan- en camperbouwers, bootbezitters, eigenaren van vakantiehuisjes, allen kampen met vergelijkbare problemen. Voor handige, praktische tips betreffende het op een zeer kleine ruimte installeren van een goede keuken zijn dan ook veel boeken en tijdschriften verschenen. Ook de watersport- en kampeerbeurzen leveren vaak goede ideeën op.

Een goede voorbereiding van de activiteiten, die u aan boord denkt te gaan doen, en het goed nadenken over wat daar allemaal bij komt kijken, zal doorgaans genoeg zijn om zelf een lijst van benodigdheden te kunnen samenstellen. Spreekt u dit goed door met uw mede-opvarenden: het levert veel voorpret en plezier op, nog voor de reis goed en wel begonnen is!

En als laatste op het gebied van voorraden, het geld! Op sommige bruggen en sluizen wordt een bijdrage van U verwacht, die vaak niet per bankkaart of pinpas betaald kan worden. U moet dus over enig contant geld beschikken om aan uw betalingsverplichtingen te kunnen voldoen. Doorgaans kunt u met enkele tientjes per etmaal volstaan, maar er zijn plaatsen waar het havengeld voor sommige schepen naar bijna twintig euro per nacht gestegen is. In de Almanak van de ANWB staan meestal de tarieven van havens en bruggen juist vermeld.

Ten slotte kunt u proberen van de ervaringen van andere bootbezitters gebruik te maken door uw plannen met hen door te spreken en naar hun tips en raadgevingen te luisteren. Ook dat kan een aangename bezigheid zijn als onderdeel van de voorbereiding van uw vaartocht. Als dan uiteindelijk alles geregeld en in orde is, en u vaart uit, weet u zich ervan verzekerd alle eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, en is uw vaarplezier verzekerd!

Tot slot

De in dit boek beschreven tochten zijn door de auteur gevaren met een binnenvaartschip. de *Noorderzon*, dat in afmetingen nogal afwijkt van de meeste plezierjachten: het schip is bijna 40 x 5 meter, en meer dan 4 meter hoog. Met veel kleinere schepen kan men op sommige plaatsen in Brabant en Limburg ook de allerkleinste vaarwegen bevaren, zoals gedeelten van de Dommel, de Mark en de oude armen en grindgaten van de Maas.

Toch geeft de beschrijving van het vaarwegennet een voor vrijwel alle pleziervaartuigen volledig beeld van de mogelijkheden in Brabant en Limburg, omdat de nog bestaande vaarwegen allemaal afmetingen hebben die zelfs het grootste pleziervaartuig nog gemakkelijk kan passeren.

Bijzondere dank verdient Peter Feenstra die, net als bij vrijwel alle andere boeken over Nederlandse en buitenlandse vaarwateren, ook de foto's voor dit boek maakte. Bovendien was hij als tweede schipper een onmisbare steun en toeverlaat. Ook de talloze schippers, sluis wachters en anderen van wie ik informatie voor dit boek kreeg, ben ik zeer erkentelijk.

Amsterdam, April 1991, Mei 1992
Ray-sur-Saône, Januari 2020

Hans Kouwenberg
Hans Kouwenberg