Binnenvaartcruises is gespecialiseerd in meevaar-vakanties aan boord van vrachtschepen en sleepboten in de binnenvaart. Sinds januari 2014 is de 'vloot' van de reisorganisatie gegroeid van 2 naar 13 schepen en hebben ze al ruim 50 gasten een onvergetelijke reis aan boord van een binnenvaartschip bezorgd. Bijna iedere reis leverde voor zowel de gast als de schipper aan boord gezellige dagen, prachtige verhalen en altijd weer een bijzonder contact op. Hieronder is het verslag te lezen van Dianne Hoopman over haar reis vanuit Hengelo naar Rotterdam én terug aan boord van de Martinique.

Binnenvaartcruise op het containerschip 'Martinique'...een onvergetelijke ervaring!

DOOR DIANNE HOOPMAN

Van kinds af aan heeft de binnenvaart mij getrokken. Ik, een kind van het platteland, ongeveer 11 jaar oud, haalde de kennis uit een boekje en fantaseerde de rest erbij. Geen enkele ervaring met varen of leven op het water, nooit eraan toe gekomen om daadwerkelijk aan den lijve te ondervinden hoe dat nu is. Totdat ik, 52 jaar inmiddels, de gelegenheid kreeg om 3 maanden niet te hoeven werken en na ging denken over hoe die maanden zinvol in te vullen. Allerlei activiteiten plande ik en als een duveltje uit een doosje kwam ook de gedachte op om mee te gaan varen op een binnenvaartschip. Nooit had ik het eerder ter sprake gebracht en mijn omgeving reageerde verrast.

Op www.binnenvaartcruises.nl vond ik de mogelijkheid om eens een reis aan boord van een vrachtschip in de binnenvaart te kunnen boeken, met een keus uit verschillende schepen routes en bestemmingen. Ik koos voor de Martinique, omdat dit containerschip de haven van Rotterdam en de Maasvlaktes aandoet. Ik houd van techniek en de sfeer van havensteden. Om daar vanaf Hengelo te komen vaart het schip onder andere over de Waal naar Rotterdam. De Waal is voor mij een bekende rivier. Ik wandel er vaak langs en zie dan dit soort schepen. En als de wind gunstig staat kan ik 's avonds terwijl ik in bed lig en het raam openstaat de dieselmotoren horen 'ploffen' als ze langs varen. Een geluid waar je heerlijk bij weg kunt dromen en op in slaap valt.

Dan is het zover, ik mag 3, 4 of 5 dagen meevaren, afhankelijk van het laden en lossen en de weersomstandigheden. Ik stuur meteen foto's van het schip door naar het thuisfront, nadat ik door de schipper van het parkeerterrein in Hengelo opgehaald ben en me aan boord geïnstalleerd heb (een prachtig appartement, helemaal voor mezelf, wat een luxe!). Ik maak kennis met zijn vrouw, hun zoontje en hond (een prachtige herder) en de 2 andere bemanningsleden en voel me echt welkom.
Het thuisfront (man en 2 zonen) reageert meteen op de foto's en mijn appjes en zal dat de komende dagen blijven doen.

Ik: "Moeten nog een paar containers laden en dan gaan we varen, komen morgenochtend langs Dodewaard, dan zie je me voorbij komen".

Thuisfront: "Hoe groot is die boot, kan het niet goed zien op de foto, lijkt wel een hele grote boot?"

Ik: "Heren; het is een schip! 110 meter lang, 11,45 breed, 3,5 meter diep kan ie, 3100 ton laadvermogen. De Waal heeft nu een gegarandeerde diepte van ongeveer 3 meter en we mogen maar 2.60 diep gaan. Met deze lading gaan we 2.20 diep".

Thuisfront: "Klinkt alsof je het nu al naar je zin hebt".

En dat klopt, we zijn nog niet eens aan het varen en ik vind het al helemaal geweldig. Een gevoel dat de komende dagen niet meer weg zal gaan en dat echt ook meerdere hoogtepunten kent. De eerste sluis waar we tegen 19.00 uur doorheen gaan, terwijl de mist in flarden over het water trekt en ik alleen het schip door het water hoor gaan, gecombineerd met vogelgeluiden. Sprookjesachtig. Spannend ook om via het smalle gangboord (uiteraard met reddingvest om en een hand aan de kabel!) naar voren te lopen en vanaf de voorplecht alles in me op te nemen.

De eerste nacht, terwijl ik de motor continu hoor, is even wennen, lang in de stuurhut gebleven om maar niets te missen, de wekker extra vroeg gezet zodat ik 's morgens vroeg kan zien hoe Nijmegen er vanaf het water uitziet. Zwaaien naar mijn lief die aan wal staat in de buurt van Dodewaard. Op naar Rotterdam! Ondertussen heel veel foto's maken, appjes versturen, een bakkie doen in de stuurhut en niet te vergeten elke dag een prima ontbijt, lunch en diner!

Ik: "In Rotterdam gaan we ook naar de 2e Maasvlakte, da's de allernieuwste haven waar de Super Grote Schepen binnenkomen"
Ik: "Straks gaan we nog voor de fun omhoog met de kajuit, stuur weer even een lading foto's door".

Thuisfront: "Het lijkt me een geweldige sfeer op die boot mam, is het landschap wel enigszins veranderlijk of is het eentonig?"

Ik: "Absoluut niet eentonig, we zijn nu in de buurt van Dordrecht, 200 liter smeerolie laden voor de hoofdmotor, daar kan overigens 600 liter in, watertank gaat 12.000 liter in, gaat helemaal nergens over! Schip schoonschrobben kost minimaal 4 uur".

Thuisfront: "Kom je nog wel terug of word je schippersvrouw?"

Ik: "Schippersvrouw? Ik word schipper!"

Thuisfront: "Wat zal autorijden tegen gaan vallen, patser!"

Dan is er even geen tijd meer om te appen, ik zit opnieuw op de voorplecht, de zon breekt door en we varen Rotterdam binnen. Wat een magisch moment! Hollandse luchten, knalblauw met spierwitte wolken, felle zon, prachtige skyline van Rotterdam met alle bekende gebouwen, gezien vanaf het water. Ik maak een filmpje, geluid van de wind, de zon die schijnt op de snaren van de Erasmusbrug, opnieuw een sprookje!

En dan varen we in het donker de Maasvlakte op, ik raak niet uitgekeken en gefilmd. De containerterminals waar alles computergestuurd gaat, volautomatisch. Kranen bewegen, laden en lossen van containers, karren met daarop containers rijden volautomatisch en stoppen op het juiste moment. Alles begeleid door geluiden die aangeven of iets stopt, achteruitgaat gaat, klaar is, verzet moet worden. Felle lampen die de boel verlichten en binnen in de stuurhut kun je op een computerscherm precies zien waar welke container op welke plek in het laadruim terecht komt en of dat conform het laadschema klopt. Een enkele keer zie je een auto rijden met bestuurder, maar een mens zien is hier een uitzondering. Fascinerende wereld, waar mijn fantasie op hol slaat, je zou hier zo een bloedstollende scene van een James Bond film op kunnen nemen! Het is ondertussen gaan regenen en het waait flink, het wordt later en later, maar dat maakt het alleen nog maar indrukwekkender. Ik sta buiten en geniet met volle teugen... Uiteindelijk ga ik naar bed, morgen varen we nog verder de Maasvlakte op, voor de laatste lading containers.

De volgende morgen word ik uitgerust wakker, we zijn al een tijdje onderweg, er is de hele nacht doorgeladen en vervolgens doorgevaren, 24/7 een continu bedrijf. Ondanks alle herrie heb ik prima geslapen.

Ik: "Ha, allerliefste van me, lekker geslapen? Kijk eens met welk uitzicht ik wakker werd? De zon die opkomt boven Rotterdam, gezien vanaf de nieuwe Maasvlakte. Hier wachten we op onze beurt om te laden, maar deze grote jongens gaan voor".

Thuisfront: "Mooi en indrukwekkend, als je moet wachten op de laatste lading wordt het wel vrijdag voor je terug bent in Hengelo".

Ik: "Is nog niet duidelijk, vanmiddag weten we meer, zal je updaten zodra ik het weet".

Thuisfront: "En nu..., alleen wachten aan boord?"

Ik: "Yep! Maar dus tijd voor een rondleiding in het schip, 2 machinekamers, 3 motoren, 1 grote achter, 1800 pk, voor de achterschroef, 2 kleinere voor, ieder 450 pk voor de 2 kopschroeven".

Thuisfront: "Dat zijn aardig grote motoren, man wat een vaktaal, echt een schipper".

Ik: "Alles blinkt en glimt, lijkt wel nieuw! En de kopschroeven kunnen 360 graden roteren waardoor je meer wendbaar bent, de achterschroef meet 1.80 meter, de jongens zijn ook voortdurend aan het poetsen, zelfs met brillo, het is een eigen schip en ze zijn er zuinig op".

Thuisfront: "Nog steeds errug leuk?"

Ik: "JA!"

Dan kunnen we opnieuw laden, dat neemt nog bijna de hele dag in beslag. Ondertussen vinden er telefoongesprekken plaats en wordt er gevraagd of we nog wat extra lading mee kunnen nemen van de haven in de stad. Dat kan en dat betekent dat het reisschema uit zal lopen. Ik vind het niet erg om er nog een dag extra aan te plakken, maandagavond vertrokken, vrijdagavond terug, hoe mooi kan een week binnenvaart zijn? Daardoor ben ik in de gelegenheid om me te vergapen aan de hele grote schepen, zij gaan volgeladen met containers de oceanen over om bijvoorbeeld in China te lossen.

Ik: "Er wordt net een heel groot schip met 2 loodsen weggesleept".

Thuisfront: "Heel groot, hoe groot?"

Ik: "Meer dan 3 voetbalvelden lang!"

Thuisfront: "3 voetbalvelden? Damn".

Ik: "Nu heeft de schipper de stuurhut op z'n hoogst gezet, 15 meter hoog terwijl we varen, magnifiek uitzicht!"

Ik: "Laatste update, laden en lossen ging vlot, varen nu naar Hengelo, zijn er morgenavond ongeveer 19.00". Ook de terugreis is bijzonder, via de Nederrijn terug, een andere vaarroute, dus ook een ander uitzicht, een ander landschap, andere huizen en bebouwing langs de kant. Ondertussen heb ik de schippersfamilie beter leren kennen en voel ik me thuis bij hen. Zij weten ook beter welk vlees ze in de kuip hebben. In eerste instantie was het toch een beetje raar, een vrouw alleen, maar zoals ze zelf zeggen, valt het hun alles mee en is het voor hun ook heel leuk om mij beter te leren kennen en te horen wat mijn dagelijkse bezigheden zoal zijn. Het vertrouwen is in ieder geval dusdanig, dat ik onder supervisie van de schipper ook aan het roer mag zitten! Spannend hoor, zo'n groot schip besturen, ook al is de vaart recht, als er een tegenligger komt lijkt het kanaal ineens een stuk smaller! Wat ik 'presteer' is niets vergeleken met wat de echte schippers presteren, toen we net de IJssel opgingen vanaf de Rijn moest er een heuse haarspeldbocht gevaren worden, heel bijzonder om dat mee te maken! En wat te denken van de samenwerking tussen de schipper en de matroos als je een hele nauwe sluis in moet varen in de dichte mist, waar je aan weerskanten maar 20 centimeter speling hebt! En misschien een onderbelicht stukje, maar oh zo belangrijk, er moet altijd met elkaar samengewerkt worden en je moet altijd van de ander op aan kunnen. Met 4 mensen echt de verantwoordelijkheid dragen, ook voor een goeie sfeer, da's ook een kunst, die deze mensen goed verstaan!

En dan, het laatste stukje Twentekanaal alweer. Een beetje weemoedig neem ik ook de laatste uurtjes de omgeving in me op. Ik vond het geweldig en de ervaring is er een die me altijd bij zal blijven. Ook nu, nu ik al weer een hele tijd 'aan wal ben', kijk ik met andere ogen en met heel veel respect naar al die schepen die ik op de Waal zie varen als ik er weer eens met onze honden loop te wandelen.

(met dank aan Rein, Fiona en de crew van de Martinique)

Bent u binnenvaartschipper en na het lezen van dit verslag ook enthousiast geworden om af en toe eens een gast aan boord te hebben en zo 'ambassadeur' te worden van de bedrijfstak?

Binnenvaartcruises is vanwege het toenemend aantal aanvragen op zoek naar nieuwe schepen en schippers, die een hut aan boord over hebben en het leuk zouden vinden om ook eens af en toe een gast aan boord te hebben. De meeste gasten varen twee dagen tot maximaal een week mee. Het meenemen van een gast is nooit een verplichting, iedere boeking gaat in overleg met de schipper.

Het af en toe meenemen van gasten levert door de prachtige verhalen tevens positieve reclame voor het transport over binnenwater op, voor de gehele transportsector dus. U bent dus niet langer alleen maar kapitein, maar tevens ambassadeur en gastheer/promotor voor de binnenvaart!

Kijk voor meer informatie op www.binnenvaartcruises.nl of mail naar info@binnenvaartcruises.nl. Binnenvaartcruises is tussen 18.00 en 21.00 uur ook telefonisch bereiken op 013-5427686.

Op facebook.com/Binnenvaartcruises zijn meer verhalen van gasten en schippers terug te vinden.

BINNENVAART
CRUISES.NL

Derde editie Ecorace Challenge promoot innovatie voor de binnenvaart

WILLEBROEK **De derde editie van de Ecorace Challenge vindt op 14 en 15 mei plaats op de Damse Vaart tussen Damme en Brugge. Bij deze wedstrijd gaan studententeams met leden uit de hele wereld de uitdaging aan om een innovatief, performant en duurzaam vaartuig met alternatieve aandrijving te ontwikkelen. Met deze wedstrijd wil Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts innovatie stimuleren en de binnenvaart als duurzame transportmodus promoten. Dit jaar speelt ook het 'onbemand varen' een belangrijke rol.**

Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts wil een lans breken voor de binnenvaart als veilige, betrouwbare, duurzame, multifunctionele en innovatieve transportmodus. "Ik wil nog meer ondernemers warm maken voor de binnenvaart", zegt Weyts. "Elke container die over het water gaat, moet niet over de weg. De Ecorace Challenge is een uitstekende gelegenheid om de vele voordelen van de binnenvaart in de kijker te zetten". Weyts hoopt ook dat de Ecorace jongeren kennis laat maken met de mooie carrièremogelijkheden in de binnenvaart. Al zeven studententeams hebben zich aangemeld voor de derde editie van de Ecorace. De teams komen uit België en Nederland, maar vier van de zeven teams zijn internationaal samengesteld. Ook in het buitenland is er grote interesse voor de Ecorace Challenge.

Ecologisch vaartuig
Om de Ecorace te winnen moeten de studententeams een ecologisch vaartuig bouwen op basis van een innovatieve en alternatieve aandrijving. Met dat vaartuig moeten de studenten verschillende competitieve proeven doorstaan: sprint, slalom, uithouding… De teams stellen ook het ontwerp van hun vaartuig en hun businessplan voor aan een professionele jury.

Dit jaar speelt ook het veelbesproken thema 'onbemand varen' een belangrijke rol. Het deelnemende studententeam van de KU Leuven heeft laten weten dat ze aan de startlijn verschijnen met een autonoom varend schip.Gepassioneerd door innovatie? Neem dan zeker een kijkje op www.ecorace-challenge.be om de sfeer van de vorige edities op te snuiven en kom op 14 en 15 mei naar Damme voor de derde editie van de Ecorace Challenge.

Rijkswaterstaat neemt extra maatregelen Nieuwe Botlekbrug

ROTTERDAM **Rijkswaterstaat gaat het onderhoud van de Nieuwe Botlekbrug aanpassen aan de hand van praktijkervaringen. Ook wordt een nadere analyse uitgevoerd hoe de brug minder gevoelig kan worden voor storingen die leiden tot uitval van de brug. Daarnaast wordt onderzocht welke ontwerpaanpassingen mogelijk zijn voor kwetsbaar gebleken onderdelen van de brug, zoals het grendelsysteem. De huidige aanpak voor storingsafhandeling wordt voortgezet. Door deze extra maatregelen moeten de storingen verder afnemen en de beschikbaarheid van de (vaar)weg toenemen. Dit blijkt uit een brief met eindrapport over de Botlekbrug die dinsdag 15 maart door minister Schulz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) naar de Tweede Kamer is gestuurd.**

Sinds de opening kampte de Nieuwe Botlekbrug regelmatig met storingen waarvan het wegverkeer en scheepvaart hinder ondervonden. Ondanks het doorvoeren van een reeks maatregelen om de storingen te beperken nam het aantal storingen onvoldoende af. Rijkswaterstaat en opdrachtnemer A-Lanes A15 hebben daarom eind 2015 een team van onafhankelijke experts gevraagd om de storingen en afhandeling van storingen te analyseren en verbetermaatregelen voor te stellen. Sinds de openstelling is de Botlekbrug 89,3 procent van de tijd beschikbaar geweest voor het wegverkeer, 9,4 procent voor het vaarwegverkeer en iets meer dan 1 procent van de tijd in storing geweest (1,3 procent).

Oordeel reviewteam
Het onderzoeksteam constateert dat de opgetreden storingsfrequentie van de nieuwe Botlekbrug op zichzelf niet uniek is. Ook andere, net zo complexe, objecten laten in het begin een verhoogd aantal storingen zien. Daarnaast geeft het team aan dat op hoofdlijnen het proces van storingsafhandeling overwegend positief is en ook de onderhoudsfilosofie voldoet aan de contractuele eisen. Wel ziet het team een verhoogde kans op storingen als gevolg van de gemaakte keuzes voor de grendels en het zogenaamde kabelspansysteem. Deze keuzes komen voort uit de aangehouden veiligheidsfilosofie, de grootte en complexiteit van de brug. Met de bovenstaande maatregelen neemt Rijkswaterstaat de adviezen van het onderzoeksteam voor de Nieuwe Botlekbrug over.

Planning
A-Lanes A15 gaat direct aan de slag met de aanbevelingen voor het onderhoudsproces en het voortzetten van de storingsafhandeling. Voor de analyse van faalgevoeligheid en het onderzoek naar mogelijke ontwerpaanpassingen stellen Rijkswaterstaat en A-Lanes een plan van aanpak op.