

## Varen doe je samen!

Het thema van deze aanhef volgend heeft Victor contact gelegd met Fiona Oomen.

We konden Fiona ontvangen onder de lindeboom van Cocky op Amycus. Zij geeft nu voldoende schaduw. Maar ter zake; Fiona is regio coördinator midden en oost van “ Koninklijke Binnenvaart Logistiek Nederland-Schuttevaer” .

Dat houdt in dat je met ervaringskennis de binnenschippers vertegenwoordigt. Victor heeft vanuit Amycus georganiseerde contacten met de “buitenwereld” die betrokken is bij het kanaal waar wij op roeien.

Fiona heeft verstand van zaken omdat zij zich gaandeweg haar leven bekwaamd heeft voor nagenoeg alles wat je in de binnenvaart nodig hebt. Ik vind dat bijzonder want haar basis lag niet in de binnenvaart. Met haar man/partner is zij eigenaar van de Martinique. Dit containerschip van 3200 ton kennen we van de containerterminal. Het schip verzorgt een beurtdienst Rotterdam-Hengelo/Almelo v.v.

De Martinique vaart met een bemanning van 4, twee weken op, twee weken af. Er wordt in principe 18 uur per dag gevaren. Zo'n Martinique is windgevoelig met zijn deklading. Vandaar dat onze relatief smalle zijtak bij wind van opzij lastig te bevaren is. Het zal dan kunnen voorkomen dat het schip – in de ogen van een roeier – enigszins dwars in het kanaal ligt.

“ Voor de Martinique is de zijtak Almelo van het Twentekanaal een sloot! “ zegt Fiona.

Gaandeweg het gesprek begrepen we dat meer en meer. Het kanaal is relatief smal, er zijn ook nog extra versmallingen ( bruggen ) en bij zijwind vaar je niet rechtuit. Te veel naar de oevers en je loopt met dit schip vast. Kan ook gebeuren in het Suezkanaal. Wij beseffen dit ook wel als je omslaat bij de kade en merkt dat je er nog makkelijk kunt staan.

Een schip als de Martinique wil graag al ruim 500 meter tevoren weten van de roeiers wat ze doen. Blijven ze middenop of gaan ze netjes aan de stuurboordoever varen en als ze uit zicht zijn voor de stuurman ( dode hoek 300 meter ) blijven ze daar dan ook? Uit het zicht, dat geeft veel stress, want het laatste wat je wilt als binnenvaarder is betrokken zijn bij letsel of erger van een watersporter. Dat levert levenslange trauma's op.

Ons zicht op het vaarwater is ongeveer 1000 meter bij goed weer. Wij varen zo rond de 10 km/uur, de binnenvaart ook rond de 10 km/uur. Je bent dus best vlot bij elkaar ( binnen 3 minuten). Realiseer je dat.

Het schip heeft een digitaal waterkaarten en navigatiesysteem, AIS en radar. Op zich is er van alles wat door de lucht gaat tegenwoordig een goede ontvangst. Alleen rond Almelo zijn de signalen beperkt, veel slechter dan rond Hengelo. De masten en antennes van het schip moeten vanwege de hoogte van de bruggen naar beneden en dat is niet best voor de ontvangst van wat je eigenlijk continue goed wilt weten. Op het schip staan meerdere camera's ( onder andere in de gestreken voormast ) . Het betrouwbaarst is een matroos voorop. Op de radar zie je een roeier als een heel klein stipje. Het kan ook zo maar een toevallige zwaan zijn.

Dus hou daar rekening mee – alle moderne systemen zijn aan boord – maar ze zullen niet te allen tijde functioneren !

Wij vinden dat schepen veel meer met geluidssignalen zouden moeten doen. Nou, dat is nagenoeg helemaal passe, want als je als schippers wat van elkaar wilt weten dan pak je de marifoon op kanaal 10 en je spreekt elkaar. Het geluidsignaal mag ook alleen maar gebruikt worden in geval van nood of als waarschuwing.

Wij hebben Fiona uitgelegd wat wij als roeiclub proberen onze leden bij te brengen over de regels op het water en het verheugt haar dat ook wij er evenals de schippers mee bezig zijn.

De binnenschipper heeft een jarenlange theorie en praktijkopleiding . En wij hebben evenals andere recreanten niet eens een verplicht vaarbewijs. Wat een contrast toch!

Het was informatief en gezellig.

Victor Coopman en Pieter Goldhoorn 2021 08 06