



BELGISCHE BINNENWATEREN

INCLUSIEF RONDJE MOEZEL DOOR BELGIË,
FRANKRIJK, LUXEMBURG EN DUITSLAND

FRANK KOORNEEF



HOLLANDIA



INHOUD

	Inleiding	9
DEEL I	VOOR VERTREK	17
	1 Voorbereiding	19
	Het schip	19
	Motoronderhoud	19
	Scheepspapieren	20
	Inventaris	22
	Marifoon	22
	Huren	23
	Telefoneren	23
	2 Varen door België; theorie en praktijk	25
	Theorie	25
	Praktijk	25
	Beroepsvaart	26
	Aanleggen	27
	Sluizen passeren	28
	Schutten	28
	3 Planning	31
	Bedieningstijden	31
	Aanmelden verplicht in Vlaanderen	31
	Toegangsroutes vanuit Nederland	31
	Toegangsroutes van of naar Frankrijk	33
	Hoofdroutes en reistijd	34
	Stremmingen	34
	Varen in etappes	34
	Aanlegplaatsen	35
	Bevoorrading	35
	Kaarten, boeken en websites	36
DEEL II	VAARGEBIEDEN BELGIË	37
VAARGEBIED A	Rond Antwerpen	39
	Schelde-Rijnverbinding	40
	Havengebied Antwerpen	42
	Zeeschelde	50
	Rupel	57

	Beneden-Nete en Netekanaal	60
	Dijle	62
	Kanaal Leuven-Dijle	64
VAARGEBIED B	Rond Gent	69
	Kanaal van Gent naar Terneuzen	69
	Ringvaart om Gent	72
	Gent en Gentse stadswateren	74
VAARGEBIED C	Rond Boven-Schelde en Leie	83
	Boven-Schelde	84
	Leie	90
	Afleidingskanaal van de Leie	97
	Kanaal Bossuit-Kortrijk	98
	Spierekanaal	100
VAARGEBIED D	Centrum van België	105
	Zeekanaal Brussel	105
	Brussel	109
	Kanaal Brussel-Charleroi	113
	Nieuw Centrumkanaal	117
	Historisch Centrumkanaal	122
	Dender	127
	Kanaal Blaton-Aat	133
	Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes	135
VAARGEBIED E	De Kempen	141
	Albertkanaal	142
	Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	145
	Kanaal Bocholt-Herentals	149
	Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	153
	Zuid-Willemsvaart	154
	Kanaal Briegden-Neerharen	159
VAARGEBIED F	Maas en Samber	161
	Maas	162
	- Sluis Ternaaien	163
	- Beneden-Maas	164
	- Midden-Maas	166
	- Boven-Maas	170
	Samber	174
	- Beneden-Samber	175
	- Boven-Samber	177
VAARGEBIED G	West-Vlaanderen	181
	Kanaal Gent-Oostende	182
	Kanaal Plassendale-Nieuwpoort	189
	Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken	192
	IJzer	194
	Lokanaal	196
	Kanaal Ieper-IJzer	199

DEEL III	Rondje Moezel	201
	Inleiding	203
	1 Voorbereiding	207
	Het schip	208
	Voorzorgsmaatregelen	208
	Inventaris	209
	Scheepspapieren	209
	Telefoneren	211
	2 Vaaraanwijzingen	213
	De Moezel	213
	- De buitenbocht	213
	- Cruiseschepen	213
	De Rijn	214
	- Reglementen	214
	- Golven en stroming	214
	- Het blauwe bord	215
	- Passagiersschepen	215
	3 Planning en reistijd	217
	Reistijd	217
	Alternatieve routes	217
	Stremmingen	219
	Bedieningstijden, aanlegplaatsen, water, diesel en gas	219
	Boeken, kaarten en websites	220
DEEL IV	DE VAARGEBIEDEN	221
VAARGEBIED H	Maas	223
	Maas	223
VAARGEBIED I	Marne-Rijnkanaal	237
	Marne-Rijnkanaal	237
VAARGEBIED J	Moezel	245
	Moezel, van Nancy tot Trier	245
	Moezel, van Trier tot Koblenz	253
VAARGEBIED K	Rijn	263
	Rijn	264
	Lahn	268
	Nawoord	276
	Vertaaltabel Nederlands-Frans-Duits	277
	Register van vaarwegen en (haven)plaatsen	278
	Noot van de uitgever	280





INLEIDING

Het is niet algemeen bekend dat België een wijd vertakt net van vaarwegen heeft dat qua dichtheid niet veel onderdoet voor dat van Nederland. De totale lengte van de Belgische binnenwateren is 1500 kilometer. Net zoals in Nederland is iedere streek van België over het water bereikbaar, met uitzondering van de hogere delen van de Ardennen in Belgisch Luxemburg. Ook alle belangrijke steden zijn over het water bereikbaar. Met name Vlaanderen heeft een lange geschiedenis op het gebied van de scheepvaart. Al in zeer vroege tijden maakten de Vlamingen gebruik van sluizen. Oeroude steden als Antwerpen, Gent en Brugge danken een groot deel van hun welvaart en hun uiterlijk (met uitgestrekte havengebieden of grachten met boogbruggetjes) aan een rijk verleden vol scheepvaart.

Varen door België is anders dan varen door Nederland. De oevers zijn anders, de dorpen en steden langs het water zijn anders, de schepen zijn anders en toch lijken veel dingen zo vertrouwd. Hoe dichtbij België ook is – zeker vanuit het zuiden van Nederland –, je vaart toch echt in het buitenland. Waar je de grens ook passeert, de kennismaking met België vanaf het water is bijzonder.

VOOROORDELEN

Over het varen door België heersen nogal wat vooroordelen: het zou maar saai varen zijn door eentonige kanalen die rechttoe rechtaan door industriegebieden lopen. Voor een deel zijn deze vooroordelen terecht. De schaalvergroting die is doorgevoerd op de Belgische vaarwegen heeft ervoor gezorgd dat deze vaarwegen nog steeds door de



< Het hellend vlak van Ronquières is op zich al een reden om het Kanaal Brussel-Charleroi te bevaren.

Varen in België is varen van stad naar stad. Vanaf je boot loop je zo de stad Mechelen in.



Vaak zijn de oude vaarwegen het mooist, zoals hier de oude Willebroekse Vaart in Klein Willebroek.

beroepsvaart in gebruik zijn (en daardoor zijn ze ook nog steeds voor ons watersporters toegankelijk). Een bijkomend gevolg is dat op een flink aantal plaatsen het idyllische karakter van die vaarwegen totaal verloren is gegaan. Denk hierbij aan Zeekanaal Brussel of het Albertkanaal. Dit zijn fantasieloze bakken water met betonnen randen, waartussen de golfslag van de beroepsvaart lang blijft weerkaatsen. Langs de oevers is vaak weinig natuur meer te vinden. Een ander bijkomend resultaat van deze ontwikkelingen is dat veel industriegebieden (deels) afhankelijk zijn van de binnenvaart; daarom liggen ze aan de vaarwegen. Het hoogtepunt (of desgewenst dieptepunt) hiervan is ongetwijfeld de Samber in en rond Charleroi, waar je met je jachtje te midden van een hoogovencomplex moet schutten, terwijl om je heen schroot wordt omgesmolten.

STEDEN, RIVIEREN EN LIFTEN

Gelukkig staat hier veel tegenover. Diezelfde kanalen maken het mogelijk om met je eigen

boot (bijna) alle interessante Belgische steden en dorpen aan te doen, en vaak zonder al te veel oponthoud. Hierdoor is het mogelijk om binnen een paar dagen vanaf Dordrecht naar Brussel of Gent te varen, binnen een tijdsbestek dat voor Groningen of Leeuwarden nauwelijks haalbaar is. En wat sommige vaarwegen aan karakter tekortkomen, maken de Belgische steden ruimschoots goed. Niet alleen de overbekende grote steden (die ook vaak belangrijke havensteden voor de binnenvaart zijn) als Antwerpen, Brugge, Gent, Brussel, Luik en Namen zijn per boot bereikbaar, ook minder bekende steden die minstens zo interessant zijn, bijvoorbeeld Kortrijk, Oudenaarde, Mechelen, Leuven, Lier, Doornik, Bergen en Dinant. En gelukkig zijn er ook vaarwegen die aan de schaalvergroting zijn ontsnapt en toch bevaarbaar zijn gebleven. Voorbeelden hiervan zijn de Leie tussen Gent en Kortrijk, de Samber bovenstrooms van Charleroi, het Kanaal naar Leuven, de oude kanalen in de Kempen en het historische Centrumkanaal.





VOORBEREIDING

Een langere vaartocht moet je goed voorbereiden, zeker als je naar het buitenland gaat. Voordat de trossen los kunnen moet je een aantal zaken geregeld hebben: je schip moet goed uitgerust en (technisch) onderhouden zijn, je scheepspapieren moeten in orde zijn en je moet weten wat je wel en niet mee moet nemen. Hoewel je onverwachte tegenvallers nooit voor honderd procent kunt uitsluiten, kun je wel stellen dat hoe beter de voorbereiding van een buitenlandse vaartocht is, hoe kleiner de kans op tegenvallers wordt. Daarom vind je in dit deel van deze vaarwijzer een aantal organisatorische en praktische zaken, die de kans op teleurstellingen zo veel mogelijk moeten doen afnemen.

HET SCHIP

Om over de Belgische binnenwateren te varen hoeft je schip niet aan speciale eisen te voldoen. Als je schip geschikt is voor de Nederlandse binnenwateren, dan is het dat ook voor de Belgische. Zeewaardigheid is geen vereiste, omdat er niet veel open water is in het net van Belgische vaarwegen, alleen op de Zeeschelde kan het nog wel eens spaken (met wind tegen stroom). Toch verdient het aanbeveling om je spullen tijdens het varen of op minder beschutte aanlegplaatsen wel enigszins zeevast te zetten, omdat de golfslag van voorbijvarende beroepsschepen behoorlijk heftig kan zijn.

Waar je in Nederland nog wel eens beperkt wordt in je vaarmogelijkheden omdat je schip te hoog, te breed of te diep is, zul je dat op de Belgische vaarwegen minder vaak aantreffen. Dit komt doordat in het vrij recente verleden

de vrachtschepen van die tijd de maat hebben bepaald van bruggen en sluizen. De kleinste maat voor vrachtschepen (voorkomend op een paar van de oudere, niet gemoderniseerde kanalen) is die van de spits: 38 x 5,05 x 1,8 meter. Voor de meeste jachten is dit nog steeds ruim voldoende. Je zult dan ook regelmatig merken (vooral in de sluizen) dat je boot juist vaak eerder te klein is dan te groot. Bolders liggen vaak te ver uit elkaar en sluismuren zijn regelmatig te hoog voor de bemanning van een klein jacht. Onder alle omstandigheden is het, vooral in de sluizen, erg handig als je schip een middenbolder heeft.

MOTORONDERHOUD

Wat voor het varen in Nederland geldt, gaat ook op voor België: zorg ervoor dat je schip technisch gezien in orde is. Steek dus van wal met een betrouwbaar schip waarvan alle vitale onderdelen goed onderhouden zijn, zodat je onderweg niet stil komt te liggen.

< De Samber loopt door een mooie streek.

Niet alleen voor de veiligheid, maar ook voor het onbezorgde vakantieplezier. Het verdient aanbeveling om zelf de meest voorkomende storingen te kunnen verhelpen, zodat je – mochten zich problemen voordoen – niet totaal onthand bent. Voor technisch niet heel erg onderlegde schippers worden er speciale cursussen pech onderweg met de boot georganiseerd.

Zorg daarnaast voor schone brandstof, tank zo veel mogelijk bij betrouwbare adressen waar de omloopsnelheid van de brandstof hoog is en zorg eventueel voor toevoegingen om bacteriegroei (door het deel biodiesel in gewone diesel) te voorkomen. Maak er een gewoonte van om regelmatig de bezinkkolf van je brandstoftank af te tappen om eventueel vuil of water te verwijderen. Controleer wanneer je op reis bent voor ieder vertrek het oliepeil, de V-snaar, het koelvloeistofpeil, de hoeveelheid diesel en de wierpot. Neem ook reserveonderdelen mee, zoals een reserve V-snaar, extra motorolie en oliefilter, reserve brandstoffilters en een reserve impeller voor het koelwatersysteem.

SCHEEPSPAPIEREN

Omdat Nederland en België aan diverse Europese regels gebonden zijn, heb je geen meldplicht bij de douane als je de grens over gaat en zijn er geen invoerrechten. Je mag je boot ook voor een onbepaalde tijd in België laten. Voor het varen over de Belgische binnenwateren is wel een aantal papieren verplicht. Hieronder volgt een overzicht van wat wel en niet noodzakelijk is.

Vaarbewijs en legitimatie

De regels voor het vaarbewijs zijn in België gelijk aan die in Nederland; heb je het in Nederland nodig, dan ook in België. Het Nederlandse vaarbewijs wordt in België erkend. Het aanvragen van een ICC (Internationaal Certificaat van Competentie) is niet nodig. Een belangrijke uitzondering vanaf 2022 is dat voor het Antwerps havengebied wél een vaarbewijsplicht geldt, zie ook Vaargebied A. En je zou het haast vergeten tijdens de beslommingen van het voorbereiden van de vaartocht: in de landen van de Europese Unie is het bij je hebben van een paspoort weliswaar niet verplicht, maar je moet je wel kunnen identificeren.



Op de Maas ben je voor je idee echt in het buitenland, want je vaart te midden van steile heuvels.



VAARGEBIED D

Centrum van België

In het hart van België ligt de hoofdstad Brussel, waar dankzij Zeekanaal Brussel zeeschepen tot in het Brusselse havengebied kunnen komen. Het centrum van België is een zeer gevarieerd vaargebied, waarin zowel grootstedelijke als zeer landelijke regio's liggen.

Je vaart hier door de provincies Vlaams-Brabant, Waals-Brabant, Henegouwen (Hainaut) en door het Brussels gewest. De noordelijke delen zijn Nederlandstalig en even ten zuiden van Brussel ligt de grens met Wallonië, het Franstalige gewest van België. Het Brussels gewest is in zijn geheel tweetalig. Het zuidelijkste deel van deze regio is meer heuvelachtig en rond Charleroi ligt een hoogvlakte. Deze regio wordt doorsneden door een aantal belangrijke waterwegen. Behalve het al genoemde Zeekanaal Brussel zorgt het verlengde daarvan, Kanaal Brussel-Charleroi, voor een belangrijke verbinding met het zuidelijke deel van België. Rond het plaatsje Senefte sluit het kanaal aan op het Centrumkanaal, waarvan het verlengde deel, Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, aansluit op de Boven-Schelde. In dit vaargebied tref je een paar van de meest aantrekkelijke reisdoelen voor de toervaarder: behalve de zeer interessante metropool Brussel liggen hier alle beroemde Belgische scheepsliften (zowel de antieke als de moderne). Ook de stad Bergen (Mons) is een bezoek meer dan waard.

< In dit vaargebied liggen alle beroemde Belgische scheepsliften.

Zeekanaal Brussel

GEGEVENS

Lengte van het traject: 34,5 km

Laagste vaste brug: 4,20 m (alle bruggen beweegbaar, max. doorvaarthoogte 30 m)

Grootste breedte: 21,00 m

Maximale diepgang: 5,80 m

Aantal sluizen: 2

Bedieningstijden: doorlopend

Marifoonkanalen: 25 (alle beweegbare bruggen); 68 (sluizen Wintam, Klein Willebroek en Zemst)

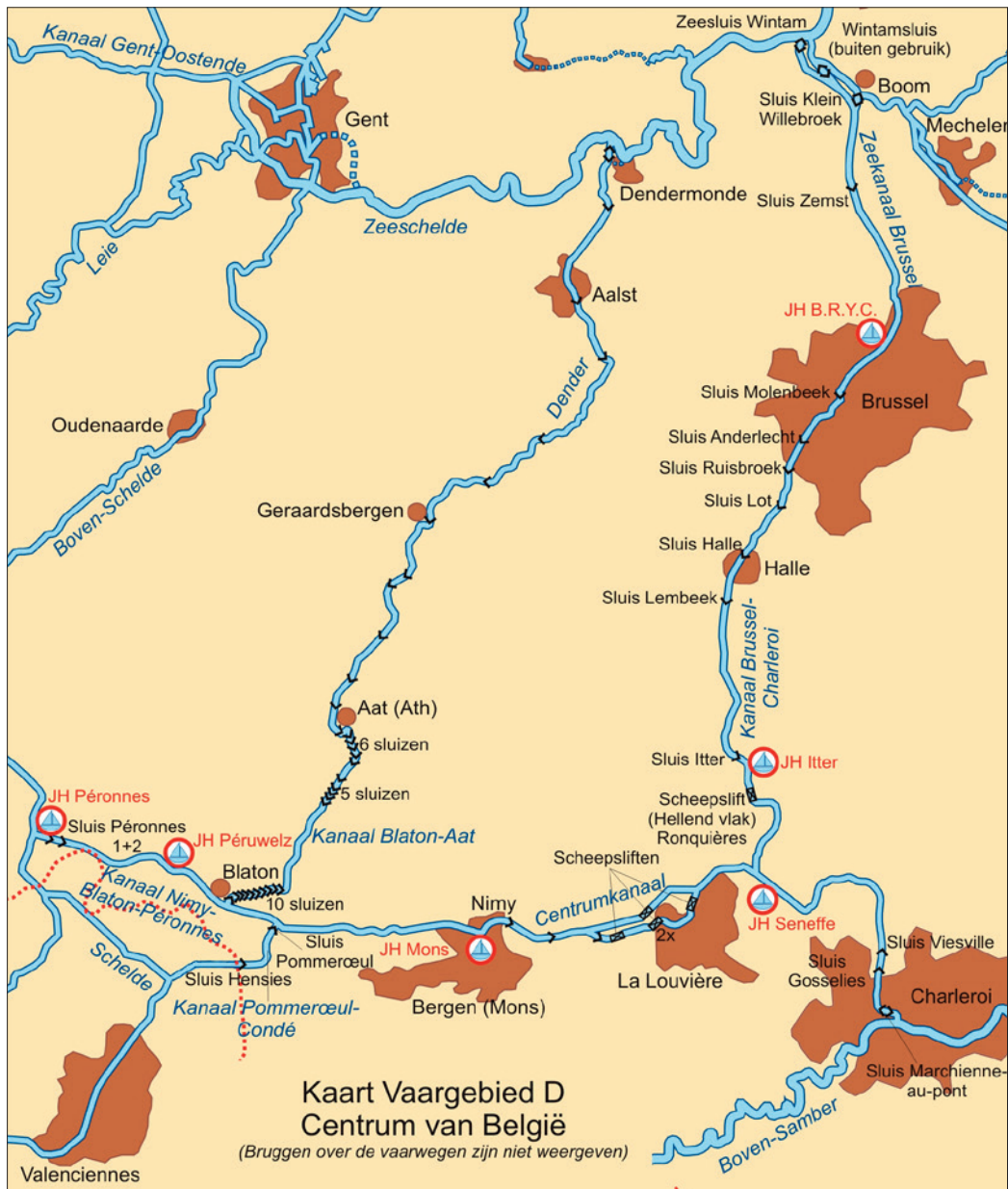
Maximumsnelheid: 18 km/uur

Bijzonderheden: zeescheepvaart op het kanaal

Aansluiting op: Zeeschelde; Rupel; Kanaal Brussel-Charleroi

ALGEMEEN

Het Zeekanaal Brussel is breed, diep, groot-schalig, recht en druk bevaren. Om het continubedrijf van de Brusselse haven gaande te houden, gaat de scheepvaart 24 uur per dag door. De gelijkenis met het Amsterdam-Rijnkanaal is groot. Door de rechte oevers blijven boeg- en hekgolven oneindig lang doorlopen, waardoor de vaart over het kanaal meestal behoorlijk onrustig is. Het Zeekanaal begint bij de zeer ruime kom



rond de zeesluis van Wintam (getijdensluis, verval wisselend), passeert een stuk of tien beweegbare bruggen (vaak fraai vormgegeven) en sluis Zemst (verval 8,9 m) en eindigt bij de Saintelettepleinbrug, iets voorbij het Vergotiedok ter hoogte van het centrum van Brussel. Op die plek begint het Kanaal Brussel-Charleroi. Tijdens de doorvaart van

de stad passeer je ook weer vaste bruggen. Op veel plaatsen langs de oever liggen industriegebieden, zoals rond Ruisbroek, in Vilvoorde en tussen de Verbrande Brug in Grimbergen tot de Zeehaven in Brussel. Soms is het een aaneenschakeling van loswallen, fabrieken, elektriciteitscentrales en containerterminals op de oevers. Tussendoor



De Vredesbrug in Willebroek.

is het gebied wat landelijker, maar verwacht geen groene oase.

Bruggen en sluizen

De bediening van bruggen en sluizen is overdag gratis, maar is altijd samen met de beroepsvaart, tenzij voor de beroepsvaart leeg omhoog of omlaag wordt geschut. Hierbij mag de wachttijd echter niet oplopen tot meer dan twee uur en worden grote groepen pleziervaart ook geschut. Voor pleziervaart heeft de 24-uursbediening van de sluizen en bruggen wel een paar haken en ogen. Als je tussen 22.00 uur en 6.00 uur of op zondag buiten het hoogseizoen niet samen met de beroepsvaart schut, wordt een toeslag in rekening gebracht: 150 euro per sluis, 25 euro per brug. Nachtelijke vaart is overigens niet erg aan te raden op het Zeekanaal, en zonder radarreflector zelfs levensgevaarlijk. Vanaf de laatste zondag in juni en de eerste zondag in september wordt 's zondags gratis geschut voor de pleziervaart tussen 8.00 en 18.00 uur.

De lichten op sluis Wintam en Zemst zijn een aparte studie waard. De signaalborden

hebben ronde lichten voor de binnenvaart en driehoekige voor de zeevaart. Om in te mogen varen moeten de middelste lichten wit-groen zijn, staan deze op wit-rood dan is invaren verboden. De buitenste lichten geven de verplichte aanlegzijde van de sluisolk aan, waarbij groen-wit wel en rood-wit niet aanleggen betekent. Beide sluizen zijn voorzien van drijvende bolders.

Komend vanaf Brussel is het overigens goed om te weten dat sluis Wintam een getijden-sluys is: buiten de sluis heerst het getijdenverschil van de Zeeschelde (vaargebied A). De scheepvaartautoriteiten raden pleziervaarders aan om via Klein Willebroek te varen (zie Rupel, vaargebied A). Hiermee bevaar je tevens het enige pittoreske deel van het (oude) Zeekanaal.

GESCHIEDENIS

Brussel is ontstaan aan het water op een eilandje in de Zenne, een getijdenrivier. De Zenne werd in eerste instantie gebruikt als handels- en bevoorradingsroute. Door de groei van de Brusselse bevolking en



Vanaf sluis Klein Willebroek zie je de oude Willebroekse Vaart voor je liggen. In het verlengde ervan ligt het veel nieuwere Zeekanaal Brussel.

de toename van het handelsverkeer was deze route niet meer toereikend. Na elf jaar graven werd in 1561 de Willebroekse Vaart geopend. Deze vaart liep ongeveer parallel aan de Zenne en verbond Brussel met de Rupel. Vier sluizen overbrugden het hoogteverschil. Dankzij de royale maten van dit kanaal (30 m breed en 2 m diep) duurde het tot 1835 voordat het kanaal verruimd werd. In 1922 kwamen er nog wat aanpassingen. De doorvaart door Klein Willebroek werd verlegd in de richting van een zeesluis bij Wintam en twee van de vier oude sluizen werden vervangen door de sluis van Kappele-op-den-Bos. Eind jaren zeventig werd ook zeesluis Wintam vervangen, zodat het Zeekanaal nu direct

uitmondt in de Zeeschelde. Hiermee werd de Rupel omzeild. Tegelijkertijd werd het kanaal verder verdiept en verbreed naar 55 meter. Twee oudere sluizen werden vervangen door een nieuwe: sluis Zemst.

AANLEGPLAATSEN

Tussen Klein Willebroek (zie Rupel, vaargebied A) en de Brussels Royal Yacht Club in Brussel (zie Brussel) zijn geen beschutte aanlegplaatsen aan het Zeekanaal, alleen een paar uitsluitend voor kleine bootjes geschikte steigers bij Grimbergen.

WARME WAFELS

We liggen met onze boot in de haven van Brussel en zijn met de tram naar de binnenstad gegaan. Na een lange dag dwalen door de stad sluiten we ons bezoek aan Brussel af met een bezoekje aan de Grote Markt. Tot slot lopen we natuurlijk even naar Manneke Pis, want hoewel wij het kereltje al een paar keer gezien hebben, kunnen we niet met onze dochters Guusje en Lisa door Brussel lopen zonder even bij zijn fonteintje te hebben gekeken.

Nadat we de afgelopen weken al stadsbezoekjes hebben afgelegd aan diverse Vlaamse steden, hebben we ons vandaag voorgenomen om niet meer te zwichten voor de verleiding van alle bonbonwinkels. Voor ons voorlopig geen 'pralinekes' meer, anders groeien we helemaal dicht. Maar als we laat op de avond bij Manneke Pis vandaan lopen en de zoveelste wafelkraam passeren, geven we toch toe aan de verlokkingen van de heerlijk geurende wafels. Onder het mom van de stelling: je kunt toch niet door België varen zonder op z'n minst één keer wafels te hebben gegeten, stellen we ons op in de rij voor een wafelkraam en bestellen we allemaal een heerlijke, warme wafel met een krokant chocoladelaaigje (wie maalt er nog om bonbons?) of met warme kersen.



Bezienswaardigheden

In Brussel is meer te zien dan in het bestek van dit boek uiteengezet kan worden, vandaar dat we hier slechts een selectie laten zien. De grootste toeristische trekpleister van Brussel is natuurlijk de oude benedenstad rond de Grote Markt. Een bezoekje aan Brussel is niet compleet zonder even over de Grote Markt geflaneerd te hebben. De Grote Markt – voor velen het mooiste plein van België – is 's morgens vroeg op zijn aantrekkelijkst, omdat er dan bloemenmarkt is. Of anders bij 'valavond', zoals de schemering in Vlaanderen genoemd wordt. Dan gaat de verlichting aan, waardoor alle details in de gevels extra goed uitkomen.

Blikvangers op het ruime plein zijn het stadhuis en het recht daartegenover liggende Broodhuis. Maar het plein is mede zo'n fraai geheel door de beroemde gildehuizen.

Het laatste huis tegenover de rechterhoek van het stadhuis, bij de ingang van de Guldenhoofdstraat, is het huis van het gilde der schippers. Dit huis, Den Horen, heeft een geveltop die lijkt op de achterstevan van een fregat.

Wie links naast het stadhuis de Stoofstraat in loopt, komt na een paar honderd meter bij de beroemdste inwoner van de stad: Manneke Pis. Wie een indrukwekkend beeldhouwwerk verwacht, komt bedrogen uit: het ventje is nog geen 60 centimeter hoog. In de loop der jaren heeft het Manneke Pis ongeveer zevenhonderd kostuums gekregen om zijn naaktheid te kunnen verbergen; ze worden tentoongesteld in het Broodhuis op de Grote Markt.

Maar Brussel heeft meer. In de buurt van de Hallepoort, de Kapellekerk en het op een heuvel gelegen justitiepaleis ligt de Marollenwijk. Dit is een oude volkswijk waar elke dag een