

SPRAAKWATER



In **Spraakwater** spreekt iemand – van BN'ers tot politici en van sportvissers tot wetenschappers – zich uit over thema's rond vis en sportvisserij. **DEZE MAAND SCHIPPER ANDRÉ GAASBEEK.**

DOOR: MICHEL VERSCHOOR

VAREN DOE JE SAMEN!

Gevaarlijke situaties op het water met beroeps- en pleziervaart komen helaas nog (te) vaak voor. Waterrecreatie Nederland werkt daarom samen met een aantal partners – waaronder Sportvisserij Nederland – in het project 'Varen doe je samen!' om de verkeersveiligheid op de vaarwegen te vergroten. Binnenvaartschipper André Gaasbeek juicht dit initiatief van harte toe.

FOTOGRAFIE: BARD BORGER

“Zodra het lente en daarmee drukker wordt op het water, ben ik extra waakzaam”, zegt binnenvaartschipper André Gaasbeek (43). “Dan heb ik tijdens het varen al mijn aandacht nodig om alles in de gaten te houden.” Dat is geen sinecure bij het besturen van zijn 135 meter lange en 15 meter brede chemicaliëntanker. “Mijn boeg is vijf meter hoog en daar hangt ruim 100 meter schip achter. Dat betekent dat ik een dode hoek heb van 250 tot 300 meter. Zelfs met boegcamera's is het zicht vanaf de voorplecht beperkt.”

ONNOZELHEID

Dat heeft echter niet iedereen op het water in de gaten. “Vooral met de pleziervaart is het oppassen geblazen. Zo voer ik vorig jaar zomer 's avonds op het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Amsterdam-

sebrug”, haalt André in zijn stuurhut in de haven van Vlissingen een voorbeeld aan. “Dook er in het schemerdonker ineens een sloepje op. Zonder verlichting, zes luidruchtige kerels aan boord en nauwelijks aandacht voor het water. Ik heb dus maar flink getoeterd toen dat bootje uit zicht verdween.”

LANGE REMWEG

Uiteraard ging hij ook vol in de ankers. “Maar dat heeft in zo'n situatie eigenlijk vrijwel geen zin meer. Als ik de motor volop in zijn achteruit zet, heb ik nog altijd een remweg van 500 tot 600 meter lang.” Het liep gelukkig allemaal goed af, want op een gegeven moment kwam de sloep langs. “Toen ben ik de stuurhut uitgerend om ze op hun flikker te geven. Maar die kerels hadden een flinke slok op en waren nauwelijks aanspreekbaar.”



DODELIJK ONGELUK

Begin april van dit jaar viel er op ditzelfde stuk nog een dode bij een aanvaring tussen een binnenvaartschip en een plezierbootje. “Heel triest”, zegt Gaasbeek. “Het laat wel zien dat je moet weten wat je aan het doen bent als je op het water zit.” Want het loopt volgens de schipper – die wekelijks op de West- en Oosterschelde, Lek, Amsterdam-Rijnkanaal, IJ en Noordzeekanaal vaart – vaak maar net goed af. “Een automobilist heeft een rijbewijs nodig en wordt van de weg gehaald als hij zich misdraagt. Op het water kan iedereen een bootje huren en is een vaarbewijs voor kleinere vaartuigen niet nodig.”

GOED ZEEMANSCHAP

Van sportvissers heeft Gaasbeek nauwelijks last. “Die varen meestal niet voor het eerst en hebben ook

HOUD REKENING MET ELKAAR EN MAAK OP TIJD RUIJTE VOOR NADERENDE VRACHTSCHEPEN

‘goed zeemanschap’ overgedragen gekregen voordat ze zich zelfstandig in een bootje op het water begeven. Sportvissers hebben bovendien aandacht voor het water, hun omgeving en de vis.” Het enige minpuntje dat hij kan bedenken is dat sportvissers soms tegen de rand van de vaargeul vissen. “Ze maken meestal wel op tijd ruimte als er beroepsvaart nadert, maar vanuit schippersperspectief kan dat soms nog wel wat sneller.”

VUISTREGELS

Op drukbevaren wateren vissen sportvissers doorgaans echter voor-

al tegen de oever aan. “Heel verstandig, want op mijn radar zijn kleine motorboten maar een miniem stipje. En hoe kleiner de boot, des te kleiner het stipje – een paar watervogels die bij elkaar hokken zien er op de radar bijna hetzelfde uit.” Daarom tipt Gaasbeek tenslotte om altijd goed zichtbaar te zijn (zorg bij mist of in het schemerdonker voor goede verlichting), uit de vaargeul te blijven of er tijdig weg te zijn als er beroepsvaart aankomt. “En let ook op in (voor)havens. Een tankerschip heeft extra veel ruimte nodig voor de draai omdat de achterkant ‘uitdweilt’.”



BEREID JE GOED VOOR
De publiekscampagne ‘Varen doe je Samen!’ van Waterrecreatie Nederland verstrekt informatie over veilig varen. Online zijn flyers en folders met tips over veilig varen te downloaden en er is een informatie-app. Projectleider Rowena van der Maat geeft toelichting.

“Een goede voorbereiding is het halve werk”, zegt Van der Maat. “Wie het water op gaat, moet de reglementen kennen die op dat specifieke water gelden. Zeker sportvissers die met een boot op de trailer door het land reizen krijgen met regels te maken die nog wel eens verschillen.

ONVERWACHT SITUATIES

Een goede voorbereiding houdt ook in dat je vooraf nadenkt over mogelijke onverwachte situaties: “Zit er voldoende brandstof in de tank? Zijn er roeispanten of peddels aan boord voor als de motor uitvalt? Dit lijkt allemaal nogal voor de hand te liggen, maar deze simpele voorschriften worden niet altijd in acht genomen.”

ZORG DAT JE GEZIEN WORDT

Ook ziet Van der Maat maar weinig sportvissers met reddingsvesten of fluorescerende hesjes aan. “Bij ruig weer, mist of schemerdonker is dat echt geen overbodige luxe om goed zichtbaar te zijn. Net zoals je in die omstandigheden een radarreflector aan boord moet hebben zodat binnenvaartschippers je tijdig opmerken.”

Kijk voor meer informatie en tal van tips voor een behouden vaart op www.varendoejesamen.nl