

In de serie Hollandia Vaarwijzers zijn verschenen:

Olav Cox en Erna Vader, *Vaarwijzer Het Deltagebied*

Jan Heuff, *Vaarwijzer De Waddenzee*

Clemens Kok, *Vaarwijzer Het Kanaal*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Belgische binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Nederlandse binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Noord-Franse binnenwateren*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer De Noordzeekust*

Anje Valk, *Vaarwijzer De Engelse oostkust*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



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
	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	126
	Kanaal Blaton-Aat	131
	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 sluisen. 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.

Ook sommige grote Belgische rivieren zijn ondanks de schaalvergroting grotendeels onbedorven gebleven: de Zeeschelde (tussen Antwerpen en Gent) en de Maas (tussen Namen en de Franse grens boven Dinant) zijn een reisdoel op zich. Op de oevers van deze vaarwegen is ook veel meer ruimte voor natuur. Het spreekt voor zich dat dit de leukste wateren zijn om te bevaren.

Voeg daarbij nog de voor Nederlandse begrippen ongekennde hoogteverschillen in het landschap, die behalve dat ze een fraai heuvelschap opleveren, ook nog grote gevolgen hebben voor de scheepvaart. Op veel plaatsen ligt het aantal sluizen per gevaren kilometer veel hoger dan in ons eigen land, wat een eigen karakter aan het varen door België geeft. En natuurlijk zijn daar de scheepsliften. Om de hoogvlakte rond Charleroi voor de scheepvaart bereikbaar te maken zijn er op drie plaatsen scheepsliften gebouwd. Dit zijn wonderen van technisch vernuft, die de ontwikkelingen in de techniek van de laatste eeuwen weerspiegelen. De scheepsliften variëren van een serie van vier geheel op waterkracht werkende monumentale constructies uit de 19de eeuw, waarbij een liftbak verticaal omhooggaat, tot een 20ste-eeuwse constructie, waarbij de liftbak over een lengte van enkele kilometers tegen een helling getrokken wordt en een hightech betonconstructie, waarbij de liftbak (met jouw boot erin!) 70 meter verticaal opgehesen wordt. Tot slot is ook de doorvaart van het havengebied rond Antwerpen één groot spektakel, waarbij je tussen de zeeschepen door vaart, met uitzicht op de overslag van allerlei goederen – als klap op de vuurpijl passeer je ook nog eventjes de grootste sluis ter wereld (helaas niet toegankelijk voor de pleziervaart). Daarbij is de Belgische volksaard zeer vriendelijk en zachtmoedig, zodat de sfeer in jachthavens, dorpen en steden zeer 'plezant' is. Het feit dat in de ene helft van het land



België staat bekend om zijn chocolade...

sappig Vlaams gesproken wordt en in de andere helft Frans, draagt sterk bij aan het idee in het buitenland te zijn. Bovendien staat België niet alleen bekend om zijn uitstekende bieren, maar ook om de overheerlijke chocolade en de bourgondische levensstijl.

DOORGANGSRUTE

Uit het bovenstaande blijkt al dat een vaarvakantie naar België bijzonder de moeite waard is. Voor velen is het echter de eerste stap naar een nog verdere bestemming: wie op Frankrijk vaart, zal eerst door België moeten. Gezien het grote aantal mogelijke vaarroutes – over het binnenwater zijn er zes manieren om België vanuit Nederland te bereiken en zes manieren om vanuit België de grens met Frankrijk te passeren – hoef je niet gauw dezelfde route te nemen als je onderweg naar bijvoorbeeld Parijs bent. Toch is het zonde om, zoals veel landgenoten met de auto onderweg naar de Dordogne doen, België slechts te zien als de eerste hindernis op weg naar een verre bestemming. Hiermee doe je dit bijzondere land enorm tekort. Tot slot nog een tip voor (zee)zeilers: sommige delen van België zijn met staande mast bereikbaar. Hierdoor is het mogelijk om (eventueel in periodes van langdurig slecht



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 spoken (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 sluisen. 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 sluisen) dat je boot juist vaak eerder te klein is dan te groot. Bolders liggen vaak te ver uit elkaar en sluiswanden zijn regelmatig te hoog voor de bemanning van een klein jacht. Onder alle omstandigheden is het, vooral in de sluisen, 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.



VAARGEBIED C

Rond Boven-Schelde en Leie

Vaargebied C ligt ruwweg ten zuiden van Gent. Door dit vaargebied stromen een paar van de belangrijkste Belgische rivieren: de Schelde en de Leie, die in Gent bij elkaar komen. Beide rivieren zijn verbonden door het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Het zuidelijkste deel van het vaargebied ligt in Wallonië en is dus Franstalig. Je vaart hier door de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Henegouwen (Hainaut). Langs het water van dit vaargebied liggen aantrekkelijke steden als Kortrijk, Deinze, Oudenaarde en Doornik (Tournai).

De Leie heeft meerdere gezichten. Tussen Gent en Deinze is de rivier ongerept en als een smalle stroom slingert de Leie hier door

een groene omgeving met landhuizen en kleine dorpjes. De doorgaande scheepvaart kiest het Afdelingskanaal van de Leie. Tussen



< Op de Leie tussen Gent en Deinze vaar je langs de mooiste buitenhuizen.

Deinze en Kortrijk is de Leie een grootschalige waterweg en voorbij Kortrijk is de rivier afwisselend een groot- en kleinschalige waterweg.

De Boven-Schelde is een drukbevaren hoofdroute van en naar Frankrijk. De omgeving van de Boven-Schelde is voor een groot deel heuvelachtig.

Boven-Schelde

GEGEVENS

Lengte van het traject: 86 km

Laagste vaste brug: 5,88 m

Grootste breedte: 9,60 m

Maximale diepgang: 2,10 m

Aantal sluisen: 5

Marifoonkanalen: 20 (brug Oudenaarde, sluisen Asper, Oudenaarde, Berchem-Kerkhove en Kain); 79 (sluisen Hérinnes); 80 (centrale post Doornik)

Maximumsnelheid: in het Vlaams gewest 12 km/ uur

(diepgang <1 m) of 9 km/ uur (diepgang >1 m); in het Waals gewest 8 km/uur

Bijzonderheden: (lichte) stroming

Aansluiting op: Ringvaart om Gent; Kanaal Bossuit-Kortrijk; Spierekanaal; Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes; Scarpe (Frankrijk)

BEDIENINGSTIJDEN

Vlaams gewest

het gehele jaar: vanaf ma 6.00 uur doorlopend tot za 18.00 uur

zon- en feestdagen: 10.00-18.00 uur

De brug in Oudenaarde heeft een spitsluiting op weekdagen 8.15-8.30 uur en op woensdag tevens van 12.15-12.30 uur

Waals gewest

ma t/m za: het gehele jaar 6.00-22.00 uur (za tot 19.30 uur)

zon- en feestdagen: het gehele jaar 9.00-18.00 uur



De beroepsvaart maakt intensief gebruik van de Boven-Schelde.

ALGEMEEN

De 350 kilometer lange Schelde ontspringt in Mont-St.-Martin, ongeveer 20 kilometer ten zuiden van Cambrai. De rivier is vanaf Cambrai tot de monding in de Noordzee bevaarbaar en stroomt hierbij door drie landen. In totaal ligt 190 kilometer van de totale loop van de Schelde in België. Tussen Cambrai en Gent is de Schelde gekanaliseerd en heet dan Boven-Schelde. In Frankrijk en het Waalse deel van België heet de (Boven-)Schelde (Haut) Escaut.

De Schelde komt België binnen bij Bléharies. Voorbij Gent gaat de gekanaliseerde Boven-Schelde over in Zeeschelde (vaargebied A). Ondanks het feit dat de rivier tussen de Franse grens en Gent gekanaliseerd is, kan er toch nog enige noordgaande stroming lopen. In natte periodes kan de stroomsnelheid oplopen tot 2 km/uur.

Doorgaande route naar Frankrijk

De beroepsvaart maakt intensief gebruik van de Boven-Schelde. Het eerste deel, vanaf Gent tot aan sluis Gavere, is geschikt voor vrachtschepen tot 2000 ton; het gedeelte tussen Gavere en de aansluiting met Canal de la Sensée (Frankrijk) is bevaarbaar voor vrachtschepen tot 1350 ton. De beroepsvaart vaart dag en nacht door – iets om rekening mee te houden bij het kiezen van een aanlegplaats.

Vanaf de Boven-Schelde in Frankrijk heb je aansluiting op de Scarpe, het Canal de Saint Quentin, het Canal du Nord en via de Oise op de Seine. Het is een veelgebruikte en bij veel pleziervaarders populaire route naar Frankrijk. Immers, de kortste en snelste route naar Parijs gaat over de Boven-Schelde. Van tijd tot tijd liggen er snelvaartzones in de Boven-Schelde. In snelvaartzones mogen

Het stadhuis van Oudenaarde.

speedboten op volle snelheid varen en vaak liggen er ook waterskibanen. De zones zijn aangegeven met borden op de oevers. De onder Gegevens genoemde maximale doorvaarthoogte geldt voor doorvaart over de hele Boven-Schelde. Er zijn gedeeltes waar de hoogte van de vaste bruggen wat hoger is. Van de Ringvaart om Gent tot sluis Asper is de doorvaarthoogte 7 meter. Het meest beperkende deel ligt tussen Doornik en Bléharies (H 5,88 m).

Heuvels en taalgrens

De omgeving van de Boven-Schelde is over het algemeen landelijk en groen. Alleen rond de steden Gent, Oudenaarde en Doornik liggen industrieën, evenals bij het kleine mijnstadje Antoing. Door de kanalisatie zijn veel bochten uit de waterweg gehaald. De meanders liggen op veel plaatsen nog wel langs de oever en vormen daar groene paradijsjes, maar daar zie je vanaf de boot niet zoveel van.

Tussen Gent en Oudenaarde is het landschap vlak, vanaf Oudenaarde komen er heuvels in de verte: de Vlaamse Ardennen. De omgeving tussen Oudenaarde en Doornik (Tournai)



worden aangevraagd. Schepen die uit de passantenhavens in de oude Leie-armen komen, moeten voorrang geven aan de schepen op de gekanaliseerde Leie.

AANLEGPLAATSEN

In Deinze kun je voor en na de brug met enig improvisatievermogen aan de stadskades liggen, want er zijn niet veel bolders. Je kunt ook kiezen voor een plekje in de haven van de Deinze Yacht Club, een paar honderd meter verderop. Deze haven heeft alle voorzieningen. Via het jaagpad loop je hiervandaan in een paar minuten naar het centrum. Tussen Deinze en Kortrijk zijn niet veel aanlegplaatsen. Naast ligplaatsen bij WV Kuurne in Harelbeke zijn er wachtplaatsen aan de kades boven de sluizen van St.-Baafsvijve en Harelbeke (geen voorzieningen). Ook is er een aanlegplaats aan een drijvende steiger in de oude Leiearm, in de toegang naar de oude sluis van St.-Baafsvijve.

In Kortrijk zijn twee mogelijkheden in de oude Leietak, die dwars door de stad loopt. Vlak bij de monding van Kanaal Bossuit-Kortrijk ligt de invaart naar de eerste passantenhaven (gezien vanaf Deinze), achter een vaste brug van 2,95 meter. Hier lig je vlak voor de bekende Broeltorens, die de brug over



De Onze-Lieve-Vrouwekerk in Kortrijk

de Leie ooit bewaakten. Let bij het aanleggen op mogelijke stroming door de zuiging van voorbijvarende beroepsvaart. Er liggen drijvende steigers. Er zijn douches in een gebouwtje aan de haven. De tweede invaart naar een passantenhaven ligt een paar honderd meter verderop, op de plek waar dezelfde oude Leietak weer in het doorgaande kanaal uitkomt. Hier zijn aanlegplaatsen aan de stadskade. Houd rekening met het gereserveerde gedeelte voor rondvaartboten. Beide passantenhavens liggen midden in het centrum, vlak bij winkels.

UITGELICHT

Deinze

De oude industriestad Deinze is in de loop van de geschiedenis herhaaldelijk verwoest. Eerst door de Gentenaren in de 14de en 15de eeuw, daarna door de Franse troepen in de 16de en 17de eeuw, en tot slot in beide wereldoorlogen. Hierdoor zijn er weinig historische bouwwerken – slechts de Onze-Lieve-Vrouwekerk is gespaard gebleven. De kerk uit de 13de eeuw staat direct aan de Leie en is goed zichtbaar vanaf het vaarwater. In het Museum van

De Broeltorens bewaken de Leie in Kortrijk.

Deinze en de Leiestreek is werk te bezichtigen van kunstenaars die op een of andere manier verbonden zijn met de streek tussen Gent en Deinze. Deinze is ook bekend door de Molens van Deinze, een belangrijke werkgever en producent van meel. Dankzij de nabijheid van de Leiestreek kent de stad de laatste jaren een opleving van het toerisme.

Kortrijk

Gezien het feit dat Kortrijk al in de Romeinse tijd bestond, is het een van de oudste steden van België. Vanaf de 13de eeuw werd in Kortrijk laken gemaakt en vanaf de 15de eeuw was de stad een belangrijk centrum van linnenproductie. De grondstof voor het linnen, vlas, werd in de omgeving veel verbouwd. Doordat het water van de Leie zeer weinig kalk bevatte, was het rivierwater erg geschikt voor het roten van vlas. Het rivierwater kleurde sterk als gevolg van het roten en hierdoor kreeg de Leie de bijnaam 'gouden rivier'. Kortrijk is bekend om nog meer goud: de Guldensporenslag in 1302, die in Kortrijk plaatsvond. In de Guldensporenslag



Het 13de-eeuwse begijnhof in Kortrijk ligt vlak bij de St.-Maartenskerk.

behaalden de Vlamingen een verpletterende overwinning op de Fransen, waarna de gouden sporen van de overwonnen tegenstanders in de nabijgelegen Onze-Lieve-Vrouwekerk opgehangen werden. Replica's hiervan hangen er nog steeds.

De stad ligt rond een splitsing in de Leie, die het Buda-eiland vormt. De meeste bezienswaardigheden liggen ten zuiden van de Leie, zoals het 14de-eeuwse belfort, te vinden op de Grote Markt. De twee grote kerken in het

NAAR ROESELARE

Via de zijtak Kanaal Roeselare-Leie is de Oost-Vlaamse stad Roeselare te bereiken. De afslag naar het kanaal ligt een paar kilometer ten zuidwesten van sluis St.-Baafsvijve. In de invaart van het kanaal liggen boeien in een V-vorm. Die boeien geven een ondiepte aan en je moet dus aan de buitenkant van de boeien varen. Direct in het begin van het kanaal ligt sluis Ooigem (VHF 18), waarvan de bedieningstijden gelijk zijn aan die op de Leie. De sluis heeft een verval van 7,45 meter, maar dankzij de drijvende bolders is schutten geen probleem.

Het Kanaal Roeselare-Leie is 16,5 kilometer lang en 2,5 meter diep, de laagste vaste brug is 5 meter. Er zijn geen beweegbare bruggen. Het brede en rechte kanaal, gegraven tussen 1862 en 1872, ligt voor een deel parallel aan een spoorlijn en loopt afwisselend door landelijke en industriële gebieden. Het kanaal loopt dood in Roeselare, een industriestad, waar behalve cement vooral voedingswaren geproduceerd worden, zoals enkele biersoorten. In Roeselare is een (nogal hoge) kade waar je als passant kunt liggen (geen voorzieningen) en halverwege het kanaal is een haventje van Watersportclub de Wante (met voorzieningen).

Hoewel Roeselare al oud is, staan er door allerlei verwoestingen in het verleden niet veel historische bouwwerken meer. Roeselare heeft natuurlijk wel een Grote Markt met stadhuis en belfort (18de en 19de eeuw).



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 Seneffe 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 toerist: 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.

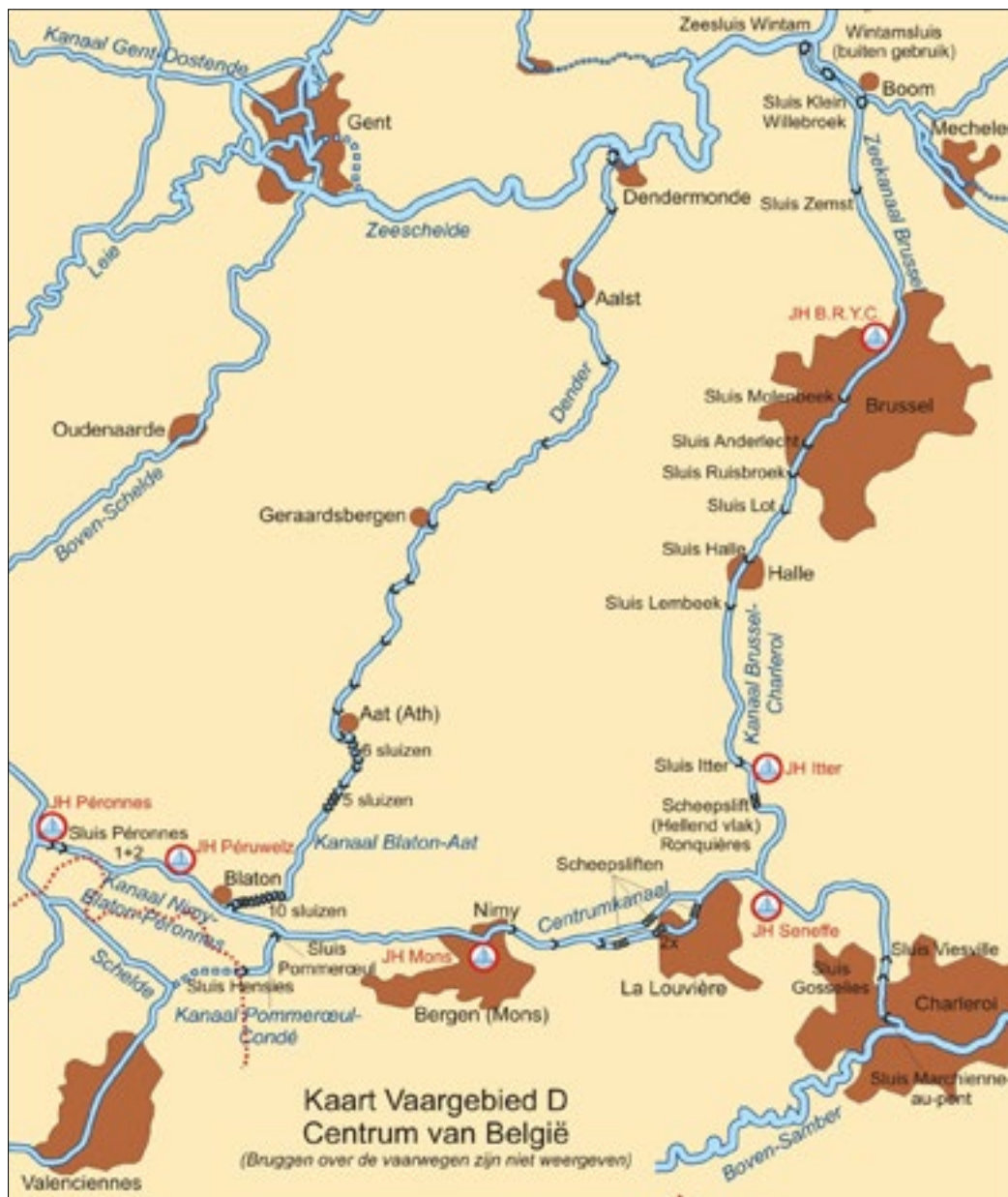
Zeekanaal Brussel

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 sluisen:** 2
- Bedieningstijden:** doorlopend
- Marifoonkanalen:** 25 (alle beweegbare bruggen); 68 (sluisen 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 getijdensluis 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 sluisen 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 zeeluis bij Wintam en twee van de vier oude sluisen werden vervangen door de sluis van Kappele-op-den-Bos. Eind jaren zeventig werd ook zeeluis 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 sluisen 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.

Brussel

GEGEVENS

Lengte van het traject: 4,5 km

Laagste vaste brug: 4,20 m

Grootste breedte: 10,50 m

Maximale diepgang: 2,50 m

Aantal sluisen: geen

Bedieningstijden: zie Kanaal Brussel-Charleroi

Marifoonkanalen: 20 (Godshuizenbrug, sluisen Molenbeek en St.-Jansbeek)

Maximumsnelheid: 8 km/uur

Aansluiting op: Zeekanaal Brussel; Kanaal Brussel-Charleroi

ALGEMEEN

Officieel eindigt Zeekanaal Brussel (en begint Kanaal Brussel-Charleroi) bij de Saintelettepleinbrug, ongeveer ter hoogte van het centrum van Brussel. Hoewel de doorvaart door Brussel eigenlijk geen apart vaarwater is, bekijken we de doorvaart van Brussel – tussen de Zeehaven en sluis 11 Molenbeek – hier toch apart, omdat er over de stad Brussel zoveel te vertellen is. Tijdens de doorvaart van Brussel zie je helaas niet al te veel van waar de stad beroemd om is. Voor het grootste deel vaar je langs industrie- en woongebieden, veelal met druk verkeer op de kades. Slechts af en toe is in de verte een mooitorentje te zien of vang je een glimp op van een bol van het Atomium. Toch is de passage van Brussel bijzonder, omdat op een of andere manier de sfeer toch typisch Brussels is, met de typische tegenstelling tussen chic en verwaarloosd. In de doorvaart tussen de sluisen Molenbeek en St.-Jansbeek ligt nog een hydraulische hefbrug, de Godshuizenbrug, die op afstand bediend wordt.

Het kanaal door Brussel loopt vlak langs een bekende bierbrouwerij.

Schroot en paleizen

Aan het einde van de Zeehaven passeer je de jachthaven en het Koninklijk Park van Brussel, daarna kom je al gauw opnieuw in een breed havendok, het Vergotedok. Op de oevers vind je schroothoven, fabrieken met silo's en zandhoven en wooncomplexen. Daarna versmalt het vaarwater enigszins. Op de oever staan een paar paleisachtige gebouwen aan stuurboord en fabriekshallen beschilderd met stripfiguren aan bakboord. Dan volgt een nog smallere doorvaart door de stad. Hier bestaat de bebouwing op de kades voor een deel uit hoge appartementenblokken en bedrijven. Op de kades zie je een stel in onbruik geraakte oude kranen en even verderop staat de brouwerij van kriekbier Bellevue.

Het kanaal ligt voor een groot deel tussen hoge kademuuren, waarboven het stadsverkeer raast. Op een bepaald stuk hangt zelfs een deel van het wegdek boven het kanaal. Sluis Molenbeek, hiervandaan gezien de eerste sluis van het Kanaal Brussel-Charleroi, ligt voorbij een overkluizing van het kanaal.

UITGELICHT

Brussel

Brussel is niet alleen de hoofdstad van België, maar ook de plaats waar tal van belangrijke Europese instellingen zijn gehuisvest, evenals het hoofdkwartier van de NAVO.



MAAS

GEGEVENS

Lengte van het traject: 127 km*

Laagste vaste brug: 5,33 m

Grootste breedte: 12,50 m

Maximale diepgang: 2,40 m

Aantal sluizen: 14

Marifoonkanalen: 18 (sluizen Klein Ternaaien, Ampsin-Neuville, Grands Malades, Tailfer, Hun, Dinant, Hastière);

20 (sluizen De La Plante, Waulsort); 22 (sluizen Ivoz-Ramet, Andenne-Seilles, Rivière, Houx, Anseremme)

Maximumsnelheid: 15 km/uur

Bijzonderheden: lichte rivierstroming

Aansluiting op: Albertkanaal; Kanaal Haccourt-Visé; Kanaal van Monsin; Ourthekanaal; Samber

* De bevaarbare delen van de Maas; de afstand Maastricht-Franse grens is 138 km

BEDIENINGSTIJDEN

Zie in de beschrijving per deel van de Maas.

ALGEMEEN

Evenals zusterivieren Marne en Seine ontspringt de Maas op het Plateau van Langres in Frankrijk. De Maas ontstaat op een hoogte van 384 meter uit drie bronnen. Twee daarvan liggen in de gemeente Le Châtelet-sur-Meuse, bij het gehucht Pouilly-en-Bassigny in het departement Haute Marne. Bij het dorpje Meuse komen de stroompjes uit alle drie de bronnen bij elkaar en vormen samen het begin van de 935 kilometer lange rivier. De lengte van het bevaarbare deel van de Maas in België – van het Franse Givet tot aan Visé – is 127 kilometer. In België is de Maas verdeeld in drie delen: de Boven-Maas, de Midden-Maas en de Beneden-Maas.

De Boven-Maas (Haute Meuse) loopt van de Franse grens tot de samenvloeiing met de Samber in Namen (Namur) en de



Rond Dinant ligt een van de mooiste delen van de Maas.

Midden-Maas (Meuse Moyenne) loopt van Namen tot de stuw van Monsin, bij de monding van het Albertkanaal in Luik (Liège). De Beneden-Maas (Basse Meuse) loopt parallel aan het Albertkanaal, van de stuw van Monsin in Luik tot aan de stuw van Lixhe, vlak bij de grens met Nederland. Deze drie delen van de rivier worden verderop in dit hoofdstuk apart beschreven, gezien vanaf Nederland (dus stroomopwaarts). Vanaf Lixhe tot aan Lanaye en van Smeermaas/Borgharen tot Stevensweert vormt de Maas de grens tussen België en Nederland. De hier gelegen Grensmaas is voor een groot deel onbevaarbaar door het grote verval en de vele grindbanken.

De toervaarder die de Maas heeft gekozen als route onderweg naar Namen of Dinant, zal via het sluisencomplex van Ternaaien België binnenkomen. Het eerste deel van de (doorgaande) vaartocht loopt tot Luik over het Albertkanaal.

SCHEEPSPRAAT

VEERTIEN METER OMLAAG

We komen terug van een lange tocht door België en Frankrijk. Zeven weken zijn we onderweg geweest en we hebben talloze sluizen gepasseerd. Op de grens tussen België en Nederland liggen we in de sluis van Ternaaien. Deze sluis is anders dan alle sluizen die we op deze tocht hebben meegemaakt: hij brengt ons in één klap 14 meter naar beneden. Schutten is hier wel lastig want de bolders liggen ver uit elkaar, zowel op de sluisgade als in de sluiswanden. Aan het begin van onze reis zouden we hier misschien nerveus van zijn geworden, maar we hebben het gecontroleerd in het logboek: het is welgeteld de 250ste sluis van deze tocht. Wij maken ons nergens meer druk om. Met een extra lange lijn op de achterbolder en de motor zachtjes vooruit zakken we in 5 minuten van 66 naar 50 meter boven zeeniveau.

Spectaculair

De Belgische Maas is bij watersporters een populaire rivier, niet alleen als veelgebruikte route naar Frankrijk, maar ook gewoon als reisbestemming: een 'retourtje Dinant'. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Maas erg mooi is – voor velen de mooiste rivier van België. Vooral het gedeelte tussen Namen en de Franse grens, ten zuiden van Dinant, is beroemd en volgens sommigen zelfs mooier dan de Lorelei van de Rijn. Op dit gedeelte is het varen spectaculair, want hoge beboste heuvels rijzen direct uit de oevers omhoog. De Maas is een regenrivier, waardoor de waterafvoer – en daarmee de stroomsnelheid – afhankelijk is van de hoeveelheid regen in het achterland. Onder normale omstandigheden zal er in het zomerse vaarseizoen niet veel meer dan een lichte stroming van 1 à 2 km/uur staan, maar in tijden van heftige regenval kan de Maas nog steeds een woeste stroom worden, met stroomsnelheden tot 10 km/uur, waarbij scheepvaart tijdelijk onmogelijk is. Ook de waterstand zal in zulke periodes flink afwijken van normaal.

GESCHIEDENIS

Al in de Romeinse tijd werden delen van de Maas gebruikt voor transport en vervoer. Maar omdat de Maas in die tijd een

ongetemde rivier was, was een vaartocht over de Maas niet zonder risico's. Door de sterke stroming was de Maas regelmatig onbevaarbaar, bovendien leverden ook overstromingen veel gevaar op. In de zomers daarentegen was scheepvaart vaak onmogelijk omdat de rivier te weinig water had. Daarom besloot de Belgische overheid in het midden van de 19de eeuw tot kanalisatie van de Maas tussen Namen en Luik door middel van stuwen. Naast de stuwen werden schutsluizen aangelegd en later werden ook stuwen in de Boven-Maas aangelegd. Dit zijn indrukwekkende hydraulische bouwwerken waarmee de waterstand heel precies geregeld kan worden.

Regelmatig zijn de kunstwerken in de Maas meegenomen in het proces van de schaalvergroting, waardoor delen van de Maas nu bevaarbaar zijn voor schepen tot meer dan 2000 ton. Wonderlijk genoeg is de aansluiting in Frankrijk hierin niet meegegaan.

Sluis Ternaaien

BEDIENINGSTIJDEN

ma t/m za: het gehele jaar 6.00-19.30 uur
zon- en feestdagen:

1 mei t/m 15 sept 9.00-19.30 uur

16 sept t/m 30 apr 9.00-18.00 uur

Midden-Maas

BEDIENINGSTIJDEN

ma t/m za: het gehele jaar 6.00-19.30 uur*

zon- en feestdagen:

1 mei t/m 15 sept 9.00-19.30 uur

16 sept t/m 30 apr 9.00-18.00 uur

* Sluizen Grands Malades en Andenne-Seilles hebben ruimere bedieningstijden: 6.00-22.00 uur

Van industrie naar beboste hellingen

In de Maas tussen Luik en Namen liggen vier sluizen over een afstand van 68 kilometer. De Maas stroomt hier bijna oost-westwaarts. De doorvaart door Luik is indrukwekkend, met veel drukte op de kades, een enorme hoeveelheid bruggen en de imposante skyline. Hoewel ten zuidoosten van Luik al heuvels langs de rivier verschijnen, vooral aan de zuidoever, is dit nog niet het deel van de Maas waar iedereen lyrisch over spreekt. De oevers van het gedeelte tussen Luik en Hoei (Huy) zijn voor een groot deel bezet met industrie

van allerlei soorten, van cementfabrieken en hoogovens tot een kerncentrale. Dit deel van de Maas is ook het drukst met beroepsvaart en hier varen schepen tot meer dan 2000 ton. Tussen Hoei en Namen is de Maas bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton. In dit deel van de rivier is al veel minder industrie; opvallend is wel het grote aantal afgravingen. Tussendoor begint de rivier steeds landelijker te worden, ook worden de heuvels steeds steiler en meer bebost. Bij het dorpje Marche-les-Dames zijn steile rotshellingen en op een stuk of vijf plaatsen ligt een eiland in de rivier. Als je een beetje geluk hebt met de sluizen is de afstand Luik-Namen goed op een dag te doen, maar gezien de ligging – ongeveer halverwege – is Hoei een logische en leuke tussenstop.

Sluizen

Naast de vier sluizen ligt steeds een stuw in de rivier. De eerste twee sluizen na Luik – respectievelijk sluis Ivoz-Ramet (verval



4,45 m) en sluis Ampsin-Neuville (verval 4,8 m) – liggen aan de zuidoever, terwijl de stuw aan de noordoever ligt. Beide sluizen hebben dubbele sluis kamers, waarvan alleen de grote van 135,5 x 16 meter in gebruik is. In en op de sluiswand liggen de bolders niet te ver uit elkaar, waardoor schutten geen problemen oplevert. In de derde sluis vanaf Luik – sluis Andenne-Seilles (verval 5,25 m) – liggen de bolders weer wat ver uit elkaar, waardoor met name stijgend schutten wat lastiger is. De invaart van de sluis ligt hier aan de noordoever. Sluis Grands Malades (verval 3,9 m) ligt vlak bij Namen en hier is de invaart weer aan de zuidkant. De bolders liggen ook hier vrij ver uit elkaar.

UITGELICHT

Luik

Luik is de grootste stad van Wallonië, de grootste binnenhaven van België en de derde binnenhaven van Europa. Luik is al een oude stad, ontstaan in 705 op de plek waar rond het graf van bisschop Lambert een bedevaartsoord ontstond. Al gauw groeide de nederzetting uit tot een welvarende stad, waar ook de bisschoppelijke zetel gevestigd was. De stad groeide uit tot een religieus centrum,

wat tot gevolg had dat vele kerken werden gebouwd. Lange tijd was Luik een prinsbisdom en tevens een belangrijk centrum van kunst. Maar zoals bij veel Belgische steden is ook hier in de loop van de eeuwen veel verloren gegaan. Soms door oorlogsgeweld, zoals in 1468, toen Karel de Stoute de gehele stad liet afbranden, of in de Tweede Wereldoorlog, toen Luik door meer dan 1500 V1- en V2-bommen werd getroffen. Maar soms ook door de bevolking zelf: uit onvrede met het bisschoppelijk bestuur sloopte de Luikse bevolking in 1794 de St.-Lambertuskathedraal.



Langs de Maas staan soms paleisachtige optrekjes.



Om de zoveel kilometer op de Maas moet er weer geschut worden.