

Met de kajak op de Westerschelde

v27 dec 2018

Traject van Waarde (jachthaven) tot Ellewoutsdijk.

Dit traject volgt de rechter Schelde oever langs het Middelgat. Voor wie beschikt over zeekaarten: kaart 1803.3 Westerschelde van Borssele tot Kruiningen 1:50.000 . Voor wie niet over de kaart beschikt geven we een schets op blz 3 met enkele relevante boei nummers met de kleur van de boei.

We starten de tocht bij hoog water in de jachthaven van Waarde. Ofwel starten we een 3 uur voor de middagstop met laag water in Terneuzen vanaf het strandje in Hansweert, juist stroomafwaarts van de voorhaven van Hansweert. De middagpauze is bij laag water ter hoogte van fort Ellewoutsdijk, recht over Terneuzen.

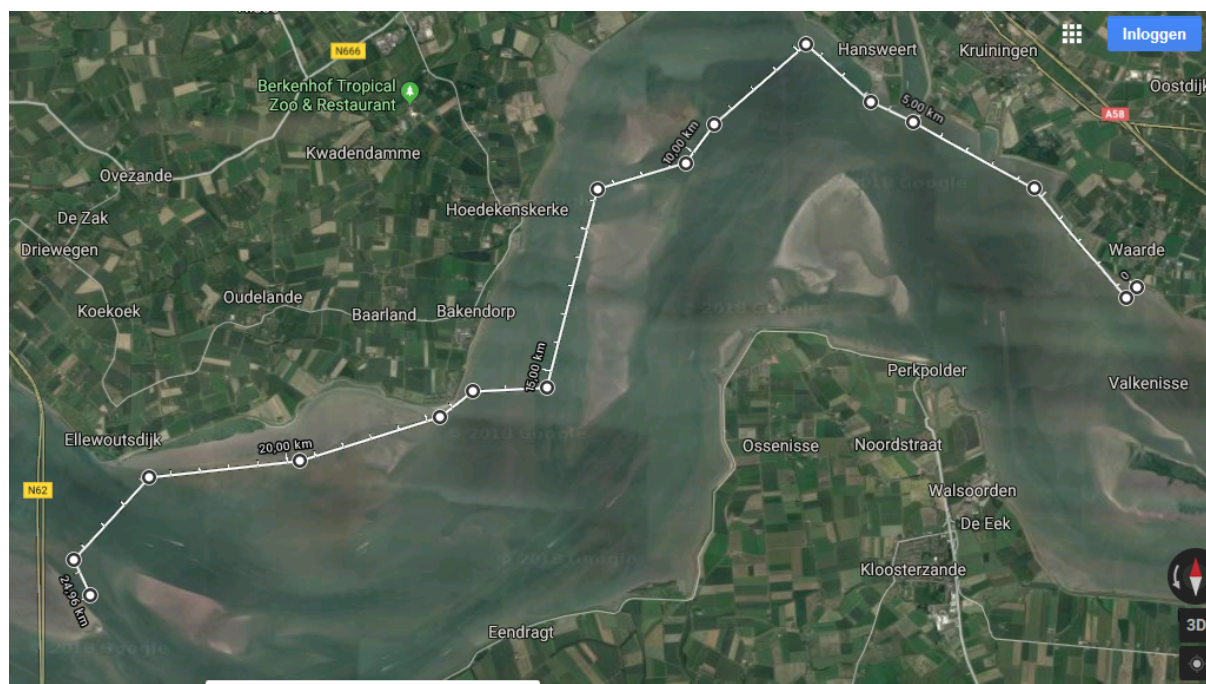
Het is een tocht met heel wat veranderlijken. Springtij of dood tij, en alles daartussen, hebben andere mogelijkheden en risico's die, samen met het weer, de tocht gaan bepalen.

Op de grafiek blz 2 (in Paal) zien we dat het ene hoogwater nogal verschilt van het andere, hetzelfde geldt voor laag water. Onze (officiële Belgische) getijdentabellen geven de hoogte tegenover het 'referentiepeil Ukkel' in TAW, op de zeekaarten staat de waterhoogte in LAT of 'lowest astronomical tide'. We zien dat we bij springtij een getij hoogteverschil (tussen hoog en laag water) kunnen hebben van een 5 meter en bij dood tij een goede 3 meter. Het spreekt voor zich dat dit grote invloed zal hebben op de stroomsnelheid en dus ook op de turbulenties en stromingen in het water gezien de verscheidenheid aan geulen en ondiepten. Op sommige plaatsen in de Westerschelde wordt 2 tot 3 meter per seconde (een 7 tot 10 km/u) stromingssnelheid gemeten en als dan ook de wind nog tegen zit is het niet haalbaar. Zet daar nog wat boeggolven over of wat wind en dan zien we dat een en ander goed bekeken moet worden.

Een 'zachtaardige' boeggolf kan door ondiepte of onderstromen veranderen in branding. En in tegenstelling tot een gewone golf verplaatst dit de kajakker wél. Enige ervaring met brandingvaren kan dus nuttig zijn op deze tocht.

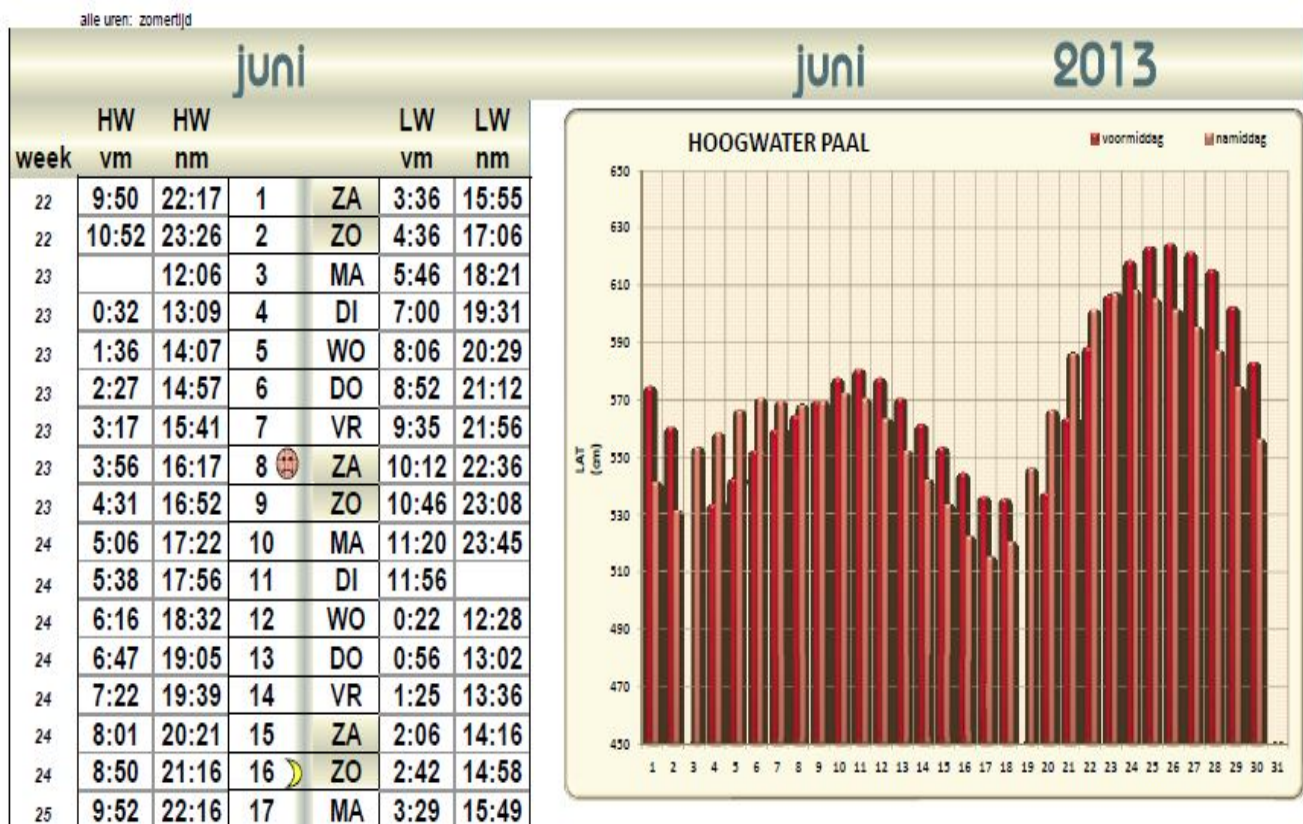
Het is natuurlijk belangrijk de risico's in te schatten en niet opeen te stapelen. De belangrijkste te beoordelen elementen zijn de watertemperatuur, de windsnelheid en richting (golfrichting), het tij en/of de stroming (springtij, dood tij, ..), de lucht (gevoels)temperatuur, regen of mist en eventueel de toestand van de weg en het verkeer. Het is altijd de risico's inschatten en, ook al is het soms moeilijk, bij twijfel start ik niet, ook als ik niet alleen vaar. In groep varen is ook anders dan alleen. De voorbereiding is al heel anders, soms ook de uitrusting.

De risicoanalyse is met vertrek en aankomst in de jachthaven van Waarde (50 km in totaal).

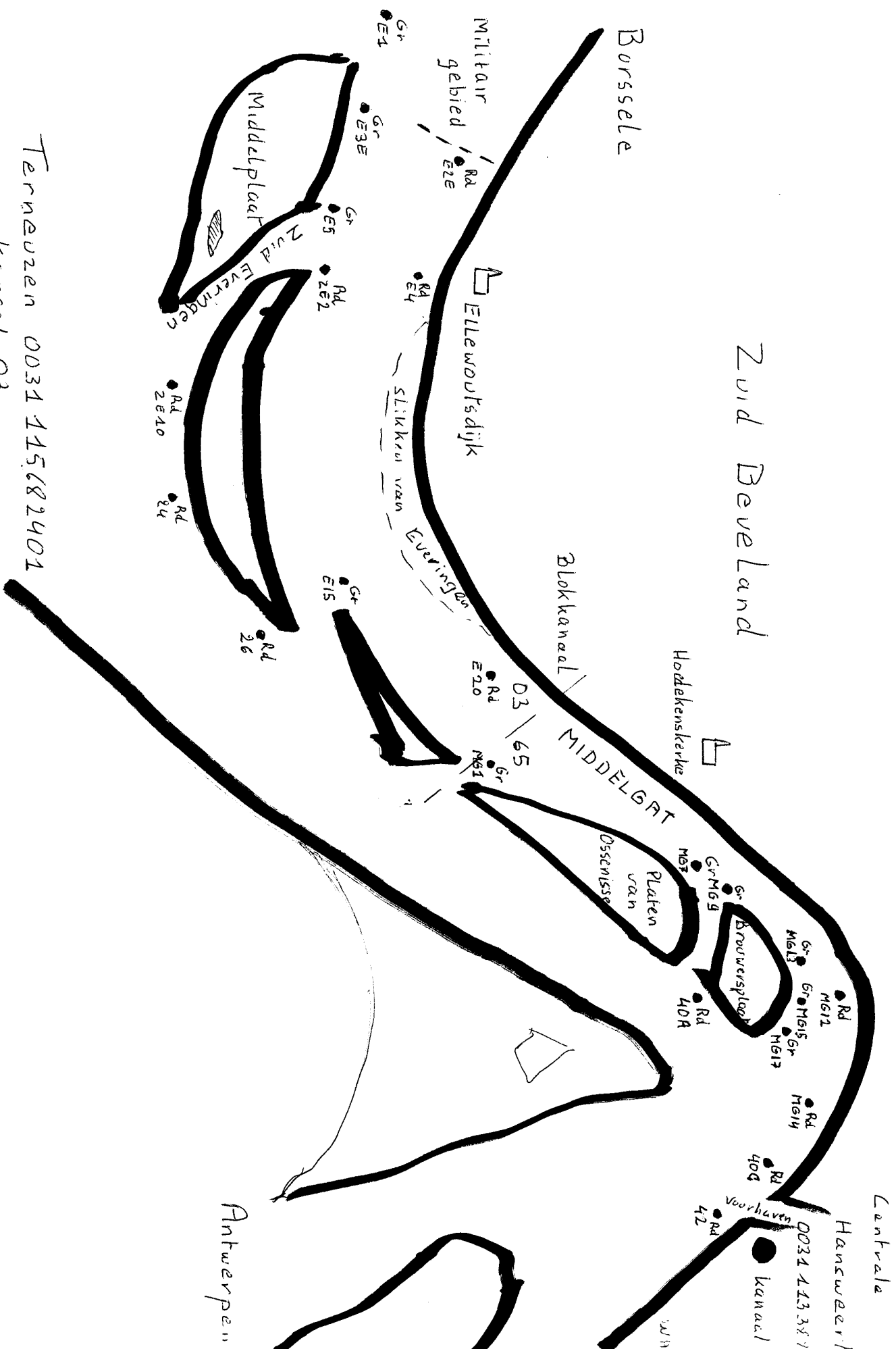




Zoals te zien is is de instap bij hoog water vrij gemakkelijk, de trap in de oeverbekleding, naast het hekje, is nu helemaal onder water. Als het water niet verder stijgt kan de auto hier blijven staan. Het waterpeil is nu 5m70 LAT maar er kan een halve meter bijkomen bij springtij (zonder stormtij). Het is dus wel even uitzien of niet op de hogere parking geparkeerd moet worden.



Ternaaien 0034 115682401
kanaal 03



Vanuit de jachthaven van Waarde gaat het langs de oever naar de voorhaven van Hansweert. Op de tekening boei 42 Rd (Rd = rood, Gr = groen), een afstand van een 5 km. Nu is de stroming stilaan op gang aan het komen en hier aan boei 42 is er nu veel turbulentie (woelig water). De beroepsvaart die van richting Antwerpen komt snijdt de hoek kort af om niet door de stroming de ingang van de voorhaven voorbij te varen. We hebben hier dus een gevaarlijk punt waar we dicht bij de oever in woelig water, waar door de boeggolf branding kan ontstaan, moeten wachten tot we kunnen oversteken (AIS op de smartphone, tablet of AIS ontvanger kan een nuttig hulpmiddel zijn

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:3.959/centery:51.439/zoom:12>). Ook opletten voor schepen die eventueel uit de voorhaven of het Middelgat komen. Bovendien liggen we in de dode hoek van de Centrale van Hansweert zodat die niet kan zien wat er zich aan die hoek afspeelt. Als ze u gezien hebben zullen ze de beroepsvaart verwittigen dat er zich een 'kano' bevindt op de hoek van de voorhaven. Als ge bovendien zou omgaan en niet succesvol kunt rollen gaat ge door de stroming dwars door de vaarroute de voorhaven oversteken. Geen ideale toestand, het is hier dus opletten. Ik hou hier de boeg in de golven om verplaatsing door eventuele branding en de kans op omgaan te beperken. Voor een groep zou ik aanraden hier zeker bij mekaar te blijven en als er iemand omgaat Centrale Hansweert te verwittigen en de kajak en zwemmer (zelfs tijdens het inklimmen) te slepen buiten de vaarroute, dus hoogst waarschijnlijk is binnenvaren in de voorhaven, zo dicht mogelijk tegen de kade, de beste optie.

De vaarroute van de voorhaven wordt door de groep (ik zou zeggen per 5 als het er meer zijn) 'in front' (naast mekaar) dwars overvaren. Als van koers veranderd moet worden om een schip voor te laten gaan dan gaat men in kiellinie (achter mekaar) en houdt bakboord aan bakboord (zoals auto's mekaar kruisen, behalve in Engeland). Het is te vermijden uit mekaar te stuiven zoals mussen als een schip niet te vermijden valt omdat dan de stuurman van het schip ook niet direct ziet hoe hij moet varen. In principe vermijden we dat beroepsvaart moet uitwijken of vaart minderen, bovendien kunnen grote schepen ook niet snel of veel reageren. Als ze gehinderd worden zal er snel bezoek zijn van Politie of Rijkswaterstaat, sommige van die schepen moeten hun lading voor een bepaald uur leveren zodat zij met oponthoud niet gelukkig zijn. Ik let er altijd op dat ik mijn koers aanpas zo lang ik de stuurhut zie. Als ik die zie is de kans groot dat ook de stuurman ziet wat ik doe en wat ik van plan ben. Ik reken niet op eventuele boegcamera's, voor radar zijn we zo goed als onzichtbaar. AIS class B voor pleziervaart zou kunnen maar heb ik nog niet weten gebruiken met de kajak, het is ook niet bruikbaar voor snelle koerswijzigingen.

Mocht het schip toch niet rechtdoor varen zoals verwacht dan zal hij bij middel van de scheepshoorn zijn richtingverandering kenbaar maken. Twee korte geluidsignalen (2 x 1 sec) is 'ik ga bakboord', één kort geluidssignaal (1sec) is 'ik ga stuurboord'. De groep past zijn koers dan zo nodig aan. Best is dat de uiterst linkse of rechtse vaarder bij 'in front varen', of eerste vaarder bij 'kiellinie', de koers(wijziging) aangeeft. Uiteraard moet ieder voor zich bepalen wat voor zijn eigen veiligheid en die van alle anderen de beste optie is, maar wel met voorkeur om bijeen te blijven. Als er tijd genoeg is (bv springtij) kan men ook een eind in de voorhaven varen en dan kruisen, wat soms minder risico inhoudt.

De hoofdvaargeul in de Westerschelde is verboden voor kajakkers (manueel voortbewogen schepen) en er is geen tolerantie. De zijvaargeul(en) mag dwars overgestoken worden, uiteraard mag men uitwijken (en in langsrichting varen of kiellinie gaan) om schepen te laten voorgaan. Ik heb hier nog geen enkel tocht gemaakt zonder dat Politie of Rijkswaterstaat ver of dichtbij voorbijkwam. Ook opletten voor lege binnenschepen die door hun zeer geringe diepgang wel eens dicht tegen de betoning durven varen en dan verrassend dichtbij komen.

We hebben nu de voorhaven gekruist en zijn aan boei 40C (Rd). We varen die voorbij richting MG14 (Rd) om wat afstand te nemen met de voorhaven. Als er een schip zou uitvaren en richting Middelgat draaien dan zitten we daar kort tegen én zij gaan met de stroming mee. Met de marifoon op het blokkanaal kunnen we wel horen wat er gaande is maar het is toch beter wat op veilig te spelen. Snelle motorboten (pleziervaart) melden zich niet. Ook wij (al wie een marifoon heeft van de pleziervaart) zijn slechts verplicht 'te luisteren'.

We zijn nu het strandje voorbij gevaren waar we ook kunnen starten en dit zelfs op de kortste dagen van het jaar zonder in het donker te moeten varen, wat ik op dit traject niet bepaald zou aanraden. Overigens is bij slecht zicht varen (zicht minder dan 400m) met wit navigatielicht, rondom zichtbaar, verplicht. De tocht verder is hetzelfde als vanuit Waarde.



Nu kunnen we de vaargeul van het Middelgat dwars oversteken richting 40A (Rd) om zo via de geul onder de Brouwersplaat richting MG7 (Gr) te varen. Op de Brouwersplaat (of omgeving) is de kans groot om een groep zeehonden aan te treffen. Ze zijn hier redelijk schuw zodat ik vermijd te dicht te komen zodat ze niet gestoord worden. Soms gaan ze toch te water en komen ze dichterbij om te kijken. Soms zwemmen ze ook een tijdje achter de kajak wat de indruk geeft dat ze ons liever kwijt dan rijk zijn. Hier blijf ik meestal langs de groene boeien omdat aan de overzijde (de oever) de vaargeul vrij dicht tegen de oever loopt en dus uiteraard de scheepvaart ook kort tegen de oever vaart met u daar dan tussen. Bij hoog water gaan de boeggolven dan tegen de beklede oever zodat er kruisgolven kunnen ontstaan. Eens het zand zichtbaar wordt aan de voet van de oeverbekleding is dat risico verdwenen. Dit fenomeen is nog sterker als men de tocht maakt langs de linkeroever, bv van het verdrongen land van Saeftinghe naar Terneuzen omdat men dan te maken heeft met de boeggolven van de grote zeeschepen die in de hoofdvaargeul tegen de getijstrooming in richting Antwerpen varen. Anderzijds als men langs de zandbank vaart, of tegen de oever als het zand zichtbaar is, dan kunnen de boeggolven (of golven veroorzaakt door de wind) overgaan in branding.

Ter hoogte van E20 (Rd) - MG1 (Gr) moet men van blokkanaal veranderen op de marifoon. Het wordt nu kanaal 03 van Terneuzen (in dual met 16, het algemeen noodkanaal). Bij een noodoproep is het ook altijd interessant de boeinummer mee te geven daar dit direct de juiste lokalisatie geeft voor de hulpdiensten.

Op de Hoek van Baarland, iets voor boei E20 (Rd) en na de MG4 (Rd) kan men gemakkelijk landen op het strand van de rechteroever. In de zomer zijn daar ook heel wat strandgasten en zwemmers. Hier kan men een deel van de bocht afsnijden door over de slikken van Everingen te varen. Een stilstaande (branding)golf zal de rand van de banken aanduiden waar men eventueel nog kan varen. Dit is afhankelijk van de getijhoogte. Bij een verkeerde keuze zal men moeten uitstappen en te voet verder gaan. Tot hiertoe is het mij altijd gelukt te overvaren al was het soms met de hakken over de sloot. Men kan wel voor het uitstappen eens nagaan met wat voor slijk men te maken heeft, in het midden van de Schelde wordt het zachte slijk op de zandbanken denkkelijk door de strooming weggespoeld, en is het meestal hard zand, maar dat is op de oever minder het geval en ik loop liever niet het risico mijn schoenen te verliezen.

Iets voor Ellewoutsdijk kan men dan oversteken naar de boei E5 (Gr) tegenover boei E4 (Rd) voor Ellewoutsdijk. Ik land meestal in de geul van 'Zuid Everingen' waar ook een van de hoogste punten van de zandbanken zich bevindt, dat slechts zelden onderloopt (ter hoogte van boei ZE3). Landen op het strand van de oever voor Ellewoutsdijk kan ook. Wie wat verder wil varen kan wellicht tot boei E1 (Gr)

maar nadert wel een havengebied waar mogelijk bijzondere toelatingen voor nodig zijn. Langs de oeverzijde is er een militair oefengebied aangeduid vanaf boei E2E (Rd). Waarschijnlijk is dat overvaarbaar als er geen activiteiten gepland zijn (dat is de 'normale' regel omdat anders een groot deel van de Nederlandse wateren voor pleziervaart ontoegankelijk zou zijn) maar ik heb over die activiteiten, of de planning ervan, niets kunnen vinden.

Bij laag tij stoppen we normaal gezien ter hoogte van de lijn Ellewoutsdijk/Terneuzen. We zien ook hier dat de kentering (verandering van de richting van de stroming) pas inzet als het waterpeil al terug aan het stijgen is, dus ruim na laag water. De stromingsrichting kan blijken uit de schuine stand van de boeien en zo kan men zien dat er soms keerwater staat in een geul of dat de stroming in de zijgeulen niet direct blijkt uit de stromingsrichting in de hoofdgeulen. Voor de kajaker is de stromingsrichting niet direct van levensbelang maar moest men in de situatie van zwemmer terecht komen dan is de stromingsrichting wel van groot belang om een keuze te maken waar men naartoe gaat zwemmen. Tegen de stroming in is zelden een haalbare optie. Bij slecht zicht (plotse regen bv), en men zich niet kan oriënteren naar de volgende boei, is het zog van een boei een goede indicatie voor de richting waarin de volgende boei zich bevindt.

De terugtocht kan via dezelfde route. Door de stroming kan het nu wel redelijk woelig worden aan de rand van de slikken van Everingen. Wie dat wil vermijden volgt dichters de rode boeienlijn maar wel aan de buitenzijde van de vaargeul. Men kan ook langs de andere kant van de Middelplaat terugkeren door de Zuid Everingen door te varen en dan rond de Middelplaat via de boeien ZE10 (Rd), 24 (Rd) en 26 (Rd) en van daar terug naar het middelgat E15 (Gr). Men vaart daar wel naast (en buiten !!) de hoofdvaargeul waar aan die zijde ook de grote zeeschepen koers zetten, tegen de stroming in, naar de Noordzee. De te verwachten boeggolven zijn dan ook van een ander formaat.

Bij de terugtocht is nog een belangrijke keuze te maken ter hoogte van Hoedekenskerke boei MG7 (Gr). Als men terug de geul neemt onder de Brouwersplaat is het, zeker bij springtij en sterke stroming, opletten dat men niet in de hoofdvaargeul terecht komt aan boei 40A (Rd). Door het samenkomen van allerlei stromingen kan het daar nu redelijk woelig water zijn en is men geneigd om dichters naar de hoofdvaargeul te varen. Ik ben daar dan ook door de stroming te ver doorgeduwd en direct onderschept door de rivierpolitie. Ik ben er vanaf gekomen met een 'geregistreerde waarschuwing' maar dat is niet gegarandeerd. Bij sterke stroming (springtij) is het dus aangewezen de Middelpaat vaargeul te volgen langs boei MG13 (Gr) en zo het risico van in de hoofdvaargeul te geraken te vermijden. Men kan aan de boei MG15 (Gr) beslissen om de vaargeul Middelpaat over te steken naar MG 12 (Rd) omdat het daar minder breed is en men beter zicht heeft op de vaartuigen vanuit alle richtingen, ook zij die eventueel uit de voorhaven komen en richting Middelpaat gaan.

Wie vertrokken is aan het strandje van Hansweert zal daar denkkelijk ook moeten landen. Het is een nogal steil strandje zodat bij iets of wat aanlandige wind, en dus ook golven (met branding) in die richting, een 'technische landing' wellicht aangewezen is (uitstappen en zwemmen). Dan wordt de stromingsrichting wel belangrijk en ik zou niet kunnen zeggen of daar keerwater zit. Ik kies dus voor het midden van het strandje, ook voor de gewone landing. Zwemmen of niet is niet altijd een vrije keuze, tot hiertoe is de zijdelingse landing al wel altijd gelukt.

Voor wie vertrokken is in Waarde moet nu terug de voorhaven dwarsen. Ook nu weer opletten voor de schepen die de bocht afsnijden. Maar aan deze kant heb ik nog nooit het 'woelig water' ervaren dat ik aan de stroomopwaartse kant van de voorhaven heb meegemaakt. Hier ook biedt de Centrale van Hansweert bijstand door de schippers te verwittigen maar nu zijt ge wel binnen hun gezichtsveld. Als men voor hoog water aankomt in de jachthaven van Waarde kan het zijn dat ge materiaal en kajak de trap op moet zeulen. Als ge veel te vroeg zijt kunt ge niet binnenvaren, de haven staat droog bij laag tij. Ge kunt natuurlijk ook wat wachten dan gaat ge vanzelf omhoog, bijna tot aan de auto.

Wat de uitrusting betreft dat is, buiten de wettelijke verplichtingen, een persoonlijke afweging. Ik vermeld die dan ook soms op de tochtverslagen en in het document 'materiaallijst' <http://blog.seniorennet.be/kajak/>.

Daar ik meestal alleen vaar moet ik rekening houden met enkele persoonlijke factoren zoals mijn ouderdom (geb. 1943), een knie die niet meer optimaal is en het feit dat als ik moet plassen er niet lang meer kan gewacht worden, wat zeker lastig is in een droogpak en op 'groot water'.

Een beperkt overzicht dus (maximale winter uitrusting):

- In het voorcompartiment twee waterdichte zakken, een met noodmateriaal en één met reserve kleding en shelter.
- In de cockpit een voetmatje en een handpomp.
- In het achtercompartiment de helm met navigatielicht en verstraler *, de kajakkar, waterdichte zak met eten en drinken, (lege) waterdichte grote kitzak met draagriem, alle documenten (registratie kajak, marifoonregistratie, document marifoon operator,...).
- *Kleding volgens watertemperatuur, nu is dat thermisch acril ondergoed, fleece onderpak, gewone broek en trui, droogpak, kajakchap (met in de dijbeenzak de meest essentiële 'eerste hulp'), twee paar sokken, neopreen schoenen, (werk) handschoenen, verschillende hoofddeksels.*
- *Zwemvest met daaraan bevestigd de marifoon, in de zakken de waterdichte GPS, waterdichte GSM, 2 handfakkels, korte sleeplijn (5m) met musketons, leesbril, mes, fluitje, fototoestel.*
- *Reddingsvest met CO² capsule (automaat buiten dienst).*
- *condoomkatheter met urinezak ½ liter (ook voor de dames bestaat er een aangepaste uitrusting, zie oa de (zweef)vliegsport).**
- op het voordek : Dektas met drinken, zonnecreme, waterdicht zakje met reserve muts en skihandschoenen, chemische waterbestendige handwarmers, zonnebril, enterhaakje, een vaste peddelfloat en tweedelige stevige reserve peddel.
- Veiligheidslijn bevestigd aan een 'snel los gordel'.
- Vaste sleeplijn met noodontkoppeling (om mij te laten slepen).
- Op het achterdek uitklapbare vlotters die voor extra stabiliteit zorgen zo nodig. Ik heb ze gelukkig nog nooit 'nodig' gehad maar ze zijn wel uitgebreid getest (zijwaarts surf in de branding vlotters in- en uitgekapt, rollen met ingeklapte vlotters (door Dimitri), varen met achteropkomende golven, inklimmen, vlot bereiken van de inhoud in het achtercompartiment, stabiliteit bij verlies bewustzijn of evenwicht, gebruik van een kajakzeil)



* Dit is de uitrusting die ik als 'zwemmer' zou hebben in het geval ik de kajak verlies. De helm met navigatielicht en verstraler kan daar in sommige gevallen ook nog bij horen.

Paul Nollen <http://blog.seniorennet.be/kajak/>
AKKC <http://www.akkc.be/>