

WADVAARDERS BE RICH TEN

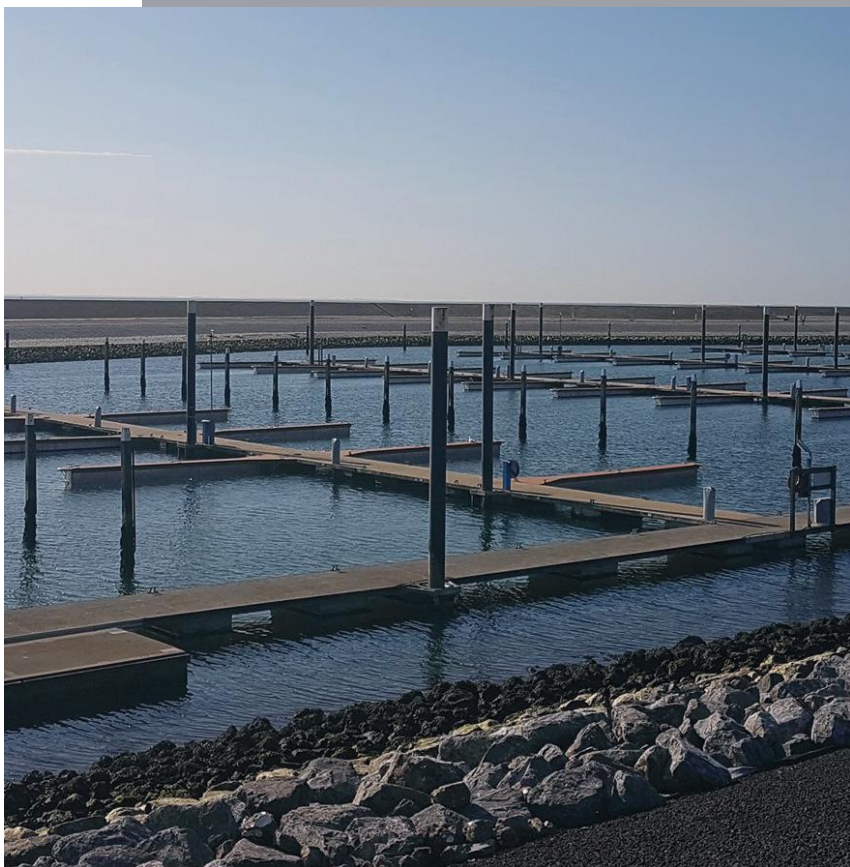
- ◆ ZESDE LUSTRUM WADVAARDERS
- ◆ AIS EN RADAR, WERKING EN NUT
- ◆ THEMA: DUURZAAMHEID
EN RECREATIEVAART
- ◆ VERHAAL: TASTEN IN HET
DUISTER

WADVAARDERS VERENIGING VOOR VRIJ EN VERANTWOORD VAREN OP DE WADDEN

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107





*Foto: De Bevoorrading,
Waddenhaven Texel.*

Vooraf

Bij het ter perse gaan van deze Berichten voorjaar 2020 is Nederland in de ban van het coronavirus. Waddenhavens zijn dicht, ook voor zelfvoorzienende jachten, een redactielid van deze Berichten werd na overnachten aan de drijfsteiger van de zoute kant van Den Oever door de havenmeester weggestuurd.

Voor Wadvaarders zijn het tegelijkertijd dagen en weken voor nieuwe zeilplannen. Met overnachten op anker of droogvallend is het gehele Waddengebied te bezeilen en daar mogen wij dankbaar voor zijn.

Voor diegenen die toch liever het einde van de coronapandemie afwachten en de boot in de box houden, bevat deze aflevering van de Berichten een schitterende uitvouwkaart van het Nederlandse en Duitse Waddengebied om thuis bij weg te dromen. Een fraaie kaart die uitgespreid thuis op tafel aanleiding kan zijn voor nieuwe plannen.

Ook in coronatijden wenst de redactie u gezondheid, een behouden vaart en hou vol!

Redactie Wadvaarders Berichten



30 jaar Vereniging Wadvaarders!

Traditiegetrouw vindt de Wadvaardersdag in een lustrumjaar plaats op een van de eilanden en deze keer was dat op Schiermonnikoog. Met 120 deelnemers zouden we blij zijn geweest maar het werden er maar liefst een kleine 200. Met kunst- en vliegwerk zorgde de catering ervoor dat ook dit goed kwam.

Door de presentaties van de vier oud-voorzitters werden we meegenomen in de geschiedenis van onze vereniging. We begonnen vooral als een protestvereniging, maar door de jaren heen werd overleg steeds belangrijker. Blijkbaar moest eerst 'een steen in de vijver gegooit worden' voordat overheden, natuurorganisaties en vaarrecreatie elkaar vonden aan de bespreektafel.

Onze vereniging voorziet kennelijk nog steeds in een behoefte.

Dat geeft een ander probleem: hoe blijven we als bestuur in contact met de leden? Wij zijn ons dit bewust en denken erover na hoe dat eventueel beter kan. De nieuwsbrief en de Wadvaarders Berichten zijn daarbij onmisbaar. Van belang is dat de leden op de hoogte blijven van wat er achter de schermen gebeurt, met name binnen al die verschillende overlegstructuren.

Er staan binnen en buiten de vereniging grote dingen te gebeuren, zoals onze nieuwe website en de nieuwe beheerstructuur van de Waddenzee.

De website is geheel vernieuwd. Het ziet er fraai uit en maakt veel zaken gemakkelijker, zoals beheer van het ledenbestand. Een heel team heeft zich hiermee bemoeid, met name Wim Blankenstijn. Die hebben we hiervoor, en voor al z'n andere activiteiten voor de vereniging, erelid gemaakt.

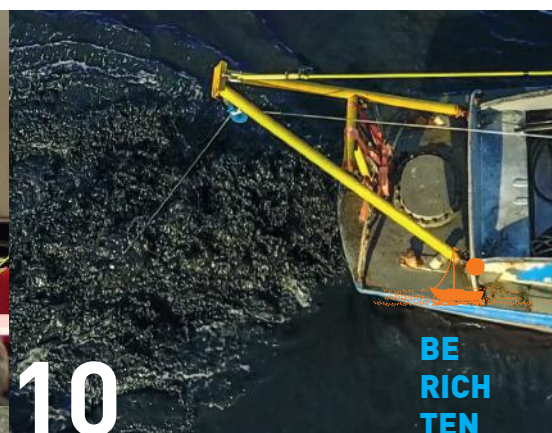
INHOUD

Om orde te scheppen in de bestaande wirwar van bestuurders, beheerders en belanghebbenden was in het huidige regeerakkoord afgesproken, dat er een nieuwe beheerstructuur voor de Waddenzee moest komen. Als Wadvaarders hebben we via het Verbond Vaarrecreanten Waddenzee (VWW) een plek in het Omgevingsberaad Waddengebied gekregen, één van de drie poten van die nieuwe beheerstructuur. Ik zit daar samen in met Cees van Roon (oud regiovertegenwoordiger van het Watersportverbond) namens de gehele recreatie.

We kunnen nu in het hoogst haalbare overlegorgaan van de Waddenzee onze standpunten laten horen en onze positie versterken. In de Berichten van het najaar zal ik uitleg geven over deze nieuwe organisatie.

De Wadvaarders blijven in beweging en ook na dit lustrum komen we weer op voor de belangen van onze mooie vereniging!

De hele wereld staat op z'n kop door het coronavirus. Dit heeft grote impact op ons leven met soms ook forse gevolgen, waaronder het quarantaine- en sociale afstandsbeleid. Dit is ook van invloed op ons als Wadvaarders. We moeten ons erbij neerleggen, het is even niet anders. Ik hoop dat jullie dit kunnen volhouden en ik wens jullie allemaal een goede gezondheid toe!



4 Zesde lustrum Vereniging Wadvaarders

Kort verslag van de Wadvaardersdag op 25 januari 2020 op Schiermonnikoog.

6 Interview: Kor Wijngaarden, "Overtuigen met gedegen argumenten"

Elisabeth Spits spreekt Kor Wijngaarden bij gelegenheid van zijn afscheid als bestuurslid.

10 Schroefwoelen bij Schier

Hans Danel vertelt over de uitdagingen om de Waddenhaven Schiermonnikoog op diepte te houden.

14 Motorschip de Vriendschap komt los met kombuis omhoog

Aad van der Ploeg weet uiteindelijk onder Terschelling los te komen met zijn 26 meter lange motorschip.

16 AIS en radar. Werking, gebruik en nut

Rob Leemans schept duidelijkheid over het gebruik en beperkingen van AIS met als doel een veiliger vaart.

23 Boordbibliotheek

Elisabeth Spits bespreekt het boek 'Marifoonberichten' van Toine Heijmans

24 Van het bestuur

Actualiteiten van de bestuurstafel en erelidmaatschap voor Wim Blankenstijn

26 Dossier Duurzaamheid

Jan Röben zet de thema's op een rij waarvoor ook Wadvaarders verantwoordelijkheid nemen

30 Tasten in het duister

Eilard Jacobs schut 's nachts door de sluis en trotseert alles zodat hij in het stikdonker in Greetseel weet aan te komen

33 Wadvaarderswinkel

Plus informatie over de nieuwe Wadvaarderskalender 2020

35 Erecode voor Wadvaarders

36 Column mevr. M.C. Haes

Opnieuw legt mevrouw Haes de vinger op de wonde


WADVAARDERS
BERICHTEN
Inleverdatum
kopij

Kopij voor Berichten najaar uiterlijk
11 september 2020 naar de redactie:
berichten@wadvaarders.nl

Zesde lustrum Wadvaarders

25 januari 2020



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

4

Afgelopen zaterdag 25 januari heeft de Vereniging Wadvaarders al weer zijn zesde lustrum gevierd tijdens zijn 30e Wadvaardersdag. Dit keer op Schiermonnikoog in het Cultureel Centrum De Stag. Nadat de ruim 180 deelnemers met de veerboot op Schier waren aangekomen, werden ze met bussen naar de Stag gebracht.

DROOG LAG HET SCHIP

*Ver over het Wad het geluid van een hond,
twee veerboten, laat avond, onder een lage
horizon.*

*Hoe de zon weegleed, de slenken in,
een windstille zee de ruimte achter het
alfabet spiegelde.*

*Droog lag het schip, nevels en mist raakten
aan oude, voorwereldse tijden.*

*Te dromen lag ik, dronken in de roef, en
zag, tuimelend door de eeuwigheid,*

*hoe het Wad uitgebouwd was met dammen,
dijken en zoemende energiefabrieken,*

*hoe boven Wierum-City een heli
tussen hoogspanningskabels verstrikt zat.*

*In het gak-gak-gak van blinde ganzen ver-
stond ik 't wad verpatst, 't wad verpatst, o,*

*gak-gak-gak tot ik wakker schoot,
verward met mijn hoofd tegen de luiken sloeg.*

*Vanaf de boeg zag ik het zwerk, water spoelde
over de plaat, los kwam ik uit de Tijd.*

Eeltsje Hettinga, 12 december 2019

Wadvaarderstrofee

De ochtend begon om 11 uur met een reeks sprekers. Burgemeester Ineke van Gent heette iedereen van harte welkom op het eiland, waarna commissaris van de koning Fryslân Arno Brok, maar nu als voorzitter van het Regio College Wadden (RCW), de Wadvaarders Wisseltrofee komt terugbrengen. Elk jaar wordt de trofee aan een organisatie uitgereikt als waardering voor de rol die de organisatie vervult voor het Waddengebied, de vaarrecreatie in het bijzonder. Elk jaar voegt die organisatie iets toe aan de trofee. Het RCW heeft een plastic waterflesje met een gedicht van Eeltsje Hettinga in het Fries en in het Nederlands aan de trofee toegevoegd. Het gedicht wordt door de dichter zelf voorgelezen in het Nederlands en in het Fries. Aansluitend is de Wadvaarderstrofee uitgereikt aan de gemeente Schiermonnikoog in de persoon van wethouder Erik Brands, als blijk van waardering voor de zorg van de gemeente voor de jachthaven.

Nadat de wethouder een lofzang over Schier heeft gehouden komen achtereenvolgens vier van de vijf oud-voorzitters van onze vereniging kort aan het woord en belichten de ontwikkeling van de vereniging van de start in 1990 als vooral actiegroep voor behoud van de vaarrecreatie en van de mogelijkheden

om droog te vallen tot de heden ten dage in brede kring geaccepteerde overlegorganisatie, die bereid is verantwoordelijkheid te dragen voor veilig en ten opzichte van mens en natuur verantwoord varen op de Waddenzee en betrokken is bij tal van aspecten rond het beheer van de Waddenzee. De vereniging Wadvaarders pleit voor uitgebalanceerd beheer van de Waddennatuur en vaarrecreatie.

Na de lunch splits het gezelschap zich op in groepen voor excursies over het eiland en de haven of voor workshops binnen. Als iedereen om 3 uur 's middags zijn koffie of thee binnen heeft, houdt Koos Dijksterhuis een onderhoudend verhaal aan de hand van een uitgebreide fotoserie met name van de natuur op Schier. De officiële ledenvergadering erna verloopt vlot volgens plan en alle voorstellen van het bestuur worden bij acclamatie aangenomen.

Verenigingszaken

De door ziekte niet aanwezige Wim Blankenstijn werd benoemd tot erelid wegens zijn niet aflatende inspanningen voor de vereniging. Een voorstel van Maarten Snel om de Wadvaarderskalender weer in ere te herstellen werd aangenomen en diverse leden gaven aan foto's te zullen aanleveren. Een bijzonder moment was het uitluiden van Kor Wijngaarden als

ders

op Schiermonnikoog



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

5

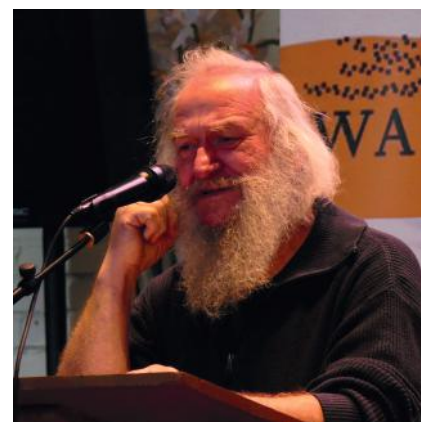


De Wadvaarderstrofee met voorzitter Rob Leemans, dichter Eeltsje Hettinga en RCW-voorzitter Arno Brok. Foto: Herman Verheij.

180 deelnemers waar er ruimte was voor 150, maar de mensen van de Stag hebben dat voortreffelijk opgevangen.

bestuurslid. Negen jaar lang heeft hij zijn stempel gedrukt, niet alleen op de vereniging Wadvaarders, maar zijn invloed op de totale Waddenscene is groot geweest. Dat wordt nog eens extra onderstreept door de loftuitingen van zowel Pam Wennekes van de vereniging van de bruine vloot (BBZ) als van Jan Stelwagen namens het Watersportverbond. Zij onderstreepten hoe belangrijk de bijdrage van Kor is geweest voor de varende gemeenschap op de Waddenzee.

Nadat iedereen zich tegoed heeft gedaan aan de overdadig aanwezige hoeveelheid pizza's werden de deelnemers die niet op het eiland zouden blijven per bus naar de veerhaven vervoerd, waar na – wel een half uur in de koude wachten – iedereen door de Silverwind werd terugbracht naar Lauwersoog.



Oud-voorzitter Karel Helder. Foto: Herman Verheij.

Interview

Door Elisabeth Spits, 'Spika'

"Overtuigen met gedege



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

6



en argumenten”

Interview met Kor Wijngaarden



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

7

Bijna tien jaar maakte Kor Wijngaarden deel uit van het bestuur van de Wadvaarders. Tijdens de Wadvaardersbijeenkomst op Schiermonnikoog is onder grote dank en onder luid applaus, afscheid van hem als bestuurslid genomen. Tijd voor een terug- en vooruitblik.

Kor Wijngaarden is een 'Fries om ú tens', een geboren en getogen Fries die niet meer in Friesland woont. In tegenstelling tot wat algemeen gedacht wordt, zijn niet alle Friezen watersporters. Toch raakte hij, in de jaren 1980, met het zeilvirus besmet. Met een Maxi 77 werd steeds groter water verkend, van de meren naar het IJsselmeer, daarna door de sluizen het wad op en door de zeegaten naar zee. Met zijn huidige schip, een traileerbare MacGregor 26, maakte hij een Grand Tour in drie etappes over de Nederlandse, de Duitse en de Deense Wadden. De Halligen herinnert hij zich als de wadden op zijn uniekst; in Nederland valt hij, om sentimental reasons, graag droog bij Terschelling.

Hoe ben je Wadvaarder geworden?

"Het jaar weet ik niet meer precies, maar ergens aan het begin van deze eeuw, ben ik lid geworden. Op een bepaald ogenblik las ik in de Berichten een oproep voor bestuursleden. En toen heb ik mijn vinger opgestoken. Al met al heb ik van 2011 tot 2020 in het bestuur gezeten, waarvan zes jaar als voorzitter."

Hoe zijn de jaren voor jou verlopen?

"Mijn voorgangers waren Jan Asselbergs en Maarten Snel. Ik heb de eerste decennia van de Wadvaarders meer op afstand meegemaakt en onder hun voorzitterschap veranderde de aanpak van de vereniging langzamerhand. Protesteren en op de barricaden staan werkte in de begintijd heel goed. Maar altijd 'tegen'

zijn kan ook een averechtse werking hebben. Op een bepaald moment bereik je meer als je ook iets inbrengt. De Erecode en het 1e Pact van Rede zijn van deze veranderende werkwijze het succesvolle voorbeeld."

Hoe heb je het voorzitterschap aangepakt?

"Het eerste jaar heb ik vooral gebruikt om alle organisaties die zich met het beheer en behoud van de Waddenzee bezig houden, te leren kennen. Dat zijn er nogal veel. In 2013 hebben we de 'Schetsschuit' georganiseerd met als resultaat het 2e Pact van Rede, de basis van de Dynamische Zonering, is hier gelegd. En de leus Vrij en Verantwoord Varen op de Waddenzee werd gewijzigd in Verantwoord en Vrij Varen op de Waddenzee. Ook waren de voorbereidingen voor het Actieplan Vaarrecreatie Wadden 2014 - 2018 in volle gang. Hiernaast ben ik naar onze collegaclubs in Duitsland en Denemarken gegaan om kennis te maken en heb me ook verdiept in de rollen die al die partijen spelen."

Het werd me duidelijk dat Overheid en Natuur dominant zijn en wij, de natuurliefhebbers met een bootje geen echte stem in het kapittel hebben, of beter gezegd hadden. Want dat was namelijk mijn doel, om daar verandering in te brengen. Het Actieplan Vaarrecreatie Wadden, waarin de Wadvaarders een belangrijke rol hebben gespeeld, heeft er aan bijgedragen dat de vaarrecreatie, en als belangrijkste vertegenwoordiger daarvan, de Wadvaarders, nu een



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

8

“Wij moeten nu gaan oogsten. Het Verbond is nu op orde en we kunnen op een inhoudelijk zwaarder niveau aan de slag.

meer gelijkwaardige positie hebben verworven naast de natuurorganisaties.

Niet alleen de Wadvaarders waren overal vertegenwoordigd, maar ook allerlei andere recreatieve organisaties, zoals het Watersportverbond, de bruine vloot (BBZ), ANWB, de Toerzeilers en de Kanobond. De Natuurclubs hadden zich al in één aanspreekpunt verenigd, de Coalitie Wadden Natuurlijk, maar de recreatie dus nog niet. Volgens mij was dat de oorzaak van onze geringe invloed, de versnippering was te groot. Het tweede punt dat mij in dat eerste jaar opviel was, dat het ons niet lukte om letterlijk meer ruimte op het Wad te krijgen. Om dat te bereiken moeten we een grotere groep vaarrecreanten vertegenwoordigen, we moeten ons verenigen. Daar hebben we als bestuur flink aan gewerkt, want dat heb je niet zomaar voor elkaar. Het kostte een paar jaar om alle partijen van het nut hiervan te overtuigen. Men moest aan het idee wennen en de voordelen ervan in gaan zien. Gelukkig is het gelukt en bestaat er nu het Verbond Vaarrecreatie Waddenzee (VWW), met naast de Wadvaarders, het Watersportverbond, de Toerzeilers, ANWB, BBZ, de Toeristische Kano Bond Nederland en de Stichting Jachthavens Waddenzee. Deze laatste meldde zich nota bene spontaan bij het Verbond aan, omdat ze inzien dat we allemaal hetzelfde doel hebben: namelijk dat het mogelijk blijft om voor je plezier op het wad te varen.

Ondertussen is er een nieuwe beheersorganisatie in het leven geroepen, het Omgevingsberaad Waddenzee. In het verleden regelden Overheid en Natuur dergelijke zaken en konden wij wel of niet aansluiten. Nu was het Verbond Vaarrecreatie vanaf het begin hierbij betrokken en is mijn opvolger Rob Leemans een gelijkwaardige partner in de nieuwe beheersorganisatie, samen met de Overheid en de Natuur en het Bedrijfsleven.”

En heeft deze samenwerking al wat opgeleverd?

“Wij moeten nu gaan oogsten. Het Verbond is nu op orde en we kunnen op een inhoudelijk zwaarder niveau aan de slag. De eerste oogst is onze positie in de nieuwe beheersorganisatie, we zitten nu aan tafel. Ook zullen we zwaarder moeten inzetten op de wetenschap, anders komen we nog steeds geen stap verder. Dat is nodig, want wat ik merkte was dat er vooral naar de wetenschap geluisterd wordt. Zij hebben hun eigen perspectief, maar dat is vaak niet ons perspectief en ook niet het enige perspectief op aarde. Hoofddoel is nog steeds dat meer gebieden, met name bij hoogwater, voor wadvaarders toegankelijk moeten worden, uiteraard met in achtneming van de Ercode.

Het is natuurlijk een wonderlijke situatie dat terwijl de zeehondenpopulatie maar blijft toenemen, ruim 12.000 is de laatste stand, het aantal afgesloten gebieden niet afneemt. Als je op het Wad vaart zie je altijd wel een zeehond nieuwsgierig zijn kop boven water steken. Het lijkt dus niet dat hij bang is en vlucht. Dus dan lijkt het logisch dat meer gebieden rondom hoogwater toegankelijk voor doorvaart zouden moeten zijn. Maar dat wij dat vinden, is niet genoeg. Wij moeten met wetenschappelijk onderbouwde feiten komen. Daar is ook al ervaring mee. De universiteit van Groningen en Zeehondenopvang Pieterburen hebben onderzoek gedaan naar het gedrag van zeehonden. Daaruit bleek dat de moeder de pups wel alleen laat, maar dat zij ook weer terugkeert. Jarenlang werd gedacht dat de pups in de steek werden gelaten en dus zouden sterven. En op deze gedachte was het beschermingsbeleid altijd geënt.

Onze secretaris Robbert van der Eijk, populatiebioloog, doet nu een vervolgonderzoek naar het gedrag van zwemmende zeehonden, o.a. in relatie tot de recreatievaart.”

Wat gebeurde er ondertussen bij de Wadvaarders zelf?

“Om goed op toekomstige ontwikkelingen te kunnen inspelen, houden we nu eens per jaar in september een strategische dag, met als onderwerp: Hoe ziet onze Waddenwereld er over vijf jaar uit en op welke wijze kunnen we als Wadvaarders, daar een gelijkwaardige rol spelen met Overheid en Natuur? En ook met de papieren versie van de Berichten hebben we een grote stap gemaakt. Als organisatie zijn we gegroeid en dat is nu ook te zien aan de Berichten, mooi vormgeven en met een duidelijke inhoudelijk structuur kunnen we hiermee goed voor de dag komen. Het ledenaantal groeit nog steeds en de bijeenkomsten worden goed bezocht. Daar merk je ook dat de mensen ook lid zijn om gelijk gestemden te ontmoeten en met elkaar te praten over het wadvaren en de eigen belevenissen.

Een goede sfeer is een belangrijk aspect van het succes van de vereniging. En dat geldt zeker ook voor de sfeer en samenwerking binnen het bestuur. Ik denk met veel genoegen en respect terug aan de open, correcte en professionele wijze waarop we bijna tien jaar met elkaar hebben samengewerkt.”

Dus de Wadvaarders zijn nog niet klaar?

“Nee, zeker niet. We hebben nu een betere positie ingenomen en volgens mij is dit de beste manier om ons ideaal, meer vaarruimte op het Wad, te bereiken. Natuurliefhebbers met een bootje dat zijn er geen honderdduizenden. Immers de meesten gaan direct naar de jachthavens, dus waarom al die belemmeringen? Als uit onderzoek blijkt dat wij dat niet goed zien, dat dat wel degelijk schade zou veroorzaken, dan moeten we ons daarbij neerleggen.

Maar eerst moet het mijns inziens op een goede en evenwichtige manier onderzocht worden. Dat moeten we zelf doen; van andere partijen zal dat initiatief niet komen. Ik wil natuurlijk niet over mijn graf heen regeren, maar ik hoop van harte dat in de komende jaren Natuur en Vaarrecreatie op dit terrein dichter bij elkaar komen.”

“De Wadvaarders zijn nog niet klaar.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

9

Schroefwoelen bij Schier

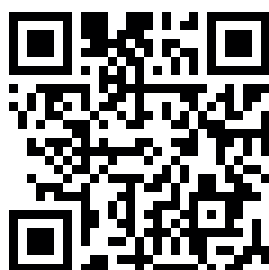


**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

10

Op de Wadvaardersdag op Schiermonnikoog heeft een aantal leden van onze vereniging de kou getrotseerd en is met projectleider Hans Danel meegegaan naar de jachthaven van Schiermonnikoog. Hans zet hier uiteen wat hij daar heeft verteld over het project om de haven toegankelijk te houden.



**Bekijk een filmpje
over het cutteren
van de jachthaven
Schiermonnikoog
in het voorjaar van
2019.**



Schuin droogvallen door hard zand in plaats van blubber. Foto: Elisabeth Spits.

Het kenmerkende van een jachthaven als Schiermonnikoog is dat het is gelegen aan het wad. En als je op het Wad één ding zeker weet is dat als je een gat graaft deze het volgende jaar weer is dichtgeslibd. Oftewel, we hebben te maken met een zeer hoge aanslibbingsintensiteit. Door aan begin van het vaarseizoen te baggeren kan je deze aanslibbing van het afgelopen jaar weer voor het merendeel wegstrijken. Veelal bemerk je aan het einde van het vaarseizoen al dat de jachthaven weer veel ondieper is geworden.

Schroefwoelen en ploegen

Het 'baggeren' kan op verschillende manieren. In nauwe samenwerking met de baggeraar Sleepdienst Bokschoten is het zogeheten schroefwoelen in combinatie met ploegen ontwikkeld. Een methode die door mij veel wordt toegepast op Schiermonnikoog. Door met veel geweld (onder water) de waterbodem los te maken komt deze los en blijft deze tot wel een uur in de waterkolom 'zweven'. Hiervoor wordt een zeer grote schroef en modulaire ploegbak en/of hark gebruikt. Dit geschiedt eigenlijk altijd rond hoogwater. Als je de uitvoering van deze baggerwerkzaamheden nauwkeurig plant kan met afgaand tij veel losgemaakt en zwevend slib worden afgevoerd (dit heet het op stroom zetten van het slib). In nauw overleg met de baggeraar wordt dagelijks het moment van starten en stoppen bepaald. De effectiviteit van het baggeren is namelijk zeer afhankelijk

van het seizoen, weersomstandigheden, temperatuur van het water, algenbloei, heersende windrichting, stroming en tij-omvang.

Werkwijze, onderzoek en regie

Voordat met baggerwerk wordt aangevangen wordt in combinatie met een aantal veldbezoeken eerst een nauwkeurig beeld van de waterbodem opgenomen (bathymetrische opnamen) die tevens als peiling dient. Op basis hiervan wordt de verdere baggerstrategie bepaald. Tussentijdse handmetingen, waarnemingen, luchtfoto's en bathymetrische opnamen zijn noodzakelijk om de effectiviteit van het schroefwoelen in combinatie met het ploegen op niveau te houden. Ook de hydro-morfologie is een belangrijk onderdeel voor het bepalen van de baggerstrategie: de vorm van de jachthaven, de exacte ligging van wel of geen drempel voor de jachthaven, het (in-) stroompatroon van het water bij opkomend tij, het bepalen van de plek van voorbezinking in de jachthaven, zijn allemaal zaken die in het voorbereidend onderzoek en tijdens de uitvoering van de baggerwerkzaamheden continu worden gemonitord. Mijn ervaring is dat dit alles door veel partijen in andere jachthavens met vergelijkbare problemen wordt onderschat met als gevolg dat betreffende beheerders jaarlijks met relatief te hoge baggerkosten te maken hebben.



**BE
RICH
TEN**

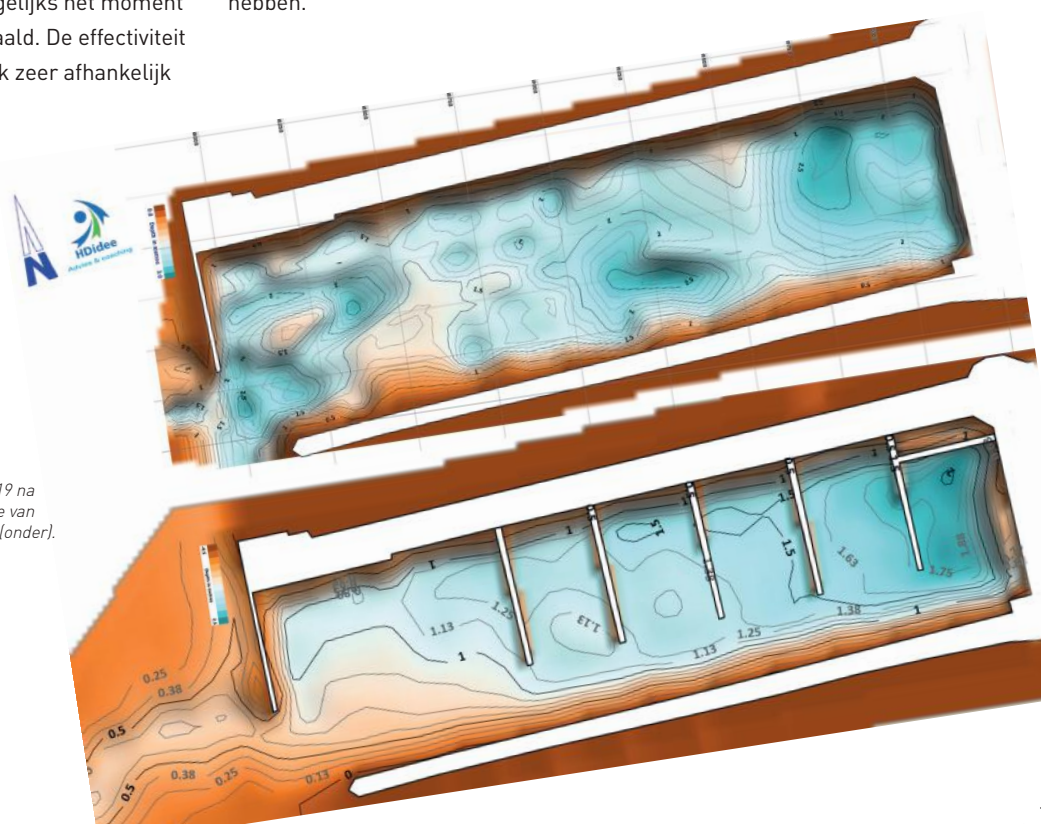
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

11



Bathymetrie (bepaling van de bodemstructuur) van april 2019 na het cutteren van de jachthaven (boven) naast de bathymetrie van februari 2020 vóór het schroefwoelen en ploegen in dit jaar (onder). Jachthaven Schiermonnikoog. Illustratie: HDidee.



Schroefwoelen en ploegen,
maart 2017. Foto: Skyfixion.



Harde waterbodem

Na verloop van vier tot vijf jaren bestaat de waterbodem als gevolg van het schroefwoelen en ploegen relatief steeds meer uit zand. Zand dat eigenlijk niet meer goed zwevend te krijgen is en derhalve niet meer op stroom gezet kan worden. Veelal blijft er dan niets anders meer over om het zand op mechanische wijze te verwijderen, bijvoorbeeld door te cutteren. Een bijkomend groot nadeel van deze zandige bodem is dat de dagelijkse nieuwe slibaanwas snel in de zandlaag dringt hetgeen resulteert in een zeer harde waterbodem. Met alle gevolgen van dien, zoals het niet meer met de kiel een stukje in het slib kunnen wegzakken bij laagwater waardoor de schepen scheef komen te liggen.

Geen extra aanslibbing in de aanloopgeul?

Tijdens de excursie werd gevraagd of al dat zwevende slib er niet voor zorgt dat de aanloopgeul uiteindelijk steeds verder dichtslibt?

Nee, het opgewervelde slib trekt zich tijdens het baggeren bij hoogwater niets aan van de geulen en stroomt vrij af over de platen met de ebstroom mee naar de diepere geulen. Ik doe daar sinds 2014 al onderzoek naar en heb daar heel duidelijke filmbeelden van (scan de qr-code). Al met al is voor een fors aantal jachthavens langs wantijen, ook in Duitsland, bewezen dat deze uitgekende baggerstrategie en werkwijze leidt tot aanzienlijke, structurele kostenbesparingen voor de beheerders om deze jachthavens bereikbaar en toegankelijk te houden.

En natuurlijk moeten we met elkaar accepteren dat het, net zoals Jan Visser van de Stichting Jachthaven De Oude Veerdam zegt: "Schiermonnikoog heeft geen jachthaven maar een Waddenhaven!"

Voor nadere informatie en/
of vragen kunt u terecht
bij: Hans Danel van HDidee
Advies & coaching, telefoon
+316 22 37 34 92 of www.hdidee.nl

BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

12

“Schier-
monnikoog heeft
geen jachthaven
maar een
Waddenhaven!

Slib op stroom zetten, maart
2017. Foto: Skyfixion.



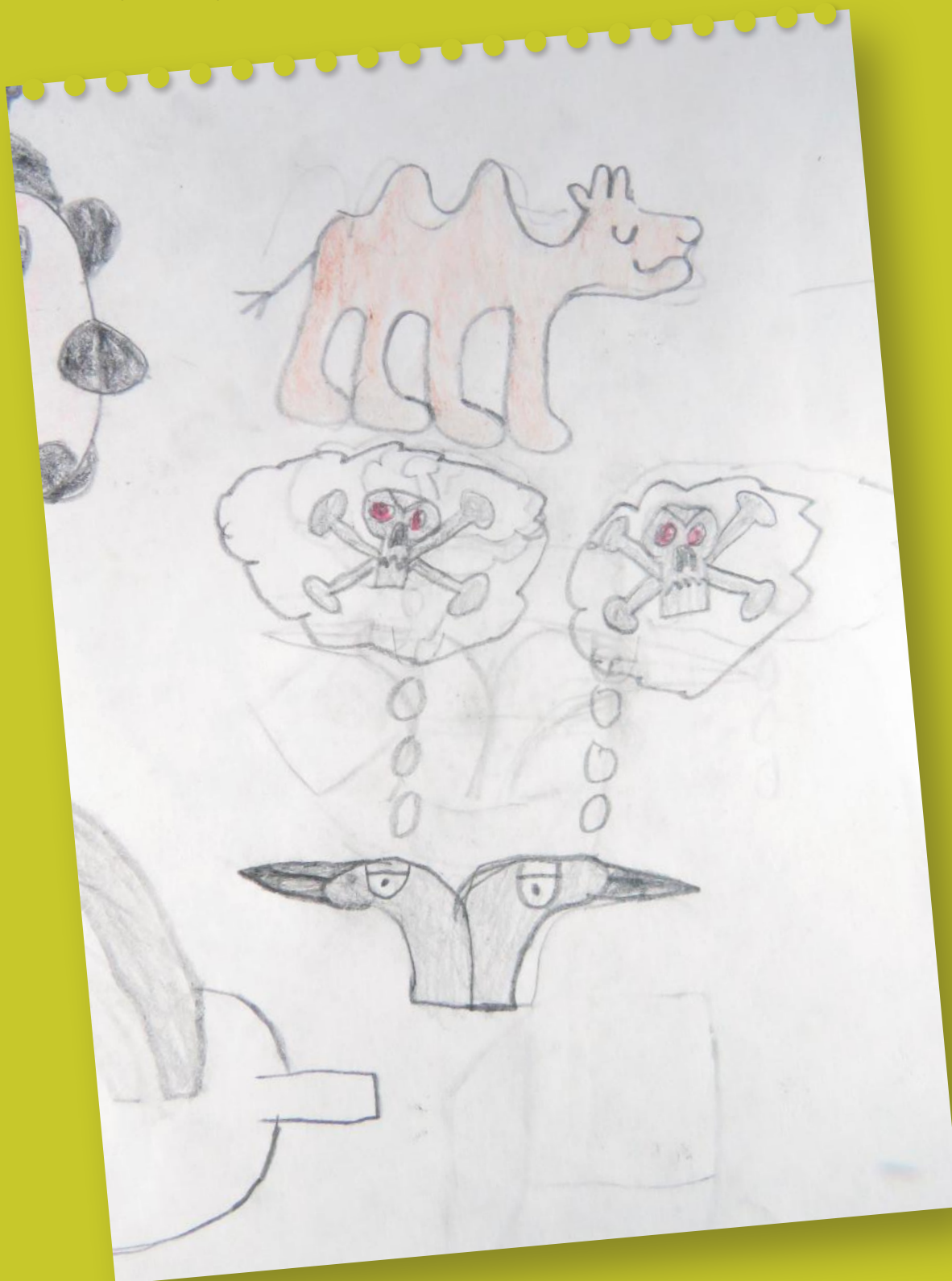
Skyfixion
B. J. VAN DER WERF

Tekeningestafette

- kinderen of kleinkinderen -

Florientje neemt het op voor de Wadvogels

Ik wil graag hondjes aaien. En ik vind vogels vanaf de boot altijd zo vrolijk. Maar zij houden niet van hondjes. Omdat papa dat vroeg heb ik dat getekend. Nou doe!



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

13

De tekenestafette is dit keer gemaakt door Florientje (Willemstad, Curaçao).
Welke jonge Wadvaaarder deelt zijn of haar tekening?
Mail het aan berichten@wadvvaarders.nl



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

14

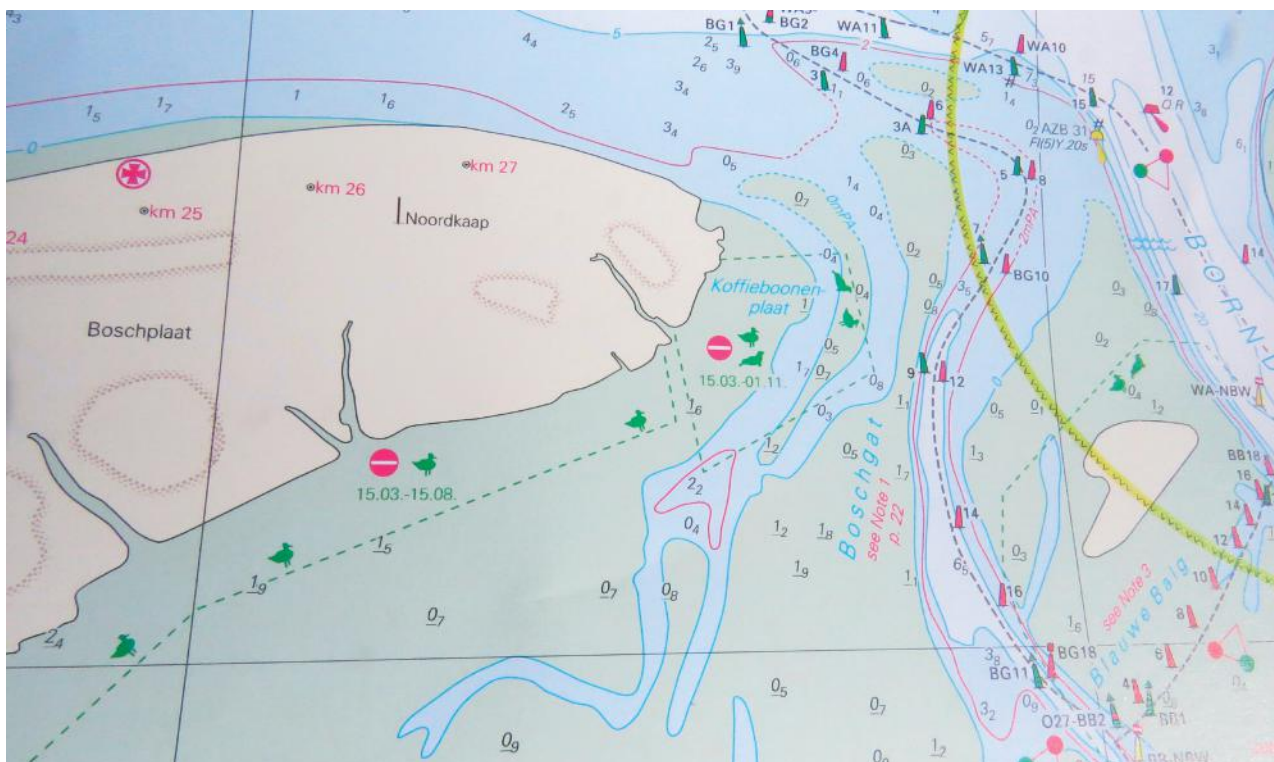
Motorschip de Vriend- schap komt los met de kombuis omhoog



Twee boswachters kijken hun ogen uit wanneer Aad van der Ploeg met zijn motoraak van 26 meter droogvalt west van het Boschgat. Helaas liep de aak te snel na hoogwater vast. Het fraaie schip komt na drie dagen weer los, maar met een deuk onder het vlak en een wat verhoogde kombuis.

De deuk in het vlak werd pas zichtbaar nadat Aad de vloerplanken in de kombuis verwijderde.





**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

15

Augustus 2014 zijn we vanuit Harlingen vertrokken met onze 26 meter motoraak De Vriendschap. Met drie man en een hond was het doel om ten zuidoosten van Terschelling droog te vallen. Er is daar een natuurreservaat maar ook een begaanbare, open strook naar een mooie vogelspot, vlak voor de verboden Koffieboonenplaat. Die strook loopt tussen twee afsluitingen door vanaf het Boschgat naar de Noordkaap op het eiland.

Een rustige dag met zuidwest twee tot drie in de rug en hoogwater nabij het Oosteromwantij. Prima planning voor onze diepgang van 1,15m dwars over. De schroefas heb ik ooit laten verlagen voor meer schroefwater. Zodra de hak door het zand loopt voel je al gauw dat de waterstand minder wordt. Normaal probeer ik ruim na hoogwater droog te vallen, maar in dit geval was het slechts een half uur en dat terwijl er ook nog iets verhoging door de zuidwester was, een extra nadeel. Het idee was om dicht bij de Boschplaat droog te vallen en dat betekent voor onze motoraak zover mogelijk met een stationair toerental doorvaren. Toch zou deze keuze mij duur komen te staan.

Verbaasde boswachters

Tijdens de wandeling bij laagwater richting de Koffieboonenplaat kwamen we twee vrijwillige boswachters tegen die verbaast waren om zo een groot schip te zien liggen. Zij adviseerde ons om bij hun collega in de vogelspot langs te gaan en dat leek ons een prima idee. Maar daar dacht Lola de hond anders over. De gehele Boschplaat is verboden gebied en vanaf het Wad moet je ongeveer een kilometer van de duinrand blijven. Op zo'n grote afstand van het afgezette gebied leek het veilig om de hond los te laten. Maar op ongeveer twee kilometer van de uitkijkpost was ze er ineens van door, achter een haas of wat ze geroken of gezien heeft. Ik weet dat op zo'n moment roepen of rennen geen zin heeft... Een groep van krijgende meeuwen volgde onze Lola en de boswachter kwam al zijn huisje uit. We weten uit ervaring dat Lola vanzelf terugkomt als ze uitgeput is. En zo ging het. Gelukkig was ze snel weer terug en de

boswachter ook weer rechtsomkeer. Toch maar aanlijnen de volgende keer...

Loskomen

Volgende dag bij hoogwater kwamen we niet los, ook met de sterke boegschroef erbij was er geen tornen aan, het schip maakte slechts een tien graden beweging. We hebben een hand-bediening op de ankerlier en dat is zeer zwaar werk dus raakte we langzaam uitgeput toen bij het derde hoogwater het nog steeds niet lukte. We spraken af om nog één poging te wagen voor we om een sleepboot zouden moeten vragen. En in mijn verwoede poging met veel motorvermogen leek het weer niet te lukken. Terwijl de diesel stampte en de boegschroef af en toe ratelde pakte mijn vrouw de marifoon al. Maar voordat zij de zendknop indrukte hoorden we plots een enorm 'kraaaaak' en gevolgd door een schreeuw van mijn vrouw. Midscheeps was het vlak centimeters omhoog gekomen en tot onze schrik met de kombuis mee... Er was ineens een kier naar buiten tussen den en luikenkap die bij ons nog van hout is. Schrikken dus... Wat was er gebeurd?

Wat een motorschip kan overkomen

In mijn poging los te komen had ik met de verlaagde en versterkte schroef een berg zand opgehoogd, juist onder het vlak van het schip. En daar kwam bij het zakken van het water door het gewicht van onze aak zoveel druk te staan dat de motoraak de vorm van een omgekeerd banaantje kreeg.

Volledig uitgeput hebben we die nacht het hekanker uitgebracht, want het boeganker is niet te tillen. En de derde dag lukte het ons om De Vriendschap vijftig meter in zuidwestelijke richting te verplaatsen. Dit gaf weer moed. Met laag water wederom hekanker uit en het volgende hoogwater was er met zuidwest vier eindelijk weer wat verhoging waar we zeer dankbaar voor waren. Dit keer werkte het tij mee.

We kwamen los, wat een opluchting was dat! Met een deuk in schip en ego richting Harlingen voor een paar dagen bijkomen!

ALS en radar. Werking, go



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

16

Op een mooie voorjaarsochtend vaart een motorsloep uit Oudeschild richting Den Oever. De schipper heeft het goed berekend, eerst met afgaand water mee richting Marsdiep en daarna met opkomend water naar Den Oever. De schippersvrouw is jarig en heeft gebak gekocht voor onderweg. De schipper merkt tegen z'n vrouw op dat het wel heel druk op het Marsdiep is, maar dat ze er weinig last van zouden hebben. Het lijkt een mooie tocht te worden tot er plotseling een hele dichte zeemist opkomt.



Gebruik en nut



**BE
RICH
TEN**

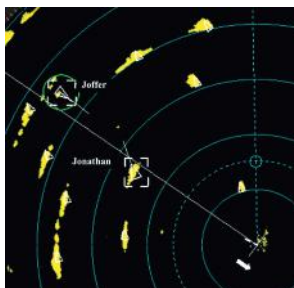
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

17

Van de Verkeerscentrale komt een waarschuwing voor zeer slecht zicht. De echtgenote zegt: "Je ziet geen hand meer voor ogen! Ik vind dit eng. Zullen we teruggaan naar Oudeschild?" De schipper zegt dat ze een AIS en een elektronische kaart hebben. Volgens hem kunnen ze rustig doorvaren omdat alle schepen elkaar constant zien, net als op een radar. Ze varen aan de stuurboordzijde van de Texelstroom verder zuidwaarts. Na de T8 steekt hij, voorlans een paar anke-raars, schuin over richting Gat van de Stier naar Den Oever. Plotseling horen ze een scheepshoorn en zien ze een vage schim van een visserskotter vlak voor hun langs schuiven. Door volle kracht achteruit te slaan kan de schipper net een aanvaring voorkomen. Vanuit de kotter hoort hij geroep en iets dat klinkt als "klootz..." Zijn vrouw begint te gillen en roept "Dit wil ik niet! Hoe kan dit nu terwijl alle schepen elkaar konden zien..." Was dat wel het geval?

Het verhaal begint met goed zeemanschap en je aan het vaarreglement houden. Wanneer het slecht zicht wordt, vaar dan niet door, maar ga buiten de vaargeul ten anker en zorg voor een goede radarreflector. Daarna volgt adequate kennis van apparatuur. Een AIS is geen radar. Dit zijn twee verschillende apparaten met ieder hun voor- en nadelen. In dit artikel volgt een beschrijving en toepassing van de AIS en kort over de radar.



AIS-gegevens op een AIS-display, op een radarscherm en op een kaartplotter

AIS

AIS is de afkorting van Automatic Identification System. Het systeem zendt de statische en de dynamische gegevens van een schip uit met een transceiver (zender). Statische gegevens zijn de basisgegevens van het betreffende schip zoals soort, grootte, eventueel bestemming, MMSI-nummer en naam. De dynamische gegevens zijn de positie, koers en vaart van het schip. Met een receiver (ontvanger) kunnen deze gegevens ontvangen worden en op een display getoond worden als tabel (afstand, peiling), schematisch, of gecombineerd op radarscherm of kaartplotter. Het moment en plaats van dichtst benaderde afstand (aanvaring) kan getoond worden door vergelijking met eigen GPS-gegevens. De combinatie van zender en ontvanger wordt een AIS-transponder genoemd.

Overigens kunnen AIS-gegevens van andere schepen wel eens handig zijn om te kijken of ergens gevaren kan worden. Zelf kijk ik wel een naar de AIS-gegevens (diepgang) van bijvoorbeeld een kotter om te weten of het daar diep genoeg is. Heb je zelf geen AIS dan kan een app op je telefoon (Vesselfinder bijvoorbeeld) handig zijn, maar heb je wel verbinding nodig.

Lees verder op pagina 20

LAAGWATERLIJNEN

Door Robbert v

Trek terug, o vloed!
Niet verder omhoog.
Laat de cirkel droog.
De cirkel van Horletoet!

Oene Horletoet, uit: De Tijwisselaar,
Marten Toonder



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

18





HANDIG VOOR AAN BOORD!

Uitleg gebruik Kaartje Laagwaterlijnen

Belangrijk: Lees deze toelichting voordat u het kaartje gebruikt

Westwad

Eerst bepaalt u de plek waarvan u wilt weten wanneer het laagwater is en u zoekt in het kaartje dan de dichtstbijzijnde 10-minutenlijn. Een voorbeeld voor het Westwad: stel u wilt weten hoe laat het laagwater is bij het VC-baken (VC-Oost) op weg naar De Cocksdorp. Zoek dan de LW-tijd voor Oudeschild op (internet, app of de HP33). En kijk dan op ons kaartje hoeveel minuten de dichtstbijzijnde laagwaterlijn aangeeft (is 110) en vergelijk dat met de waarde op het kaartje van de laagwaterlijn bij Oudeschild (is 60). Het verschil is: $110 - 60 = 50$ minuten. Conclusie: Laagwater VC-baken is 50 minuten later dan het officiële tijd LW Oudeschild.

Oostwad

Een voorbeeld voor het Oostwad: stel u wilt weten hoe laat het laagwater is bij de Groninger Balg 12 (Poepegat). Zoek dan de Laagwatertijd op voor Lauwersoog op (internet, app of HP33). En kijk op ons kaartje hoeveel minuten de dichtstbijzijnde laagwaterlijn aangeeft (is 220) en vergelijk dat met de laagwaterlijn op het kaartje bij Lauwersoog (is 180). Het verschil is: $220 - 180 = 40$ minuten. Conclusie: Laagwater Groningerbalg 12 is 40 minuten later dan de officiële tijd LW Lauwersoog.



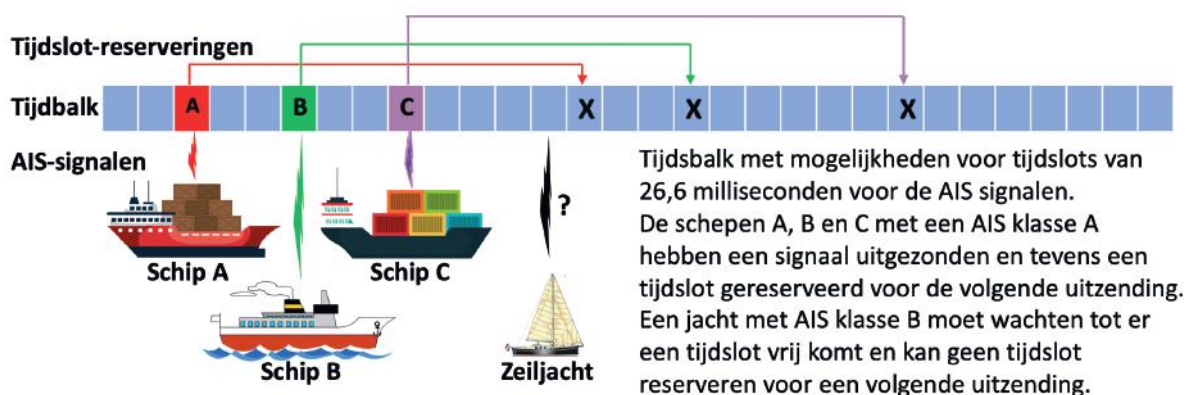
AIS-signalen worden als informatiepakketjes verzonden via speciale VHF-frequenties in zogenoemde time slots ('tijdslots'). De andere AIS-en hebben op dat moment een soort 'zendverbod'. Dit gebeurt om te voorkomen dat de AIS-berichten door elkaar heen lopen. Mede daarom kan de AIS in een haven beter uit. Er zijn momenteel vier soorten AIS: de klassen A, B, B-SOTDMA en de AtoN.

Beroepsvaart

De klasse A is verplicht voor de beroepsvaart en schepen groter dan 20 meter. Deze AIS is in staat om tevoren eigen tijdslots (momenten) te claimen/reserveren waarop het wederom uitzendt: Self Organised Time Division Multiple Access (SOTDMA). Het A-systeem heeft altijd een transponder (zender en ontvanger) en heeft zendmomenten tussen 6 seconden en 3 minuten, afhankelijk van de status van het schip. Met name kan er vertraging optreden bij veel beroepsscheepvaart (ook ten anker liggend) omdat het hele AIS-systeem maar een bepaalde capaciteit heeft.

Recreatievaart

De klasse B wordt door de recreatievaart gebruikt. Deze AIS zoekt naar een vrij tijdslot voor het uitwisselen van gegevens en kan daarvoor dus geen tijd reserveren: Carrier Sense Time Division Multiple Access (CSTDMA). De klasse A heeft voorrang in tijdslots boven de klasse B. De klasse B moet dus wachten tot er een vrij moment komt. Wanneer het druk is met beroepsvaart kan dat soms wel tot op 10 minuten duren. Het B-systeem kan met en zonder zender zijn uitgerust.



Sinds kort is ook de klasse B-SOTDMA voor de recreatievaart beschikbaar. Dit systeem reserveert wel weer tijd waardoor de zendfrequentie gelijk wordt aan de klasse A. Het is een kostbaar systeem en heeft alleen zin op snelvarende jachten of bij varen in een gebied met veel beroepsvaart.

De AtoN tenslotte is een AIS voor een Aid to Navigation (virtuele boeien en bakens) en wordt hier verder niet besproken.

In onderstaand schema zijn de drie besproken systemen samengevat

Klasse	Zendperiode	Vermogen	Afstand
A SOTDMA	← 6 sec, max 3 min	12,5 W	± 20-25 mijl
B CSTDMA	30 sec, max 10 min	2 W	± 7-8 mijl
B SOTDMA	← 6 sec, max 3 min	5 W	± 10-12 mijl

Het AIS kan de verschillende signalen van schepen los van elkaar en ongeacht de omgeving zien. Het heeft weinig last van obstruerende omgevingsfactoren zoals kades en gebouwen en kan als het ware 'om het hoekje kijken'. Met name op kanalen en rivieren kan dat van belang zijn. Dat kan een radar niet en er zijn dan ook essentiële verschillen tussen beide apparaten. Echter kan bij veel

(stedelijke) bebouwing ook de AIS soms niet naar behoren werken.

Veel jachten volstaan met alleen een receiver (ontvanger). Daarvoor is geen marifoniecertificaat nodig. Een AIS-transponder (zender + ontvanger) aan boord geeft echter wel de mogelijkheid om zelf ook gezien te worden. Iets dat je eigenlijk wel wilt. Er moet dan ook een marifoon aan boord zijn en dus is een marifoniebasiscertificaat verplicht.

Radar

RADAR is de afkorting van Radio Detection And Ranging en wordt veel in de beroepsscheepvaart gebruikt. Het werkt door het uitzenden van een radiosignaal dat door een object weer wordt teruggekaatst. Door richting en tijd te combineren kan het op een scherm de positie van dat object weergegeven. De antenne is te vergelijken met een 'zoeklicht' en iedere keer dat het op een object 'schijnt' geeft het de, eventuele nieuwe, positie van dat object weer. Dat betreft onder andere kusten, boeien en schepen. De ontvangst is niet alleen van de apparatuur afhankelijk, maar ook of het object de radiogolven kan weerkaatsen. Metalen voorwerpen van enige omvang worden over het algemeen goed weergegeven, maar polyester en hout echter niet. Dan wordt een goede radarreflector belangrijk. Met de radar kunnen omgeving en schepen, met hun bewegingen, goed worden weergegeven.

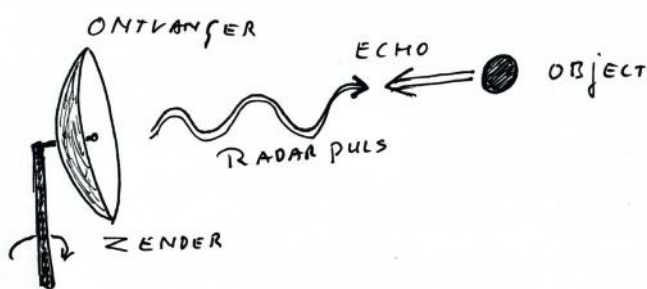


**BE
RICH
TEN**

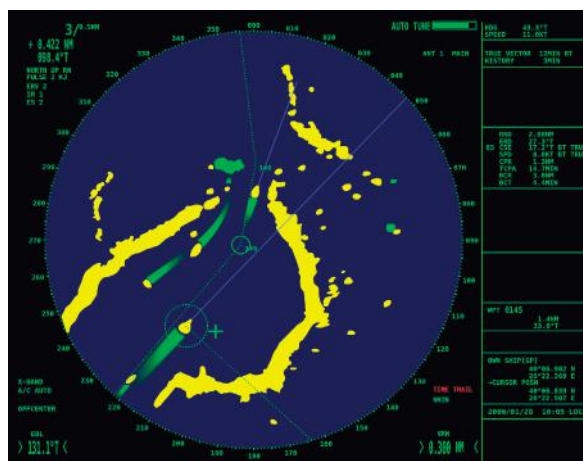
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

21



Werkingsprincipe radar



Radarscherm

Essentieel verschil met de AIS is dat alleen direct aangestraalde voorwerpen gezien kunnen worden, maar iets dat ergens achter ligt niet. Een object dat in de 'schaduw' van gebouwen en kades ligt wordt niet gedetecteerd. Er is dus een soort 'schaduw-effect'. Doordat de radar direct (real time) de posities en bewegingen van schepen weergeeft kan het goed gebruikt worden om de bewegingen van schepen in te plotten. Het is dus een zeer bruikbaar middel voor het uitwijken.

Varen bij slecht zicht

Bij het varen in een gebied bij slecht zicht waar het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van kracht is, zoals de Waddenzee, zijn naast een goedgekeurd radar een radar-certificaat (radarpatent), een marifoon en een tweede persoon aan boord verplicht. Jachten-radars zijn op dit moment (nog) niet goedgekeurd voor gebruik tijdens slecht zicht in BPR-gebied.

Oefenen met radar en AIS van groot belang

Tevens is goede ervaring met de eigen apparatuur belangrijk. Een ongeofende gebruiker doet zichzelf te kort of, sterker nog, geeft zichzelf een schijnzekerheid. Voor de meeste vaardigheden geldt 'oefening baart kunst' en voor het gebruiken van een radar geldt dit zeer zeker. Dat moet niet onderschat worden. Ik heb uitgebreide ervaring opgedaan met gebruik van radar aan boord van het zeilend zeeschip de Eendracht. Toen ik mijn eigen radar aan boord van mijn zeiljacht kreeg ben ik daarmee overdag met mooi weer gaan oefenen. En uiteraard staat de AIS aan om te bekijken.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

22

AIS voor Wadvaarders

Het AIS geeft een indicatie van aanwezige schepen met eventuele aanvaringsgevaaren. Het kan over het algemeen als het ware 'om een hoekje kijken' en daardoor tevoren al voor gevaren waarschuwen. Met name de klasse B CSTDMA voor jachten geeft niet altijd alle bewegingen van dat moment weer en is dus onbetrouwbaar om de continue scheepsbewegingen in te plotten. Ook op de Wadden kan het gebeuren dat de AIS soms minutenlang niet uitzendt. Bovendien hebben lang niet alle schepen een AIS en soms staat de AIS wel eens uit, bijvoorbeeld bij marineschepen onder bepaalde omstandigheden en bij sommige vissers om hun vislocaties niet bekend te maken. In de professionele scheepvaart wordt de AIS niet als een zelfstandig systeem gezien, maar als aanvulling op de radar. En daar kunnen wij van leren. De twee systemen vullen elkaar wel heel goed aan. Met name kan door de AIS de identificatie van een schip vastgesteld worden dat op de radar gedetecteerd wordt en kan vervolgens via de marifoon opgeroepen worden. Wadvaarders ervaren bij nachtvaaren soms wel hulp van hun AIS receiver. Ze krijgen een indicatie waar schepen zich bevinden en of ze al dan niet voortbewegen. Maar het is slechts een hulpmiddel, want maatgevend zijn de navigatieverlichting en de overige visuele hulpmiddelen.



'Anna Trijntje' heeft de AIS aanstaan.
Foto: Theo Kampa.

Conclusie

Het is te allen tijde verboden om bij slecht zicht met alleen AIS door te varen omdat dit, volgens het BPR, niet gezien wordt als een navigatiesysteem. Het BPR zegt dat een schip zonder een goedgekeurd radar op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats moet gaan stilliggen. Ondanks alle elektronische hulpmiddelen blijft bovendien 'goed zeemanschap' voorop staan. Bij de recreatievaart is het vermijden van gevaarlijke situaties een eerste vereiste, zoals niet varen tijdens slecht zicht, en daarnaast is het belangrijk om zelf goede uitkijk te houden (kijken en luisteren), bijvoorbeeld door iemand op het voorschip. Slecht zicht wordt omschreven als zicht minder dan 1.000 meter op hoofdvaarwegen en minder dan 400 meter op andere vaarwegen. Aanwijzingen door de Kustwacht (Brandaris) dienen te worden opgevolgd. Het geven van mist-geluidseinen door een klein schip is niet verplicht, maar mag wel. Houd je dus aan de vaarreglementen.

De motorsloep in het begin van dit verhaal had, toen er zeemist optrad, gelijk buiten de geul moeten gaan ankeren. Dan hadden ze rustig van hun gebakje kunnen genieten. Ze voeren echter door zonder een radarreflector, met een klasse

B AIS en onvoldoende uitkijk. En ze hadden geen radar. De schipper had onvoldoende ervaring met zijn AIS en verwisselde de visserskotter met de ankeraars. Vanwege de grote drukte op het Marsdiep duurde het lang voor een tijdslot vrijkwam en het informatiepakket van de motorsloep werd verzonden. De visserskotter had het jacht dus totaal niet opgemerkt...

Hopelijk heeft het artikel bijgedragen aan meer duidelijkheid over het gebruik en de beperkingen van AIS en daardoor hopelijk ook tot een veiliger vaart.

“Marifoonberichten”

Over de zee en de mensen die daar willen zijn

Toine Heijmans

In de boordbibliotheek van iedere Wadvaarder mogen Op Zee en Marifoonberichten, beide geschreven door Toine Heijmans niet ontbreken. De succesvolle en verrassende roman Op Zee verscheen in 2011, en werd in vijf talen vertaald, waaronder Turks en Hongaars. Marifoonberichten kwam uit in 2019.

Dit is een bundel met zoals voorin het boek vermeld “Waargebeurde verhalen die over een periode van twintig jaar zijn geschreven, en in een andere vorm eerder verschenen in de Volkskrant.” De verhalen spelen zich af in Nederland, op het Wad, maar ook in Frankrijk, Engeland, Denemarken, Schotland, Noorwegen, Siberië, Spitsbergen en de oostkust van de Verenigde Staten. De 37 locaties staan aan het begin van het boek met een genummerde lijst aangeven op een kaart. “Handig”, dacht ik, “die nummers verwijzen natuurlijk naar de nummers van de verhalen,” dus ik wilde meteen naar nummer 5 Rottumerplaat, maar ik greep mis. De volgorde van de hoofdstukken is niet gelijk aan de nummering van de locaties en de hoofdstukken zijn ook niet genummerd. Jammer, want zo’n verhalenbundel hoef je natuurlijk niet chronologisch te lezen. Een verhaal later opzoeken is zo een heel geblader. Dus uit nood heb ik



het boek toch eerst maar op volgorde gelezen en mijn favoriete verhalen van een gekleurd Hemamarkertje voorzien.

Op rustige, soms beschouwende en waar nodig kritische toon schrijft Heijmans over “de zee en de mensen die daar willen zijn.” Hij schrijft over de avonturen die hij met zijn 22 voetertje beleefde en doet verslag van de ontmoetingen met de “mensen die daar willen zijn.” Zo sprak hij vlak na de ramp met het containerschip Zoe, met de vissers Dirk en Robin uit Lauwersoog die de oorzaak precies kunnen verklaren, zoals een paar weken later door het eerste onderzoek bevestigd werd: in de hoge golven raakte de Zoe de grond en sloegen de containers overboord. Ook bezocht Heijmans Henk de Velde die in zijn poging ten noorden van Rusland van oost naar west te varen, op 71 graden NB 11 maanden vastgevroren zit in het ijs. Een zeer nuttig verhaal in tijden van coronaquarantaine: “ach hij heeft het naar zijn zin [...] met 260 cd’s aan boord en een cursus Russisch onder handbereik.”

En dan eens stuit ik op het hoofdstuk Erecode. ‘Onze’ erecode! Heijmans droeg als kind al het bekende Wees Wijs met de Waddenzee t-shirt en vindt, zoals velen, dat de Wadden “koste wat kost beschermd” moet worden, maar “Wat overnachten op de Waddenzee in de

eenentwintigste eeuw ongemakkelijk maakt is de Erecode. Daar hebben alle wadvaarders zich tegenwoordig aan te houden – als tegenprestatie mogen ze droogvallen in een natuurgebied. [...] De Erecode is de Grondwet van de Waddenzee.” Met de Erecode in zijn hoofd kiest hij zorgvuldig een droogvalplek uit. Terwijl de kiel zich vastzuigt in het slib komt er een nieuwsgierige zeehondenfamilie aangehuppeld om ter hoogte van zijn ankerlijn een uurtje te blijven liggen, zodat hij niet van boord kan. “Wie is hier nu in overtreding? Moeten de zeehonden niet bekeurd?”, vraagt Heijmans zich schertsend af.

Marifoonberichten zijn herkenbare, rustgevend avonturen van een opletende schipper met een prettige schrijfstijl.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

23

Van de bestuurstafel

Wadvaren in tijden

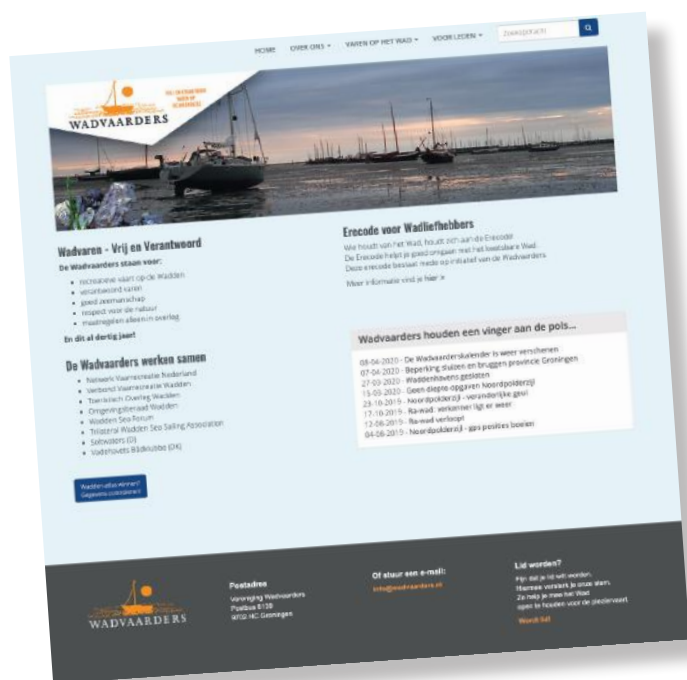


**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

24

Het eerste kwartaal is meestal een periode waarin organisaties als de onze druk aan de (vaar-) weg timmeren om de ideeën die in het winterseizoen zijn opgedaan om te zetten in plannen, voornemens en acties. Dat was dit jaar buiten de corona gerekend... We beperken onze mobiliteit tot het hoognodige, vergaderen niet meer in 't echt en in ons devies van "vrij & verantwoord" ligt de nadruk nu helemaal op verantwoord. In het hele land maar ook in de jachthavens en op het water. Maar er gaan ook zaken door. Dit kwam van de bestuurstafel.



Waddenhavens en afsluiting gebieden

De toegang naar de havens van Schiermonnikoog en Ameland zijn voldoende uitgebaggerd. Noordpolderzijl blijft tobben, we zijn gaan testen in april en de resultaten ziet u bij Nautin.

De Wadvaarders hebben meegedacht aan de herinrichting van de jachthaven van Ameland en dat was niet zonder reden. De al min of meer vastliggende plannen lijken afdoende aangepast. Wat de komende afsluitingen betreft: weinig nieuws, grotendeels vergelijkbaar met het afgelopen jaar.

Vrije doorvaart

Zeehonden op een droogvallende plaat, die daar rusten en hun jongen verzorgen moet je niet storen, daar zijn we het allemaal over eens. Maar als de plaat onder water staat en de zeehonden en dus ook hun jongen rondzwemmen, wat doet dan een passerende zeil- of motorboot? Het beeld van de verstoorde zeehond en het verweesde jong zou wel eens het product kunnen zijn van magisch menselijk denken. De zeehonden hebben er mogelijk veel minder last van dan we heel lang aangenomen hebben. Wadvaarders hebben het vaak over nieuwsgierige en bepaald niet geschrokken zeehonden. Maar dan zouden we rond hoogwater zo'n plaat ook kunnen passeren in plaats van een tijdrovende en soms ook risicovollere omweg. We zoeken uit door welke nu afgesloten gebieden een dergelijke vrije doorvaart voor ons wezenlijke voordelen zou hebben. Vrije doorvaart tussen 3 uur voor en 3 uur na HW blijft op de agenda! Het draagvlak voor virtuele betonnen wordt bij de overheid eindelijk groter, waardoor ook de haalbaarheid van tijdelijke nieuwe routes toeneemt.

Nieuwe website online!

Deze maand ging de nieuwe website van de Wadvaarders online. Uiteraard bereikbaar onder: wadvaarders.nl.

Neem er eens een kijkje! Voor toegang tot het ledengedeelte zijn inloggegevens nodig. Deze gegevens vraagt u aan op: wadvaarders.nl/aanvraag.

De website biedt niet alleen een meer bijdetijdse eerste indruk, maar heeft ook een verbeterde toegankelijkheid en meer gebruiksgemak. Een speciale nieuwbrieven, de BaW (Berichten aan Wadvarenden) gaf al een heldere gebruiksaanwijzing. Met de nieuwe website en de daaraan verbonden ledenadministratie komt nu hopelijk ook de contributie-inning weer goed op gang.

**Inloggegevens
vraagt u aan
op: wadvaar-
ders.nl/aan-
vraag.**

n van corona

Erecode

Na het aflopen van het Programma Rijke Waddenzee is de Erecode Wadden opgenomen in Visit Wadden, het provinciale stimuleringsprogramma voor de vaarrecreatie op de Wadden.

De Vereniging Wadvaarders is altijd een van de gangmakers geweest achter dit al 20 jaar bestaande convenant met de vaarrecreanten. We steunen dan ook de subsidie-aanvraag van Visit Wadden voor het in stand houden van deze belangrijke gedragsregels. Vanuit Waterrecreatie Nederland wordt gewerkt aan een landelijke Erecode, met waar wenselijk regionale varianten. Een dergelijke landelijke gedragscode past in het streven naar veilig en verantwoord varen op alle Nederlandse vaarwegen.

Beheersstructuur Wadden

Na soms nogal verwarrende ontwikkelingen op dit punt lijken de belangrijkste stappen wel gezet te zijn. Goed dat we als vaarrecreatie en daarmee ook als Wadvaarders een duidelijke positie in dit spel hebben verworven. Nu overheerst de corona en ligt de voortgang vrijwel stil. De invoering van de nieuwe Omgevingswet, bepalend voor de invulling van de Gebiedsagenda Waddenzee, loopt vermoedelijk een jaar vertraging op.

Internationale afspraken

Voor de Duitse wadden is er een strengere regelgeving in de maak, met meer afsluitingen en beperkingen. We helpen Soltwaters, onze Duitse collega wadvaarders te pleiten voor een beter evenwicht tussen natuur en recreatie. Onze Nederlands-Duitse-Deense alliantie pleit – na de ramp met MSC Zoe – voor beperking van de doorvaart voor dergelijke schepen door de zuidelijke shipping-lane. Een lastig dossier voor de internationale scheepvaart-autoriteiten, maar dit willen we nooit weer!

→ Erelidmaatschap Wim Blankenstijn



Het bestuur heeft met een overweldigend applaus van een meer dan volle zaal gevuld met Wadvaarders, Wim Blankenstijn het erelidmaatschap toegekend. Dit gebeurde tijdens de Wadvaardersdag op 25 januari 2020.

Wim heeft zich al vele jaren ingezet voor de digitale ontplooiing van de vereniging: de website, stichting Nautin, Quicktide.

“Dat doe ik niet alleen”, zegt Wim, en dat

siert hem en kenschetst hem ook. Het siert hem omdat hij een echt verenigingsmens is die samenwerken centraal stelt vanuit “ieder het zijne”. Het kenschetst hem ook omdat hij ieder recht wil doen vanuit zijn enorme kennis en ervaring. De meeste wadvaarders kennen Wim ook als de LAT-NAP-professor die onvermoeibaar in de Wadvaarders Berichten ons blijft uitleggen hoe het nu echt zit. De redactie is dan ook heel blij met Wim, sommigen noemen hem “onze wijze nestor”.

De Vereniging Wadvaarders hoopt Wim en zijn echtgenote Henriëtte nog heel lang in ons midden te zien.

→ Nienke Nijp

Wat jammer dat Nienke Nijp stopt in de redactie. Maar wel begrijpelijk nu ze geen boot meer heeft en Elske geen wadtekening meer maakt. Nienke hartelijk bedankt en wie weet: tot ziens!

→ Wadvaarderskalender

De Kalendercommissie (Maarten Snel, Annemarie Zuydweg, Evert Jan de Kluizenaar en Fokko Jan Udema) koos uit 67 ingezonden foto's er 12 uit en combineerde deze met de getijtafel voor dit jaar. De getijdenkalender is alleen voor leden, u vindt deze na inloggen op www.wadvaarders.nl. De inzenders van wie een foto is uitgekozen, hebben bericht gekregen en een luxe exemplaar van de kalender. Alle inzenders bedankt!

→ Vacature Wadvaarders Berichten

→ Ben jij de Wadvaarder (m/v) die wij zoeken?

De redactie van de Wadvaarders Berichten kan wel een extra helpende hand gebruiken. Heb je kennis en liefde voor het Wad, ideeën voor artikelen en onderwerpen en heb je ook aantoonbare schrijverij, dan zijn wij geïnteresseerd! Ook het af en toe zoeken van passende foto's is een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden. De Berichten worden gevuld met artikelen van leden en ook met artikelen geschreven door de redactieleden zelf. We komen twee keer per jaar bijeen (meestal in Zurich, inclusief lunch) en bespreken dan de invulling van het komende nummer van de Wadvaarders Berichten. Wij zien de enthousiaste reacties graag in de e-mailbox berichten@wadvaarders.nl.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

25

Dossier duurzaamheid



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

26

Vaarrecreatie en duurzaamheid lijkt een vanzelfsprekende combinatie. Vaarrecreanten zijn doorgaans natuurliefhebbers die hun vaargebied en hun vaartuig koesteren.

Duurzaam varen zien de meesten dan ook als een vanzelfsprekende verplichting. We komen overal inderdaad opvallend veel goede bedoelingen tegen.

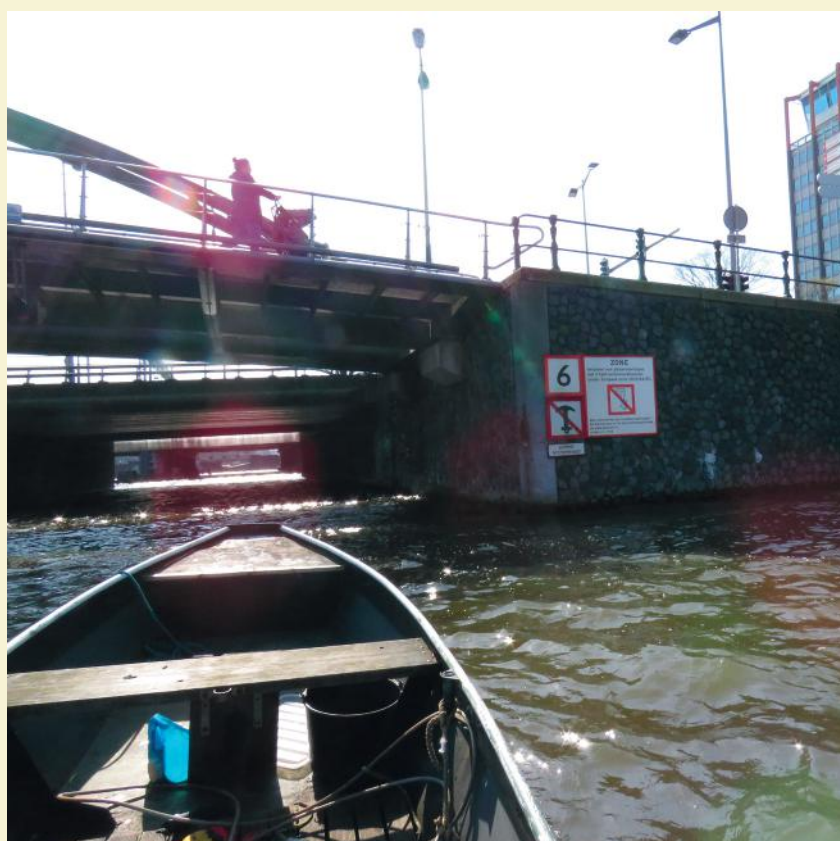
De vraag is of we het inderdaad ook goed doen. En of het beter kan. En of het beter moet...

Dossier Duurzaamheid zal een terugkerende rubriek worden in onze Berichten. We gaan na op welke thema's rond duurzaamheid wij een rol spelen, hoe belastend zijn we ècht en moeten, kunnen en willen we daar iets mee? We kijken naar 'de vaarrecreatie' in Nederland, met zo'n 200.000 boten, maar natuurlijk met speciale belangstelling naar de Wadden. Over de omvang van de vloot die 'onze' wadden bevaart, bestaat de nodige onzekerheid: de 40.000 sluispassages en 80.000 overnachtingen op de 1100 ligplaatsen in de jachthavens op de waddeneilanden in 2019 komen voor rekening van mogelijk zo'n 20.000 zeilen- en motorboten.

Met een flinke slag om de arm, want precies weten doen we het niet.

Thema's

Duurzaamheid is weliswaar een rekbaar begrip, maar er is heel goed een aantal concrete thema's aan te geven, waaraan we kunnen werken. Zo heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oftewel I&W, in 2016 de Delta Aanpak Waterkwaliteit gelanceerd en hebben veel van onze organisaties rond waterrecreatie hun medewerking toegezegd.



Vanaf 2025 geen toegang meer tot de grachtengordel Amsterdam met benzine- of dieselmotor.
Foto: Paul Raasveld.



In ons Dossier Duurzaamheid
kijken we vooral naar die zaken
waar we zelf iets aan kunnen
doen.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

27

**Op welke speerpunten
rond waterkwaliteit
worden wij
aangesproken?**



Het Friese recreatieschip 'De Marrekrite' biedt watersporters een drijvend loospunt voor hun vuilwater. Foto: De Marrekrite.

- Gezond zwemwater en toiletlozing.
- Gezonde vissen en planten en Biocidehoudende antifouling.
- Energietransitie naar elektrisch varen.
- Afvoer en sloop van verwaarloosde en achtergelaten 'weesboten'.
- Zwerfvuil.

En zijn meer thema's, zoals ongeremde en hinderlijke groei van waterplanten en lozingen door de industrie waar de sector waterrecreatie niet direct invloed op heeft en het aan overheden is om actie te ondernemen. In ons Dossier Duurzaamheid kijken we vooral naar die zaken waar we zelf iets aan kunnen doen.

Lozing toiletwater

Niemand zal ontkennen dat lozing van vuilwatertanks op drukke plekken als jachthavens, dorpscentra en andere kruispunten slecht is voor de waterkwaliteit en directe risico's oplevert voor de gezondheid. Sinds de jaren 1990 is dit een terugkerend thema. Allereerst met subsidies op installatie van vuilwatertanks, de eerste inzamel punten in jachthavens en met voorlichting. De bacteriologische vervuiling werd niet echt veel minder, integendeel. Zodanig zelfs, dat in 2009 een absoluut lozingsverbod werd afgekondigd. Van handhaving kwam echter heel weinig terecht, zodat ook

nu nog vaak flinke overschrijdingen van de normen voorkomen. Jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen moeten een inzamelstation hebben, maar de ervaringen ermee zijn bepaald niet goed. Te weinig, onduidelijke bediening, slecht bereikbaar, te vaak buiten werking. Gevolg: ook de welwillende watersporter haakt af en loost waar dit enigszins verantwoord (en discreet...) kan. Sinds 2019 wordt er enerzijds ingezet op een verplichte verzegeling van vuilwatertanks en afvoer via veel meer inzamelstations en anderzijds op het toestaan van lozing buiten de bekende knelpunten, maar na bacteriologische zuivering aan boord.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

28

De apparaten daarvoor zijn er nog niet, maar “komen er aan”. Wij hebben als recreatiesector niet heel enthousiast gereageerd, maar de ambities zijn hoog, evenals de vastberadenheid om nu daadwerkelijk vooruitgang te boeken. Voor wadvaarders is een extra complicatie het relatief grote aandeel klassieke schepen, waarop inbouw mogelijk lastig wordt. Afzijdig blijven is geen goede optie. Meedoen en meepraten dus!

Antifouling

Nog zo'n ongemakkelijk dossier. Voor wadvaarders is het vanzelfsprekend dat we tijdens het droogvallen niet met antifouling in de weer gaan. We hebben niet voor niks een Erecode.

Niemand betwist de schadelijke werking van koper in het milieu, maar biocide-vrije milieuvriendelijke antifouling en zout water scoren in onze beeldvorming nog steeds niet erg goed. De regelgeving voor de recreatievaart is nogal verwarrend en loopt ook nog eens niet synchroon met die in omringende landen. En de beroepsvaart heeft helemaal geen beperking. Gevolg is dat iedereen doet wat hem of haar goeddunkt.

Waar staan we nu? Officieel is sinds 2014 antifouling met meer dan 14% koper verboden en is er een tiental toegelaten producten op de markt. In het maartnummer van het tijdschrift Zeilen staat het verslag van een vergelijkend onderzoek van koperhoudende en alternatieve antifouling op zowel zoet als zout water. De uitkomst is wel enigszins verrassend. Op een schaal van 1-7, waarbij 1 optimaal is en 7 geheel niet effectief, scoort koperhoudend een 2 op zoet en een 4 op zout water. Niet koperhoudend komt op zoet water tot 2-3 en op zout tot 4-6. De verschillen lijken op basis van dit onderzoek dus minder groot dan we meestal denken. Wat betreft het schoonmaken en -houden aan het onderwaterschip zijn vooral de milieuvriendelijke folie- en siliconenvarianten veel effectiever.

Wat zijn nu de volgende stappen? De politiek zal duidelijkheid moeten bieden, voor recreatie- en beroepsvaart, voor Nederland maar ook voor omringende landen. Europees dus. Dat gaat nog wel even duren. Maar de richting is wel duidelijk. Koperhoudend is old school en

we doen er als recreatievaart goed aan ons hierop in te stellen. Ook hier geldt dus: meedoen en meepraten!

Elektrisch varen

Niet alleen op de weg, maar ook op het water gaat emissieloos varen ongetwijfeld een steeds belangrijker rol spelen. Voor de meeste wadvaarders, met oudere schepen en dito diesels is dit nog maar moeilijk voor te stellen. Toch is het verstandig ook deze trend serieus te nemen. De tweetakt buitenboordmotor is praktisch aan het verdwijnen en in meerdere vaargebieden in Nederland mag je al niet meer met een viertakt buitenboord of een diesel varen. Weliswaar zijn de nieuwe verbrandingsmotoren veel efficiënter geworden, maar de tolerantie voor emissie, stank en geluid neemt zichtbaar af. Vooral in binnensteden, met Amsterdam voorop, wordt toegewerkt naar een complete transitie naar emissieloos varen. Of streefdata als 2025 realistisch zijn is de vraag, maar de trend is onmiskenbaar. Ook voor dit thema geldt, dat te algemene verordeningen en een te rigoreus tijdspad niet voor alle recreatievaarders haalbaar en



De regelgeving voor het gebruik van anti-fouling is nogal verwarrend. Foto: Elisabeth Spits.



Alleen geheel gevolgen schepen mogen door Waternet uit de grachtengordel Amsterdam worden verwijderd. Foto: Paul Raasveld.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

29

aanvaardbaar zijn. Maar dan moet je dus meedoen in de discussie en meesturen binnen de trend. In bestuurderstermen: ontwikkel een transitiepad voor verschillende boottypen, bestaand en nieuw. Boeiend om dit aan de orde te stellen in ons vaargebied!

Weesboten

Dit klinkt als een herkenbaar, maar ook weer niet al te serieus probleem. Helaas, niets is minder waar. Volgens een ruwe schatting liggen er vandaag ca. 15.000 verlaten en meestal ernstig verwaarloosde boten in havens, aan oevers van plassen en rivierarmen en zelfs ook aan de oevers van doorgaande vaarwegen. De inschatting is dat daar de komende vijf jaar 10.000 bij gaan komen en dat we in 2030 op 35.000 spookboten zitten, als we hier geen oplossing voor vinden. Erg ontsierend, een bron van ergernis, maar ook een bron van vervuiling. Weglekende olie en accuzuur, afbladderende verf en antifouling, en losse onderdelen wil je niet in het water, niet in de stad en ook niet op verlaten plekken op het platteland. Goed nieuws: op het Wad vinden we geen weesboten, maar langs het Wad?

We hebben een Wrakkenwet (1934) en daarmee kunnen soms weesboten worden verwijderd, maar dat kost geld en tijd en de eigenaar is vaak onvindbaar. Sommige gemeentes in Nederland

grijpen in als duidelijk geen sprake is van een "minimale staat van onderhoud", maar dat geeft soms aanleiding tot discussies, die je ook als gemeente niet kunt winnen. Met alleen het uitgangspunt van "de vervuiler betaalt" kom je er blijkbaar niet.

Dit opent een heel nieuw thema: sommige gemeentes schrijven een registratieplicht voor. Boten in de Amsterdamse grachten worden al gechipt. De eigenaar blijft dan bekend en kan aangesproken worden als er verwijderd en gesloopt moet worden. Overigens wordt registratie ook gezien als een middel in de strijd tegen ondermijnende criminaliteit: witwassen, fraude, illegale verhuur, verdovende middelen. De weesboot is dus niet helemaal een pittoresk en onuitroeibaar verschijnsel. De recreatiesector kan ook in dit opzicht een nuttige bijdrage leveren aan een schone en veilige omgeving. Meedoen dus!

Zwerfvuil

Sinds de ramp met het containerschip Zoe is zwerfvuil wel een heel zichtbaar probleem geworden, maar dat was het natuurlijk al. We kennen allemaal de vele plekken waar plastic en ander afval zich ophoopt. Veel komt van de vaste wal, veel komt van de beroepsvaart, maar een deel komt ook van de recreatievaart. Het beste resultaat geeft natuurlijk aanpak aan de bron. Meedoen in overleg hierover

met overheden en natuurorganisaties is nuttig.

Een praktisch resultaat kan ook worden gerealiseerd door zelf op te ruimen. De Wadvaarderstas die we in 2018 hebben geïntroduceerd was niet alleen een hulpmiddel, ook een boodschap: Laten we blijven doen wat we kunnen. Niet zelf vervuilen, opruimen waar mogelijk en dat in de geest van de Erecode.

Voorlopige conclusies in het Dossier Duurzaamheid

Duidelijk is dat duurzaamheid geen exclusieve aangelegenheid is voor wadvaarders. Maar we zijn er wel bij betrokken. Voor zover we direct betrokken zijn roepen we onze leden op mee te doen en nemen we als vereniging Wadvaarders stelling. Voor zover het gaat om stappen door de hele sector waterrecreatie doen we mee en willen we meer mee gaan doen.

We zijn lid van het Netwerk Waterrecreatie Nederland en we steunen initiatieven en standpunten die onze belangen dienen. We worden ook gezien als een betrokken en gemotiveerde groep vaarrecreanten. Niet zo gek als je in zo'n mooi natuurgebied kunt varen!

Tasten in het duister

Nachtvaart vraagt wel wat van je navigatiekunsten en nachtelijk gezichtsvermogen, daarmee vertel ik niets nieuws. Op ruim en verlicht water met goede navigatiemiddelen hoeft dat geen probleem te zijn, maar soms kom je toch voor verrassingen te staan. Dat ervoer ik in de Odysse, een tien meter kitsgetuigde Vulcan.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

30

Eind augustus voer ik nog wat rond op het Wad. Dat jaar hadden we steeds korte vaarvakanties van een week of twee gehouden en ver oostelijk waren we nog niet gekomen. Dus wilde ik graag nog even voor het einde van het vaarseizoen wat Duits Wad proeven. Nadat mijn vrouw in Harlingen van boord was gegaan om zich met andere zaken dan varen bezig te houden, greep ik mijn kans. Mijn broer zou nog vijf dagen meevaren en ik 'bestelde' hem in Delfzijl. Ik had voldoende tijd om (solo) over het Wad die kant op te scharrelen en op een maandag aan het begin van de middag stapte hij daar aan boord.

We gooiden gelijk los om rond de hoogwaterkentering de Eems op te varen richting Greetsiel. Hij was daar nog nooit geweest en Greetsiel moet je natuurlijk een keer in je leven meemaken. Nu zit tussen de Eems en Greetsiel nog wel het wantij van de Osterems, dus we hadden toch een beetje haast om daar nog overheen te komen voor het water weg was. Ik had berekend dat er voor onze diepgang van ruim een meter, drie uur na hoogwater te Delfzijl nog voldoende water op dat wantij zou staan. Met een afstand tot het wantij van 15 mijl zou vijf

knopen gemiddeld voldoende moeten zijn om het te halen. Het zou leuk zijn geweest als de wind dat ook wist, maar het was buiig weer, onweersachtig zelfs, met een erg variabel windje. Wel bezeild trouwens. Met soms wat bijstomen, dan weer reven en maar weer ontreven, kwamen we toch wel keurig met nog een beetje water onder de kiel over het wantij heen en we hadden tegen zes uur 's avonds, toen het tegen laagwater liep, nog nèt genoeg water om ook de geul naar de sluis van de Leybucht – het vaarwater naar Greetsiel – door te komen.

Sluisbediening Greetsiel

Keurig rond etenstijd waren we bij de sluis. Die wordt alleen bediend van vier uur vóór tot drie uur ná hoogwater, dus er brandde veel rood licht, maar daar keken we niet van op. Het volgende hoogwater zou 's nachts om 2:30 zijn en als de tijden klopten zou rond 23 uur de sluis weer bediend worden. Niet dat er ook maar ergens informatie stond over de bedieningstijden en ook eerdere navraag in Delfzijl bracht geen duidelijkheid: zou de sluis ook 's nachts bediend worden? Maar goed, de sluis is er primair voor de Greetsieler vissersvloot (die er weer primair voor de toeristen

is), dus zo'n nachtelijke bediening zou zomaar kunnen.

We meerden dus maar af aan het wachtvlot voor jachten en gingen gauw de kajuit in om te schuilen voor de regen en een warme hap te bereiden. Later op de avond, toen het even droog was buiten, ben ik nog de sluis opgelopen om tekenen van mogelijke nachtelijke bediening te ontwaren. Maar niets dat daar op wees, geen bord, geen sluiswachter, niets. Maar zowaar, om kwart voor 11 gingen plotseling de deuren open en stoomde de eerste viskotter naar buiten. Ik heb natuurlijk gelijk de sluis opgeroepen, maar die wilde eerst nog wel wat vissers naar buiten schutten en daarna mochten wij naar binnen. Om kwart over elf voeren we het beschutte vaarwater naar Greetsiel op, nog een klein uurtje stomen en we konden afmeren in de jachthaven...

Maarja... het regende nog steeds en het was stikdonker. Wie wel eens overdag naar Greetsiel heeft gevaren weet dat de geul tussen de twee hoge dijken weliswaar breed is, maar de vaargeul smal. Die is kronkelig, keurig beprikt weliswaar, maar onverlicht. Eerst



konden we ons nog een beetje oriënteren op naar de sluis varende kotters, maar al gauw waren we de laatste kotter gepasseerd en tastten we volledig in het duister.

Op de tast

Ik had met het navigatieprogramma Navionics op mijn smartphone nog wel enig houvast, maar dat gaf een breed vaarwater tussen de vaste oevers aan, niet de veel smallere beprikte vaargeul. En al spoedig liepen we stevig omhoog in de modderige geulrand. Achteruitslaand kwamen we wel vlot weer los, maar nu? Mijn broer voorop om te schijnen met mijn helaas te zwakke zaklantaarn in de hoop prikken te vinden. Hij riep of ik naar stuurboord of bakboord moest, tenminste als hij in het zwakke schijnsel een prik had weten te vangen. Achter het roer werd ik behoorlijk verblind door het schermje op mijn smartphone (ik wist zo gauw niet hoe je die op nachtstand moest zetten). Het echolood bood ook nauwelijks houvast, want direct buiten de prikkenlijn liep de geulrand steil op tot er hooguit een halve meter water resteerde. Zodra het echolood een beetje mindere waterdiepte aangaf was het al te laat en liep je tegen de geulrand.

“Hard bakboord”. BOEM.

Dus meestal was het “BAKBOORD! HARD BAKBOORD!”: boem. Met een redelijke klap lagen we dan stil tegen de nogal harde geulrand. Achteruitslaan, midden van het vaarwater opzoeken, dat ging nog wel op de navigatie app, en maar weer verder proberen. Het ging soms best een tijdje goed en dan ineens weer ‘boem’. Herhaling van het voorgaande (maar dan aan stuurboord). Maar langzamerhand raakten we toch ingespeeld en werd het ondiepe deel buiten de geul ook smaller, zodat je in het stikdonker toch iets van de vaste oevers kon zien en kon gokken of je in het midden voer (als het ondiepe deel buiten de prikken tenminste aan beide zijden even groot was). Het bleef stikdonker. Enfin, dat uurtje varen vanaf de sluis hadden we ruim nodig, ook al omdat vol gas varen als je elk moment op een geulrand kan stuiteren ons niet zo’n goed idee leek. Maar goed, uiteindelijk doemden er lichtjes op en konden we in het donker in het jachthaventje zowaar nog een vrije box vinden. Nog even een borrel en dan, tegen één uur plat. De volgende ochtend toeristje spelen in regenachtig Greetsiel.

Wat heb je nodig bij varen in het donker

- Allereerst natuurlijk scheepsverlichting die aan de eisen voldoet.
- Een goede elektronische kaart op een scherm op nachtstand is een geweldig hulpmiddel. Maar zeker prikken staan daar niet exact op positie op aangegeven, dus heb je toch zicht nodig.
- Een zoeklicht (of hele sterke handlamp) is onontbeerlijk. Prikken zijn voorzien van groen (SB) of rood (BB) reflecterende strips (als het goed is) en met een goed zoeklicht zie je meerdere prikken op rij en kan je veel beter de vaarweg volgen.
- Prikken en blinde tonnen zijn in een donkere nacht eerder een obstakel dan een hulpmiddel. In dit geval hadden we geen keus dan nauwkeurig tussen de prikken te blijven. Maar als je in het stikdonker over een wantij vaart en er staat toch wel voldoende water, dan kan je er beter een eindje vanaf blijven.
- Aan AIS uitlezen heb je in nauw kronkelend vaarwater niets omdat het signaal door eventueel aanwezige scheepvaart maar eens in de zoveel tijd wordt uitgezonden en dus bijna altijd verouderd is.



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

32



NV.Zeekaarten voor Nederland

Praktisch formaat en nauwkeurige cartografie

elk € 49,-

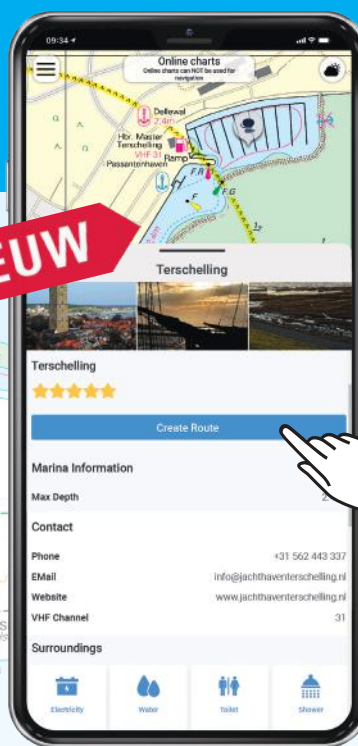
- combipakket: papier & digitaal
- getijdentabellen en getijdenstromen
- maandelijks updateservice

NVAtlas Nederland
Waddenzee
NL 2 2020

incl. nv charts App
iPad • iPhone • Android • Mac • Windows



NIEUW



Oostzee • Noordzee • Atlantische Oceaan • Middellandse Zee • Caraïbische Zee • Binnenwateren



JACHTHAVEN

Marina
Den Oever



DE TOEGANGSPOORT NAAR DE WADDENZEE, IJSSELMEER EN DE NOORDZEE

Jachthaven Marina Den Oever BV is een gezellige, beschutte haven direct gelegen aan het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee. Een ideale uitvalsbasis voor een weekend of een vakantie met de boot op zoet of zout water. Geïnteresseerd in een ligplaats? Neem contact op voor een interessant aanbod!



OOK VOOR SERVICE, ONDERHOUD EN WINTERSTALLING

voor meer informatie:
www.marinadenoever.nl

LIGGEN OP ZOET, DIRECT AAN HET WAD!

Wadvaarderswinkel

Wadvaardersvlag

De echte Wadvaarder vaart met de Wadvaardersvlag in top.

Nieuwe leden krijgen hun eerste (kleine) vlag gratis.

De vlag is er in twee maten:

Grote vlag (70 x 50 cm) inclusief verzendkosten: € 15,00

Kleine vlag (45 x 35 cm) inclusief verzendkosten: € 12,50

Bij verkoop tijdens vergaderingen e.d. worden de verzendkosten à € 2,50 niet berekend.

Bestellen van een vlag is eenvoudig: maak het juiste bedrag over op IBAN NL74INGB00039913 05 (voor buitenland: BIC = INGBNL2A) t.n.v. Wadvaarders te Groningen onder vermelding van de gewenste vlag. Vergeet deze vermelding niet!

NB. Om de afhandelingskosten enigszins beperkt te houden, wordt niet elke bestelling direct verstuurd. De bestellingen worden verzameld en eens per maand uitgevoerd. Dus even geduld gaarne, na een bestelling.

T-shirts en polo's met Wadvaarderslogo

Deze producten van uitstekende kwaliteit zijn online te bestellen bij Spreadshirt via www.wadvaarders.nl

Bijvoorbeeld zo'n fraai Premium T-shirt met korte of lange mouwen, of een poloshirt, een Hoodie of zelfs een Baby body (leuk om cadeau te geven!), te veel om op te noemen. Allemaal bedrukt met het Wadvaarderslogo. Bestel eenvoudig online!



Bedrukking in geel



Premium T-shirt 15,99



Apparel T-shirt 18,99



Baby body 14,99



Vrouwen T-shirt 15,99



Hoodie 26,99

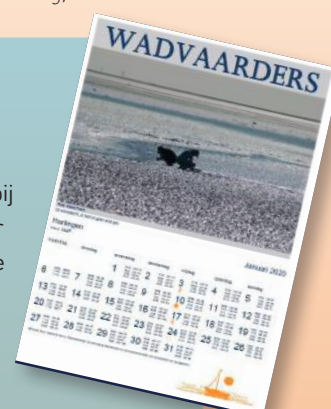
Prijs inclusief bedrukking, exclusief verzendkosten.

Wadvaarders kalender

Unieke kalender met prachtige foto's en handige getijde informatie in één.

Op iedere maand staat een Waddenfoto, gemaakt door een Wadvaarder. Voor iedere dag zijn de hoog- en laagwatertijden met de bijbehorende waterstand ten opzichte van NAP dan wel LAT vermeld.

Er zijn twee versies: een met de getijde-informatie voor Harlingen en een met die informatie voor Lauwersoog. U kunt dus de best bij uw vaargebied passende kalender uitzoeken. Overigens bieden beide versies een omreken tabel om de hoog- en laagwatertijden voor andere Waddenhavens te berekenen.





Vereniging Wadvaarders staat voor vrij en verantwoord varen op de Waddenzee, goed zeemanschap, met respect voor de Erecode, in evenwicht met de natuur en zonder onnodige beperkingen.

Vereniging voor vrij en verantwoord varen op de Wadden. Opgericht: februari 1990.



**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2020

Jaargang 29 nr 107

34

BESTUUR VERENIGING WADVAARDERS

Rob Leemans, voorzitter
Robbert van der Eijk, secretaris
IJsbrand Dijkstra, penningmeester
Pieter van Kuppenveld, lid
Jan Röben, lid
e-mail: bestuur@wadvaarders.nl
of postbusadres secretariaat.

SECRETARIAAT EN LEDENADMINISTRATIE

Vereniging Wadvaarders
Postbus 6139, 9702 HC Groningen.

Adreswijzigingen of vragen over de contributie kunt u doorgeven via onze website www.wadvaarders.nl/contact of per post naar bovenstaande postbus.

CONTRIBUTIE

Minimaal € 28,- per jaar bij automatische overschrijving; bij handmatige overschrijven minimaal € 33,- per jaar.
IBAN: NL74INGB0003991305 ten name van Wadvaarders te Groningen.

INTERNET

Website: www.wadvaarders.nl
E-mail: info@wadvaarders.nl



De Vriendschap van Aad van der Ploeg drooggevalen.

COLOFON

Berichten is een uitgave van en voor leden van de Vereniging Wadvaarders en verschijnt tweemaal per jaar (voor- en najaar) in een oplage van 2000 exemplaren.

REDACTIE

Paul Raasveld (redactiesecretaris), Jan Röben, Robbert van der Eijk, Wim Blankenstijn en Elisabeth Spits.

E-mail: berichten@wadvaarders.nl
of Postbus 6139, 9702 HC Groningen.

VORMGEVING

Wiep.frl bureau voor grafische vormgeving, Heerenveen.

Aan de inhoud of het ontvangen van Berichten kunnen geen rechten worden ontleend. Overname van foto's en teksten - ook na publicatie op de website van de Wadvaarders - is alleen toegestaan met bronvermelding en met toestemming van de fotograaf of auteur. Nautische kaarten zijn nadrukkelijk niet bestemd voor navigatiedoeleinden.

Erecode voor Wadvaarders

De Vereniging Wadvaarders maakt zich sterk voor vrije én verantwoorde recreatievaart op de Wadden: met goed zeemanschap, respect voor de Erecode, in evenwicht met de natuur en zonder onnodige beperkingen.

Hieronder de Erecode, zoals die met alle belanghebbenden op het Wad is overeengekomen:

Vogels

- Vaar en anker niet te dicht langs hoogwatervluchtplaatsen.
- Ga pas van boord als vogels die op de waterlijn foerageren zijn verdwenen.
- Loop niet naar groepen vogels toe en blijf dicht bij elkaar.
- Houd extra afstand tot grotere vogels, zoals wulp en lepelaar, tot broedende vogels en vogels met jongen.
- Zorg bij opkomend water weer op tijd aan boord te zijn, zonder de vogels te verstoren.
- Weet dat als de eerste vogels opvliegen, u te dichtbij komt.

Zeehonden

- Vaar niet te dicht langs oevers waar zeehonden rusten.
- Niet varen, ankeren of droogvallen in de buurt van rustende zeehonden.
- Loop er zeker nooit naar toe.
- Weet dat zodra een zeehond zijn kop opsteekt, u te dicht bij de groep komt.

Wat vanzelf spreekt

- Vaar zonder hoge hekgolven.
- Vaar niet sneller dan de wettelijk toegestane snelheid van 20 km per uur (snel-varen is alleen toegestaan in de betonde geulen tussen zee en havens en in de veerbootroutes).
- Gooi geen afval overboord.
- Vermijd harde muziek, luide radio of marifoon.
- Gebruik geen onnodige felle verlichting.
- Houd uw hond aangeliind.
- Werk niet aan het schip met verf, olie, diesel, oplosmiddelen.
- Ga niet vliegeren. Wadvogels denken dat een vlieger een roofvogel is.
- Probeer niet met motorgeweld los te komen.

Als u zich aan de Erecode houdt:

- Kunnen vogels voldoende eten en rusten om gezond te blijven, voldoende jongen te krijgen en groot te brengen en voldoende vetreserves op te doen voor de lange trekreizen;
- Kunnen zeehonden voldoende rusten om gezond te blijven, te verharen en hun jongen groot te brengen;
- Kunt u blijven genieten van al die rijke en unieke natuur in deze laatste wildernis van Nederland, het Werelderfgoed Waddenzee!

WADVAAARDERS



“Zeehondenexplosie”

Mevrouw Haes hoort een noodklok en ziet de zeehondenpopulatie exploderen



De Haas brandt op den Jager los,
De Jager tijgt aan 't vlugten;
o Jager! op het huzepad
Is veel gevaar te duchten.

Noodklok

Zo lang als de Waterhaes het zoute water voelt (en dat is lang) is het voor natuurvrienden een geliefd middel om een noodklok te luiden. Is het niet om de zeehondenstand (in 2003: 2300 exemplaren), dan is er altijd wel een vogelsoort aan te wijzen die dramatisch achteruit is gegaan. Met wat grasduinen in vogeltellingen van de laatste 20 jaar, wat ik deze winter weer eens

deed, neem je dan een topjaar als referentie en zet je dat af tegen het jaar met een lagere stand. “Gehalveerd!” roep je dan en schrijft een persbericht. Dat is een beproefd recept. Zelfs de huismus (*passer domesticus*) moest eraan geloven. En net als bij de vogelvrienden in North Berwick (Schotland), rondom The Wash (Norfolk) of in Denemarken wordt er ook in Nederland graag geschermd met het feit dat juist hier een wereldwijde vogelpopulatie in haar voortbestaan wordt bedreigd. Zo’n berichtje haalt weer even de website van nu.nl, vlecht vervolgens uit over Facebook en Twitter en we schudden massaal het hoofd omdat “het zo slecht gaat met onze dieren”.

Populatie-explosie

We zien in het land weer ooievaars, witte reigers, lepelaars en langs ons Noordzeestrand trippelen de drieteenstrandlopers in de winter alsof ze nooit zijn weggeweest (wat ze hier aan zee ook niet geweest zijn, overigens). Strandgemeenten aan de Noordzee waarschuwen strandgangers om afstand te houden van rustende zeehonden. Die populatie is de laatste jaren zo ongeveer geëxplodeerd (van 2.300 in 2003 naar meer dan 8.000 gewone zeehonden anno 2018; voor de grijze zeehond geldt een vergelijkbaar stij-

gingspercentage). In de Amsterdamse Waterleidingduinen en in de Oostvaardersplassen vinden vergelijkbare explosies van beschermde diersoorten plaats.

Vrij en verantwoord

Wadvaarders willen verantwoord wadvaren. Daarom respecteren we zinnige afsluitingen: geboortegebieden voor de zeehonden, hoogwatervluchtplaatsen voor onze gevederde vrienden en hier en daar volledig afgesloten stukken voor alle waddendieren. Natuurorganisaties en terreinbeheerders gunnen we hun stokpaardjes, we respecteren Griend, de Richel onder Vlieland en het gebied bij de beide Rottums. Elke Wadvaarder is natuurvriend anders kwamen we niet op het Wad. Maar we willen ook vrij wadvaren. Het morrelen aan de poort van een afgesloten gebied kan daarom beginnen als de afsluiting geen doel meer dient. Is een afsluiting eigenlijk helemaal niet meer nodig, dan kan hij ingekort worden in tijdsduur of zelfs helemaal verdwijnen. Nu de populatie zeehonden in het Nederlandse Wad de 12.000 ruim heeft overschreden, is een andere benadering van deze ‘knuffeldieren’ nodig.

In alle redelijkheid

Wadvaarders hebben geen noodklok, wij slingeren geen ongefundeerde persberichten de wereld in. Wij zijn redelijke mensen met redelijke wensen. Nederland is een redelijk land. Natuurorganisaties bestaan uit redelijke mensen, toch? In onze Bakens staat het helder verwoord: “... dat uitsluitend gebieden worden afgesloten als dat tot doel heeft te voorkomen dat een bepaalde soort in zijn voortbestaan wordt bedreigd. (...) en te streven naar doorvaartmogelijkheden voor zeehondengebieden van 3 uur voor tot 3 uur na hoogwater.” Een alleszins redelijk perspectief voor zeehond en Wadvaarder. En voor natuurorganisaties. Waar wachten we nog op? Of moet ik zeggen: “Waar wachten ‘ze’ nog op?!”

Mevrouw M.C. Haes, a.b. ‘Waterhaes’

WADVAAARDERS