

WADVAARDERS BE RICH TEN

- ◆ BAKENS WADVAARDERS 2021
- ◆ WADDENZEE EN KLIMAATVERANDERING
- ◆ PRIKKEN VERDWIJNEN VAN HET WAD
- ◆ KINDERPAGINA: WIN EEN FRAAIE WADVAARDERSTAS
- ◆ VERHAAL: OVER WANTIEN EN ZEEDEINING

**Voorjaar
2021**

Jaargang 30 nr 109



WADVAARDERS VERENIGING VOOR VRIJ EN VERANTWOORDBAAR WADVAARDEN OP DE WADDEN



Beschutting achter kano

Vooraf

Eerst het zout, dan het zoet

Een nautische vertaling van het gezegde van oud-premier Balkenende die ons voorhield dat we eerst door de zure bezuinigingsappel heen moesten bijten voordat het leuker werd. De vergelijking met deze COVID-tijd is snel gemaakt.

Wij Wadvaarders houden 'meer dan gemiddeld Nederland' van zout. Dus dat is al meegenomen. Maar er zijn meerdere redenen om positief gestemd het nieuwe vaarseizoen in te gaan. Bijvoorbeeld omdat we welkom zijn in alle waddenhavens én in de havens aan landzijde.

Van Den Helder via Noordpolderzijl tot Nieuwe Statenzijl: de diepgang van je boot is meer bepalend wanneer je er aankomt dan de COVID-restricties. Bovendien hebben we helemaal geen terrassen nodig: het beste terras is onze eigen kuip wanneer we achter anker op het Wad liggen: ongeëvenaard uitzicht, altijd het favoriete eten en drinken onder handbereik en vlotte en vriendelijke bediening. Kom daar maar eens om op een AAA-horecalocatie aan de wal!

En natuurlijk met stip op 1: het meest recente vaccinatieschema laat zien dat 80% van onze leden voor 1 mei geprikt is. Wie zeurt er nog dat vergrijzing niet goed is voor de club?



Beter dan niets

Een jaar zonder Wadvaardersdag zou voor ons onbestaanbaar zijn en ik was heel blij dat deze wel door kon gaan, alhoewel dan in een digitale vorm. Als bestuur vonden we dat we de Wadvaardersdag door moesten laten gaan in een vorm met gebruikmaking van de digitale technieken: beter dit dan niets.

We hadden er wel bewust voor gekozen om het door Easy-livestream, een professioneel bedrijf, te laten verzorgen en op de bekende locatie, de Maritieme Academie Harlingen. Dat laatste gaf een wat vertrouwd gevoel. Daar waar het normaal gonst van de mensen, en het veelal een vorm van een reünie heeft, zaten we er nu alleen maar met een paar leden van het bestuur. Dat was wel een heel vreemd gevoel.

We schatten dat die middag ongeveer 80-100 gasten en leden meegedaan hebben

Ik vond het geweldig dat de chat-functie zo goed werkte. Er kwamen vele vragen en reacties binnen waar we na afloop ook nog mee bezig zullen gaan. Ik vond het grappig te constateren dat men digitaal kennelijk makkelijker vragen stelt dan in een zaal met mensen en ook dat men op elkaar ging reageren. Dit chatten is ons goed bevallen. Onze voorkeur gaat uit naar fysieke bijeenkomsten, maar misschien is er in de toekomst wel plek voor een combinatie met streamen. Daar hangt echter wel een prijskaartje aan.

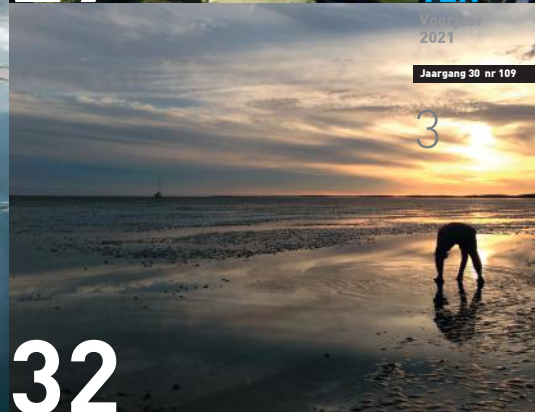
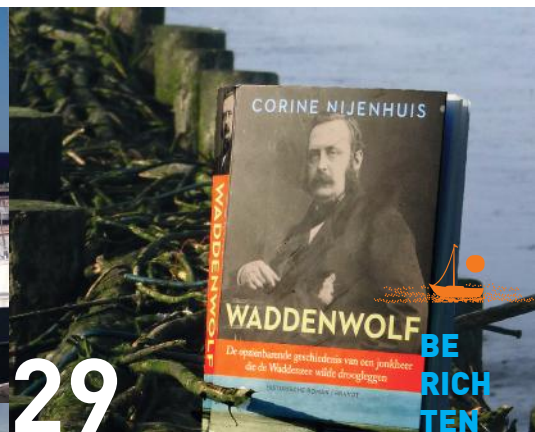
In de aanloop naar de Wadvaardersdag ontdekten we ook dat onze automatisering geschikt is om via onze nieuwe website leden te kunnen raadplegen. Dat kan in de vorm van stemmen, zoals over de jaarstukken, en peilingen met becommentariëring, zoals over de bakens. Financieel gezien is het jaar gunstig geweest. Door afname van activiteiten en minder reiskosten is het batig saldo toegenomen. Het bestuur gaat zich erover beraden of er mogelijkheden zijn om hiermee iets voor de leden te doen. Pietsje, mijn echtgenote, en ik zien er erg naar uit om weer te kunnen varen en het Wad op te kunnen gaan na alle belemmeringen door de

INHOUD

COVID-maatregelen. Voor de zekerheid ben ik alvast gaan informeren wat de vooruitzichten zijn bij de jachthavens op de Waddeneilanden. Deze gaan ervan uit dat ze open zijn waarbij uiteraard wel de geldende coronamaatregelen zullen worden gerespecteerd. Op de website waddenhavens.nl staat per eiland steeds de actuele situatie. Het ziet er dus naar uit dat, als we weer gaan varen, we ook weer welkom zijn op de eilanden!

Afgelopen jaar is het aantal leden weer toegenomen en zitten we tegen de 1800 aan! Nu we met meer leden zijn, en meer op het Wad varen, biedt dat ook een kans om meer zwerfvuil op te ruimen. Toen we, met nog twee boten, afgelopen zomer op de Bosplaat lagen, hadden we tijdens een wandeling (door de corridor van Staatsbosbeheer) zomaar een zak vol zwerfvuil. Overigens zijn er plannen om, op het gebied van het opruimen van zwerfvuil op het Wad, samen wat te gaan doen met de Duitse en Deense zusterverenigingen. Want: 'een schoner Wad is ook een mooier Wad!'

Rob Leemans, voorzitter Wadvaarders



4 Wadvaardersdag

Verslag van de online Wadvaardersdag van 20 maart 2021 door Robbert van der Eijk.

6 Bakens Wadvaarders 2021

De beleidsvoornemens van de Wadvaarders in 2021.

8 Nieuwe 'vrienden' op het Wad

Rob Leemans beschrijft zijn ervaringen met bergers op het Wad.

12 Hoe lang kunnen we nog droogvallen

Welke gevolgen heeft de klimaatverandering voor de Waddenzee, door Robbert van der Eijk.

14 Wadverdernog

Rubriek met wetenswaardigheden.

16 Dossier duurzaamheid

De stand van zaken m.b.t. vuilwaterlozingen, elektrificatie en antifouling, door Jan Röben.

18 Hoe de prikken verdwijnen van het wad

Paul Raasveld beschrijft zijn belevingen bij het verdwijnen van de prikken.

24 Jachtenradar: verplicht én verboden

Het lijkt erop dat eenduidige regelgeving dichterbij komt, door Maarten Snel.

27 Tekenestafette

Win een tas door je verhaal met tekening en/of foto in te sturen.

28 Van de bestuurstafel

Actualiteiten van de bestuurstafel door Jan Röben.

29 Boordbibliotheek

Elisabeth Spits bespreekt het boek 'Waddenwolf' van Corine Nijenhuis.

30 Naar een plasticvrije Waddenzee

Oproep voor een schonere Waddenzee door Eilard Jacobs.

32 Over wantijen en zeedeining

Logboek van de belevenissen van Nieske Blauw tijdens een tocht die anders verloopt dan gepland.

40 Column mevr. M.C. Haes

Mevrouw Haes ergert zich aan groene hekjes.


**WADVAARDERS
BERICHTEN**
Inleverdatum
kopij

Kopij voor Berichten najaar uiterlijk
11 september 2021 naar de redactie:
berichten@wadvaarders.nl

Wadvaardersdag 20 maart



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

4

Wadvaardersdag 2021 was een heel andere dan de gebruikelijke Wadvaardersdagen. Normaal wordt die op de laatste zaterdag in januari gehouden in de Maritieme Academie Harlingen. Door de beperkingen van de coronamaatregelen is in december besloten de Wadvaardersdag 2021 te verplaatsen naar 20 maart in de hoop dat dan misschien samenkomsten weer mogelijk zou zijn.

De online opstelling van de Wadvaardersdag



Helaas, Covid-19 heerst in maart nog steeds volop en dus moest de Wadvaardersdag geheel online gehouden worden. Gelukkig kon de uitzending wel vanuit de vertrouwde zaal van de Academie plaatsvinden waardoor er toch nog iets van de sfeer van de normale Wadvaardersdag kon worden meegenomen. Met alleen de betrokken bestuursleden en geen bezoekers. Naar schatting ca 100 leden en niet-leden hebben vanuit huis geheel of gedeeltelijk deelgenomen aan

de Wadvaardersdag.

Het programma werd ingekort tot één uur openbaar en één uur ledenjaarvergadering. Het grootste deel van het eerste uur werd ingenomen door een lezing van Katja Philippart, werkzaam voor het NIOZ en directeur van de Waddenacademie. Zij besprak een recent rapport over de gevolgen van de klimaatveranderingen voor de ecologie van de Waddenzee (zie elders in dit

art 2021



nummer het artikel over de gevolgen van de klimaatveranderingen voor het varen op de Waddenzee). Aansluitend werd tot het begin van de ledenvergadering een boeiende film vertoond over de aanpassingen van de Dollard en Eemsgebied en een pauzefilm van Sjoerd van der Wal over het Wad die door Programma Rijke Waddenzee ter beschikking was gesteld. Om het risico van storingen tijdens de vergadering te ontlopen konden de leden in de week voor de 20e maart al

hun stem uitbrengen over de stukken en voorstellen van de vergadering zoals die al sinds december op de website waren in te zien. De stemmodule op de website voldeed gelukkig prima. Veel leden hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hun mening over de beleidsvoornemens te geven, zoals vastgelegd in de 8 Bakens. Omdat er al vooraf gestemd was, kon het bestuurlijke deel van de vergadering vlot doorlopen worden en kon een groot deel van de ver-

gadering worden besteed aan bespreking van de Bakens. Het werd een levendig en nuttig debat dankzij de vele leden die via de chatmogelijkheid hun mening gaven en die direct door voorzitter Rob Leemans konden worden beantwoord.

Het werd een levendig en nuttig debat.

Vanwege corona blijft de Wadvaarder-trofee (die elk jaar als wisseltrofee aan een organisatie betrokken bij het Waddengebied wordt verleend) nog een jaar op Schiermonnikoog. Een wadvaarders plaquette werd symbolisch uitgereikt aan de weduwe van de helaas kortgeleden overleden Gerke Brouwer voor zijn verdiensten voor de vereniging. Pieter van Kuppenveld heeft de volle termijn als bestuurslid volgemaakt en is met overzicht van diens lange carrière als bestuurslid van de Wadvaarders door Rob Leemans uitgeleide gedaan. Gelukkig blijft Pieter wel mede voor de Wadvaarders vertegenwoordiger in het internationale Wadden Sea Forum. Nadat Bertien Broekhans en Peter Doting zich via een videoverbinding aan de leden hebben voorgesteld zijn ze als bestuurslid aangesteld om het bestuur weer voltallig te maken.

Afgaand op de reacties die wij van verschillende kanten kregen, kunnen we ondanks de bijzondere omstandigheden toch spreken van een geslaagde Wadvaardersdag. Toch hopen we de volgende keer weer fysiek bij elkaar te kunnen komen.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

5

Bakens Wadvaarders

Hieronder de Bakens 2021 zoals die in de algemene ledenvergadering zijn vastgesteld.



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

6



1. Vrij en verantwoord varen

Het motto van de Vereniging Wadvaarders is vrij en verantwoord varen, goed zeemanschap, met respect voor de Erecode en in evenwicht met de natuur. De samenwerking met Nautin past daarin en wordt voortgezet.



2. Art 2.5-gebieden dienen alleen ter voorkoming van bedreiging van een bepaalde soort

Ernaar streven dat uitsluitend gebieden worden afgesloten als dat tot doel heeft te voorkomen dat een bepaalde soort in zijn voortbestaan wordt bedreigd. Daarnaast handhaving van dynamische zonering en streven naar doorvaartmogelijkheden voor zeehondengebieden van 3 uur voor tot 3 uur na hoogwater. Toepassing van het principe "afsluiten als het moet, openstellen als het kan".



3. Toegankelijkheid en eventuele uitbreiding aanlegplaatsen met name aan landzijde

Behoud van toegankelijkheid van alle, ook kleine, havens voor de recreatievaart en actief ondersteunen van initiatieven voor extra aanlegplaatsfaciliteiten aan de vaste walzijde.



4. Schoner Wad

Bijdragen leveren aan en initiatieven ontplooiën voor het milieu en de duurzaamheid van de Wadden, zoals een plasticvrije Waddenzee.

2021

vergadering van de Wadvaarders zijn besproken en goedgekeurd.



5. Ondersteuning uitgangspunten Werelderfgoed Waddenzee

De Vereniging Wadvaarders zal in voorkomende situaties, zoals in verschillende overlegorganen, de uitgangspunten van het Werelderfgoed voor de Waddenzee onderschrijven.



6. Communicatie en promotie en betrokkenheid leden

Werken aan bekendheid van onze vereniging. Daarnaast als ambassadeurs voor de Waddenzee het geven van voorlichting en presentaties. Tevens het bevorderen van grotere bekendheid van de Erecode. Zo mogelijk opzetten van of eventueel meewerken aan onderzoeksprojecten. Instellen van werkgroepen om de betrokkenheid van leden bij de vereniging te vergroten en het werk van de bestuursleden te verlichten.



7. Deelname aan overlegorganen betreffende beleid en beheer

De Vereniging Wadvaarders levert inhoudelijke bijdragen betreffende beleid en beheer t.a.v. de Waddenzee, waarin de bijdragen van de gebruikers -waaronder de vaarrecreatie- van het Waddengebied zijn gewaarborgd. Met de oprichting van het VVW zullen de organisaties vaarrecreatie hun inbreng onderling afstemmen en de nu al verkregen toegang tot overlegvormen met overheden nader bestendigen en verder uitbreiden.



8. Continueren en eventueel uitbreiden internationale samenwerking

Continueren samenwerking met TWSSA en de andere partners daarin: Soltwaters (Duitsland) en Vadehavets Bådklubber (Denemarken).



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

7

Nieuwe 'vrienden' op he

Wanneer Rob Leemans met een Puffin 30 uit zeilen gaat raakt het roer onklaar. Voor het allereerst (en hopelijk voor het laatst) zat er niets anders op dan om assistentie verzoeken. Dit kwam in de vorm van een bergingsbedrijf dat verrassend plezierig te werk ging. Omdat dit avontuur uit 2013 al eerder in het KMJC-Journaal en De Kustzeiler verscheen, ging Rob voor Wadvaarders bovendien op zoek naar de actuele manier van werken door de bergers.



BE
RICH
TEN

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

8



De Orca van Rederij Noordgat (Foto: Jacoba de Graaf)

t Wad



Varen met een loshangend roer

Eindelijk was het zo ver, de Watergeus (de nieuwe Puffin 30 van de KMJC) was klaar en wij, mijn vrouw en ik, konden er mee het Wad op. Leden van de KMJC kunnen bij de club schepen gebruiken (afschrijven) en de Puffin 30 was een nieuw type schip, speciaal ontworpen voor het Wad, met ophaalbare kimkielen. Ons vertrek hebben we twee dagen moeten uitstellen, vanwege het slechte weer, maar op maandagochtend 24 juni 2013 gooiden we de trossen los. Met een ZW-5 en gunstig tij voeren we op de genua van Den Helder naar West-Terschelling. Alles ging voortvarend, we zagen de Brandaris al duidelijk liggen, totdat we in de West Meep kwamen. Daar stonden, door de onder-tussen ingezette ebstroom en wind tegen elkaar, vrij hoge golven. Nabij de WM4 vond ik het schip plotseling vreemd sturen en mijn vrouw riep: 'Het roer is weg!' Dat was een zeer vreemde gewaarwording. Gelukkig had ik het roer nog vast via de helmstok. Het schip

heeft een platte spiegel met een aangehangen roer dat door de deining omhoog was gekomen. Achteraf bleek het roer door de werf niet geborgd te zijn en kon dus losraken uit zijn ophanging.

Hoe nu verder? Ik heb onmiddellijk de motor gestart en de genua ingerold. Samen kregen we het roer weer met de bovenste pen in de vingerling. Onder was dit echter onmogelijk, omdat dit onder water zat en ook het weer te slecht was. Ondertussen dreven we met de afgaande ebstroom steeds meer naar een bank die al gedeeltelijk droogviel, de Jacobsruggen. Het stelde mijn vrouw overigens gerust dat er zeehonden lagen en ze dacht: 'Dan kan ik er in ieder geval staan...' Na een korte poging om enigszins te sturen constateerde ik al snel dat dit te gevaarlijk zou gaan worden. We moesten nog door de Slenk tussen West Meep en het Schuitengat met golven en wind van de ene kant, en stroom



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

9



Afgebroken roerpen



van de andere kant. Toen heb ik voor het eerst van mijn leven, ik moest best even een emotionele drempel over, via de marifoon bij de Brandaris om assistentie van de reddingboot verzocht. Mijn vrouw zorgde er ondertussen voor dat het anker klaar was om te kunnen laten vallen en de kimzwaarden liet ik uit staan in de hoop dat het schip op die manier minder snel zou wegdrijven en niet gelijk vast zou lopen. Ondertussen kwam de Orca, van bergingsbedrijf Noordgat, over de marifoon. Zij voeren toevallig vlak in de buurt en boden hulp aan. Na overleg met de vereniging heb ik de hulp van de Orca aanvaard en vervolgens, via de Brandaris, de KNRM bedankt.

De Orca maakte al snel een sleepverbinding met ons. Dat was precies op tijd, omdat we al dicht naar de bank waren gedreven. Wij waren super blij met de sleepverbinding en het gevoel naar dieper water gesleept te worden, want een ongeplande overnachting bij de zeehonden zagen we allebei niet zo zitten! Met het roer kon ik nog wat sturen en het schip bleef mooi recht achter de Orca. Mede wegens de onrustige golfslag werd ervan afgezien om het schip naast de Orca te nemen. Wij werden met een rustig vaartje naar Terschelling gesleept. De bovenste roerpen kon de krachten van het roer echter toch niet goed houden

en brak af. Het roer rustte nu met de helmstok op het potdeksel van de spiegel. Daarmee kon ik nog steeds redelijk goed ons schip achter de Orca houden. Ondertussen zaten we met de Orca op een marifonie-werkkanaal en er werd regelmatig contact onderhouden of alles goed ging.

In de haven van West-Terschelling werden we in de westelijke kom naast de sleepboot de Hunter gelegd, die met haar kraan het roer op de wal takelde. Ondertussen was al een duiker opgeroepen die het onderwaterschip controleerde. Gelukkig bleek er verder geen schade te zijn. Iedereen verbaasde zich er wel over dat de gehele roerconstructie van aluminium was, in plaats van roestvrijstaal, en dat er geen enkele borg op het roer zat. Via het bergingsbedrijf werd een technicus van Doeksen erbij gevraagd. Ondanks dat het ondertussen al tegen de avond liep, bood hij toch aan om te proberen 's avonds het roer te repareren. Na akkoord van de vereniging, werd dit plan uitgevoerd. We hadden trouwens de mooiste ligplaats van West-Terschelling, heerlijk rustig met een geweldig uitzicht op het Wad. 's Avonds zijn we lekker gaan eten in Caracol met (veel) glazen goede wijn...

De volgende ochtend werden we alweer vroeg langsij

van de Hunter gehaald omdat het roer klaar was en nu met de juiste constructie. Met behulp van een duiker werd het roer weer keurig op z'n plek gehangen. En goed geborgd! Volgens de deskundigen was alles nu sterk genoeg, en veel beter dan het was, en zouden we rustig verder kunnen varen. Dat hebben we gedaan en we waren nog precies op tijd om het tij te halen naar Ameland. Het had in een dergelijke situatie niet beter gekund en het roer zat 'als een huis'. Onze ervaringen met het bergingsbedrijf Noordgat waren erg positief. Wij blijken onverwachts nieuwe 'vrienden' op het Wad te hebben!

Werkwijze bergingsbedrijven

In het verleden hadden bergingsbedrijven vaak een slechte naam, er werden hoge prijzen berekend, soms gebaseerd op percentages van de waarde van het schip. Echter is dat al lang veranderd. De gangbare procedure is momenteel dat eerst met de schipper wordt overlegd en zo nodig met de verzekeraar. Er wordt gekeken wat het probleem is en of het ter plekke kan worden opgelost. Indien binnen slepen noodzaak is, wordt het niet 'gedumpt', maar kijkt men hoe het probleem het beste opgelost kan worden. Dus een soort 'nazorg'. Met de KNRM zouden we in de jachthaven hebben gelegen en hadden we vervolgens alles zelf moeten organiseren. Dat zou ons vele dagen en ergernis hebben gekost, maar nu hoefden we niets te regelen en konden we de volgende dag gewoon weer verder varen.

Na afloop worden manuren en materiaalkosten berekend, en factoren zoals bergingsrisico en dergelijke. De schipper en het verzekeringsbedrijf krijgen de factuur ter beoordeling en soms is er een toetsing door een expertisebureau. Deze onderhandelingen lopen rechtstreeks via de verzekeringen en zelf merk je er weinig van, behalve dat wel het eigen risico bijgedragen moet worden. Overigens wordt ook wel hulp geboden zonder betaling wanneer blijkt dat de klant niet verzekerd is en niet veel financiële mogelijkheden heeft. Dan volstaat een fles drank. Kortom, de tijd dat financieel 'het vel over de oren wordt getrokken' door bergingsbedrijven is onderhand verleden tijd, alhoewel wat opletten nooit kwaad kan.

De beschreven gang van zaken die ik in 2013 meemaakte, werd recentelijk nog bevestigd door zowel bergers als verzekeringsbedrijven.

Gezien het nieuwe triagebeleid van de Kustwacht over spoedeisende en niet-spoedeisende hulpverlening leek het mij bijdragend om onze ervaringen met de lezers te delen. Tevens wilde ik ook wat angst weghalen voor 'piraten-gedrag' van de bergers. Het zijn zeer professionele bedrijven die investeren in materialen en bemanningen. Wel is het belangrijk om goed voorbereid te gaan varen. Dat betreft niet alleen reisvoorbereiding, maar ook goed onderhoud van het schip, met name de motor. Maar als je in de problemen komt dan kan de berger je (nieuwe) 'vriend' zijn.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

11

De Watergeus





Hoe lang kunnen we nog droogvallen?

De Waddenzee en de klimaatverandering

Er zijn verschillende voorspellingen dat de Waddenzee mettertijd gaat verdrinken als gevolg van de klimaatveranderingen en zeespiegelstijging. Maar nu er meer bekend wordt en er beter wordt gekeken naar de verschillende processen die hierbij een rol spelen, moet het sombere beeld wellicht worden bijgesteld. Want het blijkt dat het lage Nederland en onze Waddenzee toch weer anders reageert. Hoe zit dat nu?

De tot nu verschenen Nederlandse en internationale rapporten leveren een beeld op dat zowel geruststelt als verontrust. Daaronder het SROCC-report (juni 2020) van de belangrijkste internationale studiegroep (het Intergovernmental Panel on Climate Change), een recente uitgave van de Waddenacademie en een speciaal Waddennummer van Geografie (oktober 2020).

De periode van 2016 tot 2020 is de warmste ooit gemeten. Mondiaal ligt de gemiddelde oppervlaktetemperatuur over een heel jaar nu 1,1°C hoger dan in de pre-industriële periode (1850-1900). Dat lijkt weinig, maar de gevolgen zijn groot; smeltende gletsjers en poolkappen, meer stormen, vaker bosbranden en overstromingen. Sinds 2015 is mondiaal de zeespiegelstijging toegenomen van 4,1 tot 4,8mm per jaar. Maar door de ligging en verschillende complexe processen bedraagt de zeespiegelstijging in Nederland momenteel 2,2mm per jaar en in de Waddenzee slechts 1,3 – 1,75 mm per jaar.

Op dit moment hebben de effecten op weer en wind meer invloed dan de zeespiegelstijging. Zoutwinning leidt lokaal tot bodemdaling en veroorzaakt een kom van maximaal 20 km² extra, die door slib kan worden opgevuld. Dat slib is dan niet meer beschikbaar voor afzetting op platen en werkt zo toch nadelig voor een veel groter areaal.

De grootte en de hoogte van de platen worden enerzijds bepaald door het plaatselijke vermogen sediment op te nemen ('sedimentthonger') en anderzijds door de hoeveelheid zand en

slib dat wordt aangevoerd. Bepalend zijn ook de krachten van de getijden, stroming en golven. Met opkomend tij wordt zand aan de randen van de platen afgezet, met name bij platen dicht bij de zeegaten. Golfslag en stroming brengen het zand verder de platen op. Slib bezinkt alleen op plekken waar het rustig is, met name langs het vasteland.

Het westelijk en oostelijk wad gedragen zich daarbij verschillend. Ten westen van Terschelling worden de platen kleiner en lager doordat sediment van de platen wordt afgesnoept en de aanvoer vanuit de zeegaten te klein is om dat te compenseren. Het oostelijk wad krijgt sediment aangevoerd via de zeegaten en wordt ondieper, dus daar groeien de platen.

Het deel dat grenst aan de Eems heeft de afgelopen jaren in de zomer extra slib aangevoerd gekregen uit de Eems door de combinatie van baggeren in de Eems en een vaker voorkomende oostenwind. Het uitbaggeren van vaargeulen of havens heeft een behoorlijke invloed op de waterstanden. Diepe geulen vergemakkelijken de getijdebewegingen. Zo komt in de Eems het water bovenstrooms veel hoger nadat de vaargeul is uitgediept.

En wat brengt de toekomst ons? Op de kortere termijn is het effect van het variabele windklimaat belangrijker dan de mondiale zeespiegelstijging, waarbij het nu nog over millimeters per jaar gaat. De invloed van de wind op het jaarlijks gemiddelde zeeniveau langs de Nederlandse kust en in de Wad-

Op dit moment hebben de effecten op weer en wind meer invloed dan de zeespiegelstijging



BE
RICH
TEN

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

13

Door afslag komt onderliggend klei bloot te liggen

Verskil tussen normaal hoogwater en bij stormachtig weer



denzee is ongeveer een decimeter meer of minder, afhankelijk van de overheersende windrichting.

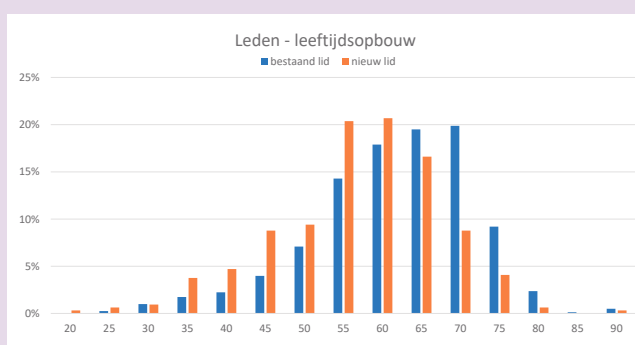
Een modelstudie toont aan dat bij sterke westenwind de waterstand in de westelijke Waddenzee gemakkelijk met ongeveer 1,3m kan toenemen. Daardoor kan een groot netto transport van sediment plaatsvinden van west naar oost. Bij een sterke oostenwind wordt het omgekeerde effect bereikt, daalt de waterstand en vallen wadplaten langer droog. Er is een voorzichtige trend naar een vaker voorkomende oostenwind in de zomer. Harde noordenwind geeft een grotere uitstroom via het zeegat Den Helder naar buiten. Voor de meer noordelijk georiënteerde zeegaten tussen de Waddenweilanden geldt het omgekeerde patroon; een netto zeewaarts transport bij westenwind en instroom bij noordenwind!

Op langere termijn worden volgens modelberekeningen de wadplaten kleiner en lager in de westelijke Waddenzee indien de netto zeespiegelstijging daar meer dan 7 mm/jaar gaat bedragen. De sedimentafzetting in de oostelijke Waddenzee zou de zeespiegelstijging langer kunnen bijhouden, maar bij een stijging van 10 mm/jaar lukt dat dan ook niet meer. De vrees bestaat dat dit vanaf 2050 zou kunnen optreden, mede door het smelten van de ijskappen. Een bijkomend effect van een relatief snelle zeespiegelstijging is dat de Waddeneilanden naar binnen zouden kunnen migreren en de Waddenzee kleiner zou worden. De vraag is of wij mensen dat toelaten.

Al met al kunnen de huidige generaties wadvaarders op de Waddenzee tussen de platen rondvaren en erop droogvallen.

Wordt de volgende generatie al lid?

Onze vereniging groeit als kool. In 2020 hebben maar liefst 346 enthousiaste nieuwe Wadvaarders zich gemeld bij onze secretaris en penningmeester. Een netto groei van bijna 20%. Heeft de gewenste verjonging hiermee nu een impuls gekregen? De leeftijden van onze nieuwste leden afgezet tegen het die van alle 1734 leden laat het volgende beeld zien.



Conclusie: de nieuwe leden zijn gemiddeld bijna vijf jaar jonger en de verdeling over de categorieën is ongeveer gelijk. Een voorzichtige 'vergroening' derhalve. We zijn benieuwd of deze zich doorzet, onder invloed van de toenemende populariteit van dichter-bij-huis-vakanties.

En toen werd het toch nog winter

De Wieringeraak WR4 in de historische hoek Den Oever. Jan Prins maakte op 8 februari 2021 eerst de foto waarna de enthousiastelingen het ijs weghakten.



Wadden Wereld Erfgoed in minder dan twee minuten

Soms kom je een erg mooi filmpje tegen dat je graag aan alle Wadvaarders wilt laten zien. Hoe dan? Door simpelweg je QR reader (gratis app) hier tegen aan te houden.



En zo mooi is het echt!

Vismigratierivier = een ander woord voor gat in de dijk

Na bijna 90 jaar komt er weer een gat in de afsluitdijk. Een vier km vismigratierivier ten westen van de spuisluizen bij Kornwerderzand (Lorentzsluis) moet ervoor zorgen dat vissen naadloos van zout naar zoet kunnen en andersom. Zo bereiken zalm, zeeforel, spiering, harder en aal weer hun paai- en leefgebieden tot aan Zwitserland toe.



Tips over wadvaren: je vindt ze op www.wadvaarders.nl

Bijvoorbeeld over hoe en waar droog te vallen. Je vindt ze onder het kopje varen op het Wad. Er zitten vast een paar plekken tussen die je niet kent. En weet je zelf een mooie plek die je wilt delen: vooral mailen naar redactie@wadvaarders.nl dan zorgen we dat deze erbij komt te staan. Posten op facebook kan natuurlijk ook.



Nu ver- krijgbaar: een linnen Wadvaar- derstas

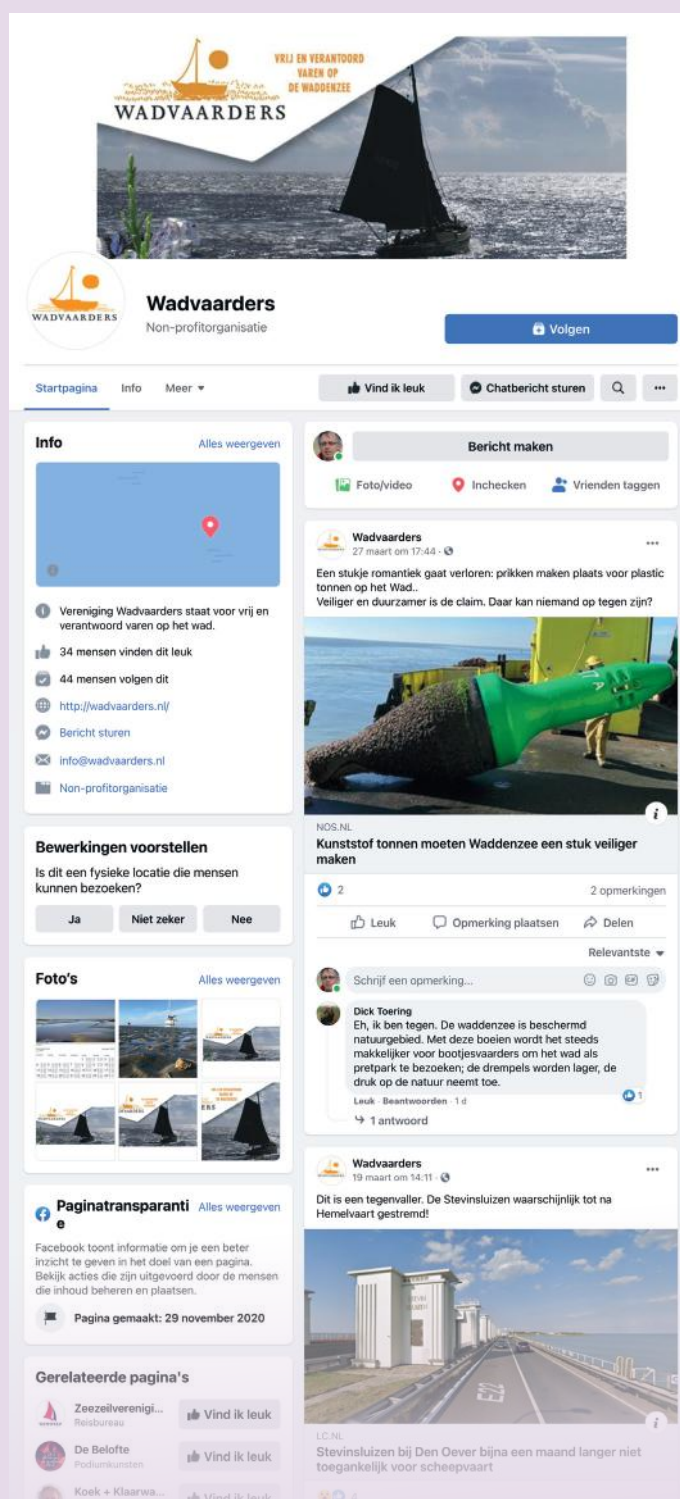


Eén van de onderwerpen waar we regelmatig over schrijven in deze Berichten gaat over duurzaamheid. Een thema met vele invalshoeken. Van wetenschappelijke monitoring tot praktische tips voor waterrecreanten over antifouling-gebruik. Ook heel duurzaam én praktisch voor aan boord: deze linnen tas bedrukt met ons logo. Kijk op de Webwinkel-pagina in deze Berichten hoe je hem kunt bestellen.

0 ja... facebook

Hardlopers zijn doodlopers, zoals bekend. Dus hoewel een beetje in de achterhoede ... daar is ie dan: een officieel facebookaccount van de Vereniging Wadvaarders.

Naast deze papieren Berichten, onze digitale nieuwsbrieven, twitter en natuurlijk onze website. Allemaal media met een eigen dynamiek. We hopen dat veel leden gaan posten, volgen en liken en dat ons account een levendige community wordt.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

15

Dossier duurzaamheid

In deze derde editie van Dossier Duurzaamheid laten we zien hoe onze vereniging Wadvaarders direct meedoet in landelijke ontwikkelingen rond een meer duurzame waterrecreatie. We haken in op een aantal speerpunten, waar belangrijke voordelen voor de duurzaamheid mee zijn te behalen.



**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

16

Het Netwerk Waterrecreatie, waarin vrijwel alle organisaties in Nederland van zeilers, motorbootvaarders, roeiers, kanoërs, surfers, duikers, zee-scouts en vissers - dus zeg maar de hele actieve waterrecreatie - aan meedoen zet voor de komende jaren in op dezelfde drie speerpunten: vuilwater-lozing, antifouling en emissieloos varen. Wadvaarder Bert Jongepier is de vertegenwoordiger van de Wadvaarders in het Netwerk, waarvan trouwens ons bestuurslid Jan Röben de voorzitter is. Eilard Jacobs, lid van de werkgroep Schoner Wad gaat meehelpen de stem van de wadvaarders te laten horen. Zij doen verslag van de ontwikkelingen, die in een versneld tempo op ons afkomen.

Vuilwaterlozing

In de vorige Berichten schetsten we hoe theorie en praktijk nogal kunnen verschillen. Het laatste lozingsverbod uit 2009 blijkt in de praktijk onhoudbaar. Hoewel vanaf oudere boten zonder vuilwatertank en vanaf boten mét (vrijwel alles gebouwd na 2000) natuurlijk niet geloosd hoort te worden op drukke plekken, zoals kleine plassen, binnensteden en jachthavens, gebeurt dat nog steeds te veel. Hoe weten we dat? Metingen laten zien, dat zwemmen op veel van die plaatsen echt ongezond is. Warme zomers en een flinke toename van boten op het water helpen daarbij natuurlijk niet.

Vanuit de politiek is de druk om hier iets aan te doen sterk toegenomen. Zoals vaak bij wetgeving begon dat met een eenvoudig idee: in alle boten een vuilwatertank, die vervolgens verzegelen en alleen bij innamestations te legen. En dan opnieuw verzegelen. De praktijk is nogal weerbarstig: ombouw oudere boten lastig of onmogelijk, te weinig innamestations, te duur, te vaak kapot of onbemand. En trouwens, op ruim water is de milieubelasting van lozen verwaarloosbaar, toch? En de beroepsvaart dan?

De werkgroep van zeilers en motorbootvaarders, aangevuld met vertegenwoordigers van HISWA, jachtbouwers en andere toeleveranciers in de watersport overleggen moeizaam met vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W, inclusief Rijkswaterstaat) en de Waterschappen over wat politiek gewenst en praktisch haalbaar is. Om het nog iets ingewikkelder te maken: in 2019 is de minister akkoord gegaan met lozing buiten de drukke knooppunten "na zuivering". De industrie moet kleine, niet te dure units gaan leveren, die in te bouwen zijn, en de bacteriële vervuiling stoppen. De discussie over een verzegeling loopt hoog op. Het ministerie met Rijkswaterstaat en de waterschappen zetten heel zwaar in op de handhaving. Met complexe (en dure) zegels. En natuurlijk ook voor buitenlandse boten, die zoiets bij de grens moeten aanschaffen. Vanuit de waterrecreatie maken we ons grote zorgen over de praktische haalbaarheid en het

Contactgegevens:

Bert Jongepier - bertjongepier@home.nl

Jan Röben - jjroben@gmail.com



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



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

17

draagvlak onder bootbezitters. Een flinke overgangstermijn, hele goede voorlichting en een toegankelijke infrastructuur zijn absoluut noodzakelijk. En die zien we nog niet. Succes Eilard! En wie met Eilard in dit landelijke team mee wil doen, neem contact op met Bert of Jan!

Elektrificatie

De enorme snelheid waarmee elektrificatie zijn intrede heeft gedaan in de auto-industrie zien we bepaald nog niet in onze wereld met zeil- en motorboten. Toch zou het een vergissing zijn om de druk richting energietransitie te onderschatten. Na Amsterdam beginnen ook andere gemeentes met het stellen van doelen, om binnen enkele jaren alleen nog emissieloos varen toe te staan. Regio's als de Biesbosch en de Weerribben beperken de toegang voor fossiel aangedreven boten. Niet iedereen is daar blij mee, in ons land met meer dan 100.000 van die boten. Botenbouwers en leveranciers van motoren zijn zich ervan bewust wat er staat te gebeuren en breiden hun assortiment uit met emissieloze alternatieven. Dat ook bestaande boten in aanmerking komen, zeer oude niet uitgezonderd, bewijst de Federatie Varende Erfgoed in Nederland op zoek naar alternatieven. Misschien niet emissieloos, maar wel emissie-beperkend.

Bert Jongepier is ervaringsdeskundige, met een ombouw van diesel naar stroom achter de rug. Als wadvaarder in de netwerkgroep Elektrificatie onderzoekt hij samen met Toerzeilers en de gezamenlijke verenigingen van motorbootvaarders de mogelijkheden en onmogelijkheden van de energietransitie in de recreatievaart en worden ideeën aangedragen. De netwerkgroep Elektrificatie presenteert zich daarmee als dé spreekbuis van de vaarrecreatie. Ze zal zeker gaan pleiten voor goed onderzoek, behoorlijke overgangstermijnen en, zoals ook voor auto's, stimulering- en subsidie-maatregelen. Andere wadvaarders met belangstelling voor deze uitdaging zijn van harte welkom om mee te doen in deze brede samenwerking. Neem contact op met Bert of Jan!

Antifouling

Zoals natuurlijk iedereen weet (...) is sinds 2016 het smeren met sterk biociden-houdende antifouling (met bijvoorbeeld koper en zink) ronduit verboden. In werkelijkheid is er veel verwarring. Wat daarbij niet helpt is dat voor beroepsvaart (inclusief rondvaarten) andere regels gelden, namelijk nauwelijks of geen. Wat ook niet helpt is dat je het niet mag smeren, maar wel mag kopen.

De landelijke netwerkgroep Antifouling (met ook hierin weer vertegenwoordigers vanuit Wadvaarders, Toerzeilers en de overkoepelende verenigingen van motorbootvaarders) verzamelt gegevens over het huidige gebruik en de ontwikkeling van alternatieven. De netwerkgroep werkt aan duidelijke aanbevelingen voor duurzaam bewerken van het onderwaterschip en overlegt met de toezichthouders over de regelgeving en de handhaving ervan.

Wie als Wadvaarder graag een duurzaam steentje wil bijdragen aan deze landelijke aanpak vanuit de vaarrecreatie: neem contact op met Bert of Jan!



Hoe de prikken verdwijnen



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

18

Prikkakens verdwijnen van het Nederlandse Wad. Voor veel Wadvaarders komt deze vaststelling als een schok. Want de sobere, kale berken- en eikenboompjes passen met hun kleur en schraalheid zo prachtig in het landschap van de prielen en geultjes. Ze roepen: avontuur! Paul Raasveld deelt zijn beleving en geeft meteen een overzicht.

Ik vaar alleen door het Fransche Gaatje. Het is half zes in de ochtend, ben de VB10 ton net voorbij. Steeds moeizamer zoek ik mijn weg van prik tot prik. Ze verstoppen zich in het gemurmel van licht en golfjes, onzichtbare stokken tot op het laatste moment. Ik speur naar de volgende prik. In de verte nadert een donkere lucht, sneller dan mijn verre-kijker spotten kan. Ik ben gespannen zoals je op Schiphol de aankomst van je geliefde zoekt, reikhalzend, een holle rug en kin geheven tot aan de aanslag van je nekwervel. Het grijze water helpt niet mee. Eindelijk is de volgende prik zichtbaar.

Hierop geen takkenbos, dus vul ik zelf het topteken maar in. Ik gok op stuurboord houden in de betonningsrichting. Maar direct ruik ik mijn koud geworden koffie, hij vliegt op de vloer. De Krokfors siddert en ik hoor wapengekletter uit het want. Vast. Ik grom, het was dus een bakboordprik, ooit. Ik kom weer los, ga stuurboord uit en vaar door. Uit een omgekeerde bezemsteel gilt een heksenstem "kom, hier ben je veilig, kom naar mij!" Zeggen Wieringer vissers terecht dat 'die jachies' toch niets van die prikken begrijpen? De kotters delen soms rake klappen uit met hun uitgevierde giek. De prik kreunt



Aanloop naar haven Schiermonnikoog

en van het wad

en breekt. Even later neemt het drijvende boompje wraak en haakt zich vast in het net om zo het nat te ontvluchten. Nu nader ik het eind van de geul en komt het erop aan. Vaak bekeek ik hier de ondergrond bij eb maar dat geeft mij nu geen zielenrust. Blijf in het geultje want de wanden zijn steil en hard. Weer een prik zonder kroon.

Uitkijk houden in een prikkenstraat is iets voor landrotten. Hoe graag geef ik die taak uit handen. Elke opstapper geniet ervan. Ze zoeken telkens een volgende prik, met scherpe ogen, verrekijker, voor hen een spel. In mijn

instructie hoor je toch een vleugje zenuwen "geen enkele overslaan, hoor je!" Iedere uitkijker glorieert omdat ze nu eens wél kunnen wat wordt gevraagd. Mijn lief, op weg naar Noordpolderzijl, zittend op de preekstoel jubelt "nu naar rechts". Ik ga naar stuurboord. We genieten van dit avontuur!

Beleven van prikken

Prikvaren is typerend voor de beleving van het Wad. Je komt ze overal tegen waar de geultjes nerveus hun loop zoeken en vernauwen. En wij met hen. Neem de wantijen, daar zijn de krioelende prielen als haarvaatjes, de meeste

onvast en twijfelend. Wriemelend liggen ze niet langer dan een paar weken stil. Dan is de loop veranderd naar een nieuw weefsel waarin het opkomend water tast. Op hun oude loop laten de prieltjes dan een bultje achter, als een wadworm die af en toe wat zand omhoog spuugt. Daarop droogvallen is als de Anato-mische les van Rembrandt. Laagwater. Je ziet alle prieltjes liggen en kunt hun diepte voelen met jouw ontleedinstrument – je waterschoenen. Maar bij vloed dekt de zee de zenuwbaantjes af en vertoont zich nog slechts het water als een huid van schilderslinnen.

In dat zoute waddenwater groeit geen boom. En toch staan zij daar. Het zijn eikenboompjes die mensenhanden plaats. De kleur, de schraalheid, het past in het landschap. Het is er ondiep dus je bent alert. Langs sommige vaarwaters staan alleen eikenstokken zonder kroon. Zie je dan een prik of zijn ze van de vissers? Geven ze de droogvallijn aan van de oplopende plaat? Alleen ervaring opdoen kan je dan helpen, met schade en schande.

Met een lichte teleurstelling vervolg ik de VN-ton naar het geultje voor Noordpolderzijl. Maar ik kan dit gevoel niet duiden. Verrekijker paraat, mijn waarnemingsvermogen na een polsdraai op scherp. Het hele scheepje klaar om een blubberobstakel te raken. Wat zit ik hier ontspannen, ik voel chagrijn. Dat invaren, de geul lijkt wel normaal. Dan dringt het tot mij door: ik vaar gewoon van groene ton naar groene ton, duidelijk zichtbaar, belachelijk zichtbaar! De prikken zijn weg. Weg zijn de afgebroken stokken, weg die aangevreten bezemsteel. Overbodig nu mijn landrottenvaardigheid van loeren en turen. Niet langer dat prik-



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

19



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

20



BE RICH TEN

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

21



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

22

Als ik geen uitkijk voor de
prikken meer hoef te houden,
is voor mij de lol er af.

Aanloopprik Noordpolderzijl

kenstraatgevoel, zoals de hengelsporter zijn microkoninkrijk beziet, de dobber als zijn kroon.

De prikken verdwijnen van het Wad

Wat nu? Zijn de prikken weg? De prikken zijn weg. Ongemerkt vervangt Rijkswaterstaat de prikken hier voor kunststof groen. Niet eentje of twee, nee, hele rijen groene jongens als opdringerige rekruten. De normaliteit, de beleving die de prikken bieden, het avontuur, het is verdwenen. Rijkswaterstaat laat zijn sporen na: het Amsteldiep, de Binnen Breesem,

Vlakte van Kerken, Fransche Gaatje, de Holwerderbalg, het Wierummerwad, de Geul van Brakzand, de aanloop naar de waddenhaven Schiermonnikoog. En ja, het geultje naar Noordpolderzijl.

Is ons prikwaren heel eerlijk gezegd nostalgisch, een gevoel dat al jaren is overleefd? Zoiets als geen tv-reclame op zondag, een heerlijk gebruik dat het ook nog tien jaar langer uithield, napruttelend op de ruzies van de omroepbedrijfjes? Hebben de prikken zichzelf overleefd? En is het eerder een wonder dat ze het nog zolang hebben uitgehouden?

In de aanschaf zijn ze goedkoop. Rijkswaterstaat betaalt minder dan honderd euro voor een complete eikenprik. Gooi die nieuwe bos maar op de stapelplaats. De prikken waren ooit makkelijker verplaatsbaar dan steekbakens of tonnen. En daarmee ademen ze de veranderlijkheid uit van de Waddenzee.

Maar het concept gaat uit van spotgoedkope arbeid en veel. Twee man in een stalen vlet, hun eikenlading naar de start van een geul. Vlet vaart vast, wachten op laagwater. Uitladen. Neem een paar boompjes op je schouder, sjouwen naar de bochtjes. Neerleggen. Prik voor prik plaatsen, pak die grondboor. Neem de ijzeren stengel met een handgreep als aan een schep. Aan het onder eind zit een kurkentrekker, uitgehoud, waar de moddergrond in blijft zitten. Terwijl je de punt bij laagwater in de blub duwt, draaien, altijd rechtsom. De boorkop loopt vol, dan til je het gevaarte op en schud of sla je de modderprut eruit. De mannen krijgen er tennisarmen van. Ze stappen over op een benzine gedreven pomp met spuitlans. Je spuit een gat in de modder en de maat drukt de prik erin. Maar pomp en compressor maken een herrie dat horen je vergaat. Natuurverenigingen? Einde spuitlans.

Gemiddeld drie, vier keer per jaar gaat



de ploeg er langs en dat is niet alleen vanwege de verlegde loop. De takkenbos eraf gevaren dus het topteken kwijt, of de prik omver gejaast door kotter of kajuitjacht waarna nog een steeltje overblijft. De prikbakens zijn kwetsbaar. Takken breken af. Daar, daar zitten twee aalscholvers, een derde landt erbij. Behendig balanceren ze wanneer de wind toeneemt. De tak zwiept al, de prik krijgt toenemende windvang. Nog blijven de aalscholvers hardnekkig zitten. Je ziet de tak torderen, heen en weer, net zolang tot hij breekt. Dan laten de vogels los. Eentje gilt een krachtterm, ze vliegen weg. Alleen het windgeruis blijft. In het water de tak. Klaar om in het net van een visser te kruipen. Iets anders is dan ijsgang. Schotsen schuren tegen de bast, de ene kant op met de eb, de andere kant op met vloed. De zaagmachine gaat door. Na een week is de prik om.

Wie duurzaamheid verwacht met hout maakt hier toch een denkfout. De Waddenzee jast er soms wel drie of vier prikken per kalenderjaar doorheen en dat dan slechts voor een plek. Kunststof tonnen gaan jaren mee, behoeven geen schilderwerk of antiroest, geen takkenbosknopers meer, geen tennisarmen of hogedrukpompgedruis. Ze zijn robuust, overleven heel wat garnalenvissers en zelfs 'lui met jachies'. Arbo-vriendelijk zijn ze tijdens hoogwater met een kraantje geplaatst.

Beleving zonder prikken

Ook al legt Rijkswaterstaat met geduld het plaatsingsbeleid uit, mijn mentale flexibiliteit voelt zich namens u maximaal uitgerekt. Kan ik van de schrik bekomen? Nu wel, ja, ik ben voorbereid. Mijn zeiljacht vaart weer uit. En inderdaad, ik tref betonning aan in een voormalige prikkenstraat. Binnen Breesem. Wat nu, ik kan de volgende gewoon zien liggen, en vaak ook al die daarna. Groen is groen en rood is rood. Ik zeg het eerlijk: dit is flauw, zo is er niets aan. Mijn aanloop van de waddenhaven Schiermonnikoog gaat nu van ton naar ton. Het traditionele

afsnijden van de voorlaatste prik – en dus steevast vastlopen en te kijk – het is er niet meer bij.

Toch heb ik het al verwerkt. Want mijn chagrijn komt niet meer op. Nee, ik geniet zoveel meer van de natuur om mij heen, ben al aan de tonnen gewend. Parbleu, ik kijk ontspannen om mij heen en zie meer: wat is die waddenhaven Schier eigenlijk belachelijk groot! Tonnen zijn voor de alleenzeiler een zegen. Het voelt ontspannen zoals de eerste keer navigeren op een digitale kaart. Geen twijfel meer over je precieze locatie, dat is elke keer weer een feest. Niet langer loeren, maar rustig bezig zijn, met normaal energieniveau. Wel is er mogelijk voor Wadvaarders een privé-bezwaar. Dat onze partner of maat roept "als ik geen uitkijk voor de prikken meer hoeft te houden, is voor mij de lol er af. Ik sla een seizoenje met jou over."

In plaats van loeren en turen is er toch nog een troostprijs. De eerste als het prieltje zijn zenuwen niet langer bedwingt en de bocht om vliegt. Verleggen van de kunststof ton kan onze vaarweg-beheerder Rijkswaterstaat onmogelijk meteen en stante pede realiseren. De andere moeilijkheid is dat soms de plastic markering aan een ketting ligt die te ruim genomen is afgezaagd. Dan blijft hij ook bij hoogwater erectieloos, stelt zijn partner teleur. De Vlake van Kerken 8 was zo'n fraai exemplaar.

Rijkswaterstaat gaat voor veiligheid. Jaarlijks blijft de boeienploeg de tonnen plaatsen en in het najaar weer verwijderen. Zoals ook de recreatiebetonning op de kant gaat langs hoofdvaarwaters met veel beroepsvaart. En zeker bij dreigende ijsgang. Er is zelfs ijsbetonning of winterbetonning ontwikkeld. De vissers noemen ze sparren. Zij overleven kopje onder en de ijsschotsenpolka van eb en vloed.

Vaar maar met mij mee door het Fransche Gaatje. De wind trekt aan, in de verte een loodzwarte zwarte streep. Wadvaarders tikken de tonnen stuk voor stuk af. Wat een rustig gevoel. Maar ook een gemis. Een gemis van heimwee, emotie, de prikken zijn weg. Dat wij de prikken gaan missen, geen Wieringer visser die dat begrijpen kan.

Naschrift

Graag bedank ik Wadvaarder Tjeerdo Wieberdink (Historische Hoek visser-haven Den Oever), Johan Penninga, Nautisch adviseur Waddenzee en Dollard van Rijkswaterstaat, de Wieringer garnalenvissers WR120 en Jan Rotgans van de WR80.

Prikken op het Duitse en Deense Wad?

In Duitsland worden prikken gewoon gebruikt. In Denemarken wil de betonningsdienst er van af, vooral omdat de boompjes alleen in zeer weinig gebruikte geulen staan. Maar de Denen hebben een mooie oplossing: aan het begin van het vaarseizoen stelt de betonningsdienst een paar stapels prikken ter beschikking en een klein budget. De watersportverenigingen kunnen zo brandstof kopen en zelf de prikken plaatsen. Eigenlijk een fraai voorbeeld voor Nederland!

Pieter van Kuppenveld, bestuurslid Trilaterale Wadvaarders Associatie TWSSA

Jachtenradar: verplicht

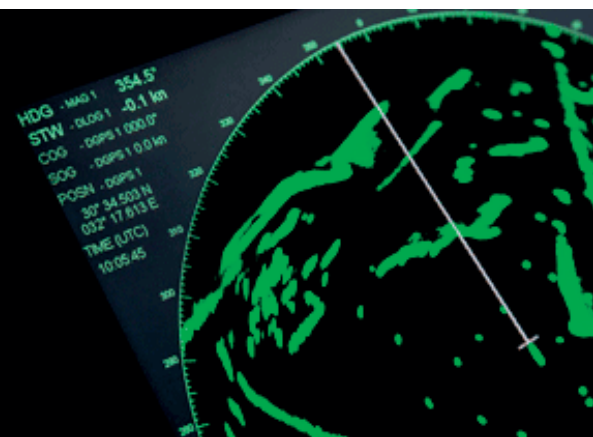


BE
RICH
TEN
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

24

Heeft u een jachtenradar? Zo'n trommel in de mast of op het achterschip? Lees, schrik en huiver. Maar er gloort licht aan het einde van de tunnel.



Stelt u zich voor dat u met uw boot vanuit Norderney buitenom naar Vlieland vaart. Mist komt op, waardoor het zicht op de Noordzee slecht wordt. Op weg naar de haven van Vlieland blijkt het al niet beter. U heeft een goed werkende jachtenradar; en een eendaagse radartraining gevolgd om te snappen wat u ziet op dat beeldscherm. Dus geen probleem: “Ik heb een radar en snap hoe ik er veilig mee kan varen.”

Wat mag u hier volgens de regels met uw radar in slecht zicht? (‘slecht zicht’, zie kader)

Het antwoord is dat u op zee verplicht bent uw jachtenradar te gebruiken, ter wille van veiligheid; hier gelden Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee (BVA). Hoe u aan de daarvoor vereiste deskundigheid komt mag u zelf bepalen. Maar zodra u de Waddenzee op vaart is het verboden uw jachtenradar te gebruiken, omdat op de Waddenzee het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) geldt. Hier moet u aan andere eisen voldoen dan op volle zee; het BPR spreekt onder meer over het hebben van een erkend radardiploma.

Om dit probleem te voorkomen, gaat u het erkende radardiploma halen. Daarmee vaart u enige tijd later van Schiermonnikoog via het Lauwersmeer naar Delfzijl. Op de Zoutkamperlaag (Waddenvaarweg tussen zee en haven) komt dichte mist opzetten. U gebruikt dus uw jachtenradar en vaart voorzichtig verder zoals u dat geleerd heeft.

Mag dit volgens de regels?

Dit mag NIET. Ondanks uw erkende radardiploma mag u op veel Nederlandse binnenwateren slechts gebruik maken van een radar als die is goedgekeurd als binnenvaartradar. Jachtenradars zijn als zodanig niet goedgekeurd. Overal waar in het BPR gesproken wordt van “radar” wordt bedoeld een zogeheten “type-goedgekeurde binnenvaartradar”. Onze jachtenradar is dat niet. Dus voor het BPR varen wij op alle vaarwegen van bijlage 9 uit het BPR (zoals Zoutkamperlaag) formeel zonder radar en varen bij mist is daar dan verboden!! Van Lauwersoog naar Delfzijl mag u voorzichtig varende (waarschijnlijk!) wel doorvaren bij slecht zicht, maar zodra u op het Eemskanaal (bijlage 9, BPR) komt is daar een type-goedgekeurde radar verplicht. Dat geldt ook voor de hoofdvaargeulen op het IJsselmeer. Maar buiten die geulen mag u bij mist wél varen zonder radar. U moet er dan wel alles aan doen om een aanvaring te voorkomen (goed zeemanschap); in voorkomend geval zal een rechter dat

én verboden



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

25



beoordelen. Voor het Wad geldt iets soortgelijks, maar als de Brandaris bij mist sommeert de hoofdvaargeul van haven naar zee (bijlage 9, BPR) te verlaten en erbuiten voor anker te gaan, kunt u dat advies maar beter opvolgen.

Oplossing in zicht?

Dat dit alles zeer verwarrend is, vindt ook Rijkswaterstaat: "Tja inderdaad een verwarrende toestand; moeten we oplossen" aldus RWS in 2016. Daarom vormden Kustzeilers, Wadvaarders, Toerzeilers, KNRM, Watersportverbond

en KNMC een werkgroep om voorstellen te maken voor die oplossing. In constructief overleg met Rijkswaterstaat en binnenvaartorganisatie BLN-Schuttevaer is een voorstel ontwikkeld: stel voor kleine schepen die op alle Nederlandse binnenwateren bij slecht zicht toch willen doorvaren een goedgekeurde radarinstallatie en een diploma verplicht. Dit is in het voorjaar van 2019 door de organisaties uit de werkgroep, ondersteund door RWS en Schuttevaer, aangeboden aan het Ministerie van I&W. Het aangeboden voorstel heeft als doel de vaarveiligheid te verbeteren. In feite is dit vergelijkbaar met de marifoon:

een goedgekeurde marifoon plus een marifoondiploma voor de schipper.

De radarinstallatie

De radarinstallatie die wij op onze jachten hebben, ook de modernste variant, voldoet niet aan de eisen van het BPR. Een radar moet type-goedgekeurd zijn; dat zijn alleen die grote zwaaiarmen op binnenvaart- en zeeschepen.

De werkgroep wil dat een radarinstallatie voor kleine schepen die voldoet aan speciale eisen wordt opgenomen in de regelgeving, waarmee het toegestaan wordt om op alle Nederlandse vaarwegen bij slecht zicht te varen.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

26

Technisch punt: die radarinstallatie moet o.a. voldoen aan de eis dat twee losse punten binnen een bepaalde afstand als twee losse punten worden waargenomen. Die eis mag iets minder streng zijn dan voor een binnenvaartradar, omdat een klein schip veel sneller kan reageren op een situatie dan een groot schip. Om schippers van kleine schepen nog beter te laten anticiperen op de bewegingen van andere schepen is een AIS als verplicht onderdeel opgenomen in de installatie aan boord; evenals een goedgekeurde radarreflector en een marifoon.

Erkend radardiploma

Zolang je niet in het bezit bent van een type-goedgekeurde radar, voegt een radardiploma in formele zin niks toe. Natuurlijk is het verstandig te zorgen dat je weet hoe je radar werkt, een training daarin kan zeker nuttig zijn, maar lost het formele probleem niet op. Naast de nog goed te keuren radarinstallatie moet de schipper een radardiploma voor dit type radar hebben. De bestaande opleidingen zijn gericht op het besturen van binnenvaart- of grote zeeschepen. Dit sluit niet aan bij het gebruik van radar op kleine schepen. Daarom wordt een variant van het bestaande radarpatent ontwikkeld (ook examen bij het CBR), voor radargebruik op kleine schepen. Uitgangspunt blijft, dat de beperking van de radar primair zit in de bekwaamheid van de schipper.

Aan de voorstellen uit 2019 hebben de betrokken organisaties, waaronder de Wadvaarders, hard gewerkt. Het draagvlak is zeer breed. We zijn nu twee jaar verder. Er is goede hoop dat de nieuwe minister de voorstellen overneemt. Het zou de regelgeving veel eenduidiger maken en daardoor voor meer veiligheid op het water zorgen.

Eventuele vragen of opmerkingen graag richten aan sneldeleeuw@outlook.com



Wat is “slecht zicht”?

Er bestaat geen definitie in meters van “slecht zicht”. De wetgever heeft dat bewust gedaan omdat dit afhankelijk is van meerdere factoren. Type schip, lengte van afstoppen, vaarwegomstandigheden en uitwijksnelheid bepalen mede wat wel en niet kan. Aldus de wetgever; een rechter zal op grond daarvan oordelen.

Maar volgens de handhavers is dit in de praktijk moeilijk hanterbaar. Zij hanteren een richtlijn, die zowel voor een zesbaksduwvaart als een jachtje van 11 meter geldt. Volgens die richtlijn moet u op een hoofdvaarwater*) bij een zicht

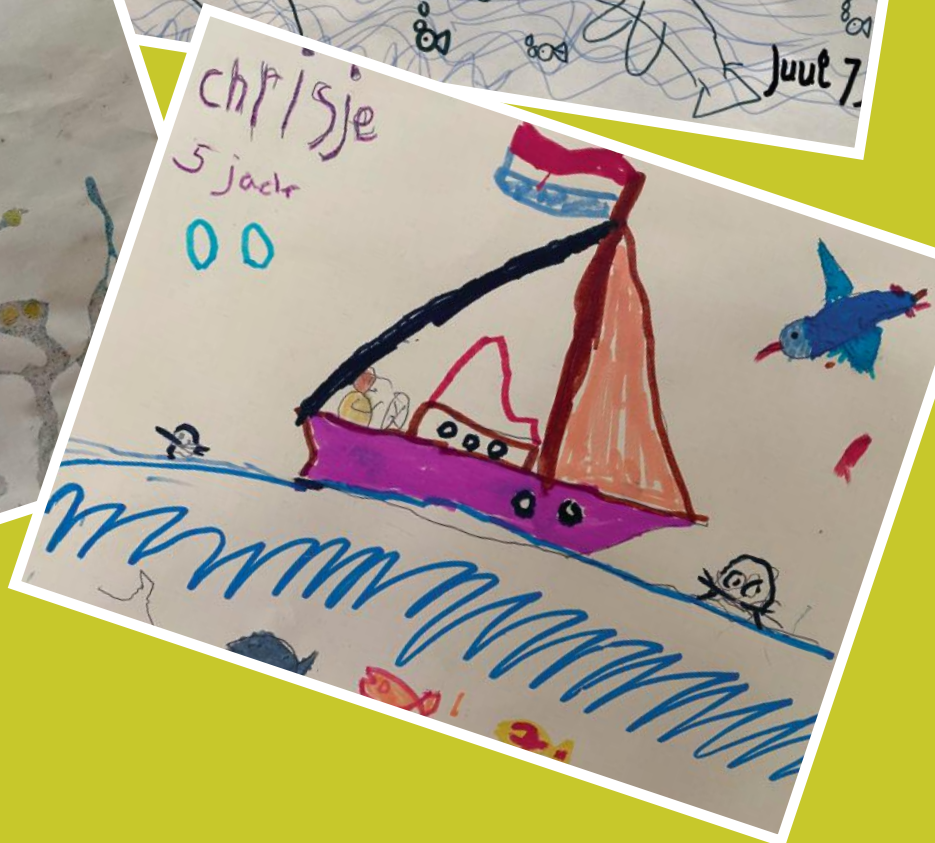
minder dan 1000 meter en op kleinere wateren bij een zicht van minder dan 400 meter op een veilige plek stil gaan liggen. Als u geen discussie met een handhaver wenst, houd dan deze richtlijn aan. Maar als u “voor het hekje” kom te staan, dan zal een rechter genuanceerder oordelen, op grond van bovengenoemde criteria.



Slecht zicht, Foto: Theo Kampa

Tekeningestafette

- kinderen of kleinkinderen -



Win een tas!

Heb je ook iets meegemaakt op de Wadden? En ben je jonger dan 15 jaar? Schrijf je belevenis op en maak er een tekening of een foto bij. Het mooiste/leukste/beste verhaal wordt geplaatst in de volgende Wadvaarders Berichten en de maker ontvangt naar keuze een Wadvaarders gymtas of stoffen tas uit de Wadvaarders winkel.

Schrijf je verhaal op in ca. 80 tot 100 woorden en stuur je verhaal en je tekening/foto per email naar berichten@wadvaarders.nl vóór 11 september 2021. Vermeld daarbij: je naam, je woonplaats en je leeftijd.

Van de bestuurstafel

Het bestuur van de vereniging Wadvaarders is er niet -en zeker niet alleen- voor de gezelligheid, maar we zijn het wel gaan missen: de levendige vergaderingen in een achterafzaaltje in een handig gelegen café of bij een van de bestuursleden thuis. Digitaal overleg met Zoom of Teams is heel efficiënt, maar de uitwisseling van ervaringen, ideeën en nieuwe plannen is gewoon leuker bij direct contact.

Genoeg gezeurd, iedereen heeft hier op een of andere manier mee te maken gehad en we hebben het er zo lang dat nodig is mee te doen! Najaar en winter zijn hét bestuurlijke seizoen in de waterrecreatie en ook bij ons liggen er weer diverse thema's voor:

De Wadvaardersdag

Traditioneel op de zeevaart-academie in Harlingen is de Wadvaardersdag dit jaar later en online georganiseerd. Zie het verslag elders in deze Berichten. In de jaarvergadering zijn Bertien Broekmans en Peter Doting benoemd tot nieuwe bestuursleden. Pieter van Kuppenveld heeft na het statutair bepaalde maximum van drie termijnen van 3 jaar afscheid genomen. Hij blijft beschikbaar voor o.a. de internationale contacten. Bedankt Pieter!

De vereniging Wadvaarders is een actieve deelnemer geworden aan het bestuurlijk overleg rond de Wadden. We zijn zichtbaar, we kunnen onze standpunten naar voren brengen en worden als gezien als een belangrijke vertegenwoordiger van de waterrecreatie op de Wadden. Precies wat we willen! Betekent wel dat we vaak aan bijeenkomsten over het wel en wee van de Wadden mee (moeten) doen.

Waddenhavens blijven voor ons een speerpunt. Nieuwe faciliteiten in De Cocksdorp, voortgang rond Holwerd aan Zee, behoud van Noordpolderzijl krijgen nadrukkelijk onze steun. Faciliteiten voor de recreatievaart in de Eemshaven

blijven gewenst. We werven daarvoor politieke steun.

Een aantal tonnen verdwijnt, maar de routes natuurlijk niet. Op ons aandringen wordt er met steun van Rijkswaterstaat geëxperimenteerd met virtuele tonnen. Hier bewijst onze nauwe relatie met Nautin zijn nut.

In het kader van de bestrijding van ondermijning duikt een gevoelig thema (weer) op: registratie van kajuitboten, motor en zeil. Witwassen, drugstransporten en het toenemende probleem van 'weesboten' (achtergelaten vervuilers, waarvan de eigenaar niet bekend is) zouden met een registratie van boten kunnen worden verminderd. Wadvaarders, in samenspraak met Toerzeilers, verenigingen van motor-

bootvaarders en o.a. de HISWA beraden zich op een gezamenlijk standpunt. We zijn begrijpelijkerwijs op onze hoede en willen daarom betrokken worden bij de 'politieke' discussie hierover. Een belangrijk thema wordt de bewegingsvrijheid in het komende vaarseizoen. Samen met de jachthavens rond de Wadden bereiden we ons voor op de vaarrecreatie ná de voltooiing van de vaccinatie. In ieder geval verwachten we weer grote drukte en veel nieuwkomers!

Met ruim 1800 leden zijn we een grote vereniging geworden. De wadvaardersslag in het want vergemakkelijk onderling contact en versterkt de saamhorigheid. Vandaar voor iedereen een nieuwe vlag bij dit voorjaarsnummer van Berichten!

Samenstelling redactie

De redactie van de Berichten is uitgebreid met een nieuw lid Lex van Gijsel.

"Ik bevaar al vele jaren het Wad en ben ook al lang lid van de Wadvaarders Vereniging. Tijd om mijn passieve lidmaatschap eens om te buigen naar een actieve vorm. Sinds enkele maanden ben ik nu actief



binnen de redactie en vanaf de volgende editie neem ik de coördinatie en organisatie over van Paul Raasveld."



**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

28

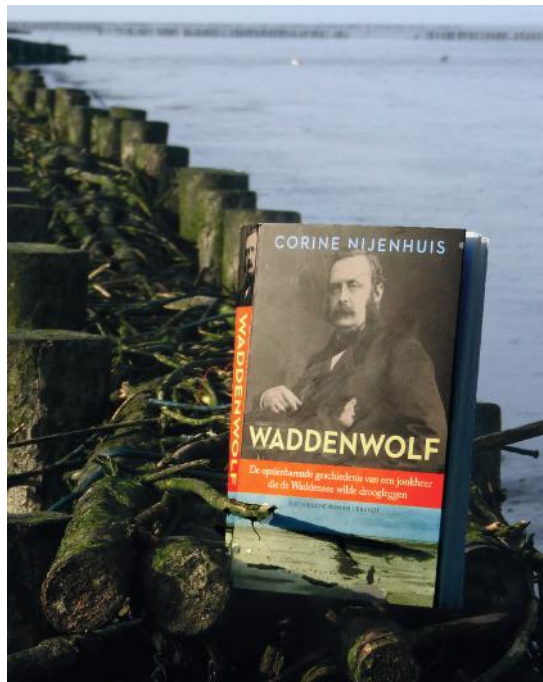
Waddenwolf

De opzienbarende geschiedenis van een jonkheer die de Waddenzee wilde droogleggen

Corine Nijenhuis

God schiep de aarde, de Nederlanders schiepen Nederland. Wereldwijd is 'ons' succes om van water land te maken bekend. Corine Nijenhuis was meer geïnteresseerd in een mislukt project en stuitte op de Naamloze Vennootschap 'Maatschappij tot Landaanwinning op de Friesche Wadden'.

Deze Maatschappij had tot doel het indijken van de Waddenzee tussen Ameland en Friesland. Initiatiefnemer was jonkheer Pieter Jan Willem Teding van Berkhout. Het project werd een drama: zowel voor degenen die er geld in investeerden als voor de jonkheer persoonlijk. Waddenwolf is een historische roman: de mislukte inpoldering is gebaseerd op historische feiten; de persoonlijke ontwikkeling van de jonkheer komt uit het brein van de auteur.



Ver van de Waddenzee in de omgeving van Deventer raakte de jurist Teding van Berkhout halverwege de 19de eeuw gefascineerd door wat hij zag op waterstaatkundige kaarten. Hij kon niet anders concluderen dan dat "Het landschap tussen de kust en de eilanden eigenlijk een voortzetting is van de provincie. Dat Ameland, Terschelling en de Engelsmanplaat de natuurlijke bedijking vormen van een gebied dat hardnekkig aarzelt tussen een bestaan als land of als water." Maar hij heeft het gebied nog nooit met eigen ogen gezien. Dus maakte hij de lange reis per koets naar Holwerd en stond daar uren naar het door het getij veranderende landschap te kijken. Het leek zo eenvoudig: "Hij hoeft het hele natuurlijke proces maar onder controle te brengen, te zorgen dat het slik niet terugvloeit maar neerdaalt. Dan zal de hele vlakte tot één vruchtbare bodem aanslibben die hij dan vervolgens kan bedijken, klaarmaken voor duizenden landgenoten die er kunnen werken en wonen."

Waarom zou hier niet lukken wat in de Beemster en de Haarlemmermeer wel is gelukt? Het is dan 1856 en na de oprichting van de Maatschappij duurde het nog tot 1869 voordat concessie verleend

werd en pas in 1871 kon met de aanleg van de dam tussen Holwerd en Nes worden begonnen. Naast weerstand van de Amelanders, waren wind en zee de grootste spelbrekers. Geregeld moesten gaten gedicht worden, maar uiteindelijk kwam de verbinding tussen het eiland en de Friese kust tot stand. Echter de dam was nog maar een laag dammetje en in oktober 1881 veegde een herfststorm het inpolderingsplan van de kaart: de schade was te groot en het geld van de Maatschappij was op.

Toch is ook nu nog het restant van de dam vanaf Ameland, bij eb goed zichtbaar.

Plannen voor het inpolderen van de Waddenzee waren in de 19de eeuw niet nieuw. Hendric Stevin was in de 17de eeuw de eerste ingenieur die dit al serieus bestudeerde en het meest recente stamt uit 1961! Op www.amelandershistorie.nl staat een zeer lezenswaardig overzicht.

Wat mij van Waddenwolf vooral blijft is hoe het denken over de Waddenzee is veranderd, maar ook hoe onveranderd investeerders zijn die geld ruiken.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

29



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

30



Naar een plastic-vrije Waddenzee

Plastic hoort niet in zee en dus ook niet in de Waddenzee. Om daar wat aan te doen werkt een groot aantal organisaties, waaronder de Wadvaarders, samen in de 'community plasticvrije Waddenzee'. Er is onder andere aandacht om met name gebruik van 'weggoi plastic' in het Waddengebied terug te dringen. Er worden ook op allerlei plekken opruimacties georganiseerd (zodra het weer mag). Hergebruik van geraapt materiaal wordt ontwikkeld en er vindt natuurlijk onderzoek plaats naar waar de verontreinigingen vandaan komen en dat is echt niet alleen van de containers van de MS Zoe.

Wadvaarders kunnen een bijdrage leveren, natuurlijk door mee te doen aan opruimacties, maar ook door als consument geen weggoi plastic te gebruiken maar duurzame alternatieven. Het kan bovendien zomaar zijn dat je door de tandpasta of het schoonmaakmiddel dat je gebruikt rechtstreeks microplastics in het waddenmilieu loost. Google eens op 'plasticvrije producten' en je ziet dat je door bewuste productkeuze zelf al direct kunt bijdragen aan een plasticvrije Waddenzee.

Natuurlijk is plastic niet de enige verontreiniging van de Waddenzee. Op de website en via BAW zullen we regelmatig meer informatie geven over mogelijkheden om als Wadvaarders bij te dragen aan een schoner Wad.

Eilard Jacobs, werkgroep Schoner Wad

zie ook: plasticvrijewadden.waddenzee.nl



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

31

Verhaal

Door Nieske Blaauw, 'Tsjoeh!'

Over wantijen en zeedei een zeid



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

32



ning.....

1dag van 24 uur.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

33

**Dat er in twee keer klokje rond veel kan gebeuren
en ook veel kan veranderen bewijst deze waddenervaring.**

De belevenissen en planwijzigingen volgen elkaar in een rap tempo op. →



00.00 uur

Ik baal. Vanmiddag toch de verkeerde beslissing genomen om achter het anker te blijven liggen. We liggen boven de Zuider Spruit (zie kaartje nr. 1), ongeveer twee mijl ten oosten van de haven van Ameland. Niets is mooier dan droog te vallen en te overnachten op een plaat.... bij rustig weer. Vanmiddag spraken de voorspellingen elkaar tegen. Het 'ergste' dat we hoorden was NO 4 tot 5. Tja. We zaten net lekker gesetteld met een biertje. Zon. Zwemmen. De haven trok ons absoluut niet. Nu is het zeven uur later en gieren we behoorlijk in de hotseklots. Geen zin om naar bed te gaan, want slapen wordt toch hopeloos.

02.00 uur

Ik dacht dat ik alle vallen snaarstrak had gezet, maar vanaf het zijstag komt er een onregelmatig getik. Vanuit mijn kooi kan ik het niet negeren. Hop; er toch maar uit dan. Net als ik buiten kom waait er een unidentified flying object langs mijn hoofd. Het getik is acuut gestopt. Het bleek van de zojuist passerende ufo te komen: dag ankerbol.

04.00 uur

Het geklots is op zijn hoogtepunt. We zwiepen heen en weer. Klots, klots, klots, RUK. Er zit een soort van ritme in. Ik lig klaarwakker te luisteren naar elk geluid. Dan maar even plassen. En met de zaklamp een ronde over het dek doen. De ankerlijn nog weer een stukje verlengd.

06.00 uur

Heb ik geslapen? Nu in ieder geval niet meer. Ik hoor de bodem tegen de romp schuren. Een tijdje stoten we zachtjes heen en weer en dan geeft de boot zich gewonnen en legt zich te ruste op het waddenzand.

08.00 uur

Slaapdronken merk ik dat Paul de kooi uit klimt. Hij heeft beter geslapen dan ik en gaat nog een wandelingetje rond de boot maken. Als altijd met zijn schepnet voor je-weet-nooit-wat-je-tegenkomt. En inderdaad: een half uur later komt ie thuis met een schol! Gevangen in een kreek waar nog een laagje water was blijven staan. Arme schol: kansloos spartelde hij Pauls netje in. Hij gaat bij de kokkels in de puts.

10.00 uur

Vanuit mijn kooi hoor ik alweer het zachte gekabbel op de huid van het schip. Het water komt er weer aan. Ik voel me nog half in coma, maar ben wel zo wakker dat ik bedenken dat NU de tijd is om het anker naar dieper water te verplaatsen. Als ik overboord stap staat het al tot mijn kuit. Ik volg de ketting. De laatste 2 meter ligt deze onder het zand. Net als het anker. Met die harde rukken heeft ie zich vannacht als een kokkel onder het zand gewrikt. Als een bezetene begin ik te graven. De vloed stroomt zo hard binnen dat ik merk dat voor elke twee handen zand die ik weggraaf er een halve weer terugspoelt. Pas na een minuut of tien lukt het me hem los te rukken en te verleggen. Ten koste van een nat pak. Of een frisse ochtendduik. Net hoe je het wilt zien. Mijn handen ruiken uren later nog naar waddenslik.

11.00 uur

De dieptemeter houdt op met knippen. Een teken dat hij weer daadwerkelijk kan meten. We hebben maar 90 cm nodig om weg te kunnen. Dat is nu. De wind is WZW 4: ideaal om richting Schier te gaan. We berekenen dat als we nu weggaan, we zo rond het hoogwater twee uur later over de verschillende wantijen zijn. We zijn zo geconcentreerd bezig met wegzeilen dat ik niet merk dat het neerhoudlijntje van het roer weer in zijn klem valt. Hierdoor kan hij niet meer automatisch omhoog klappen mocht het ondiep worden. En dat wordt het. Voordat we de geul bereiken gaan we nog over een ondiep stuk. Het roer wil omhoog, maar kan niet, waardoor het lijntje zich strak klem knijpt. Shit! Mocht het afbreken dan zijn we nog niet klaar. In een crashactie verlengt Paul het met een ander lijntje, waardoor we hem via de lier aan kunnen trekken. Gelukkig: met een luide ping schiet hij los en kunnen we het roer met het andere lijntje omhoogtrekken.

12.00 uur

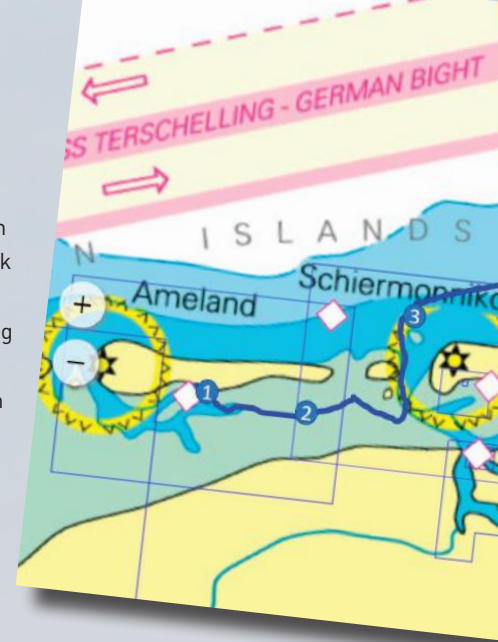
Het gaat veel te snel met die goede wind en vloedstroom mee! Het is nu 2 uur voor HW en we zitten al op het eerste wantij tussen de Zuider Spruit en het Pinkegat. Als we komen aanzien liggen er zes bootjes te wachten op hoger water. Anker uit of toch maar doorgaan? Een Lemsteraak motort voorzichtig als eerste verder. Wij blijven onder zeil en volgen hem. Het is spannend. Van 1m gaan we naar 90 cm..... en dan naar 80 cm.... Het roer klappt op. Sturen gaat nu erg zwaar. Met moeite kan ik de kronkelige tonnenlijn volgen. Achter ons zie ik een spoor van omgewoeld waddenzand.

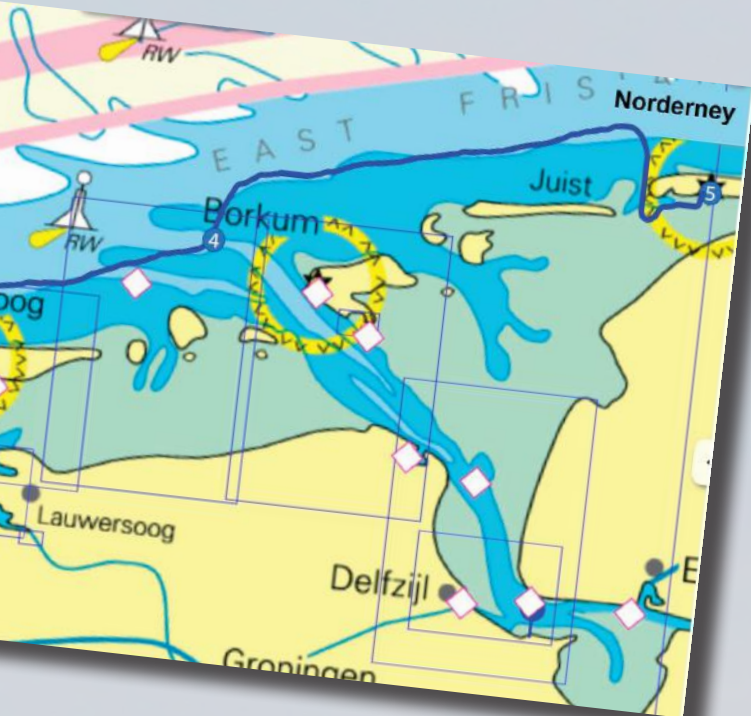
13.00 uur

Nog steeds een uur voor HW. De wind wakkert aan tot een lekkere 5 Bft. We vliegen over het Pinkegat, het Wierumerwad en de Paesensrede (2) naar het diepere water van de Zoutkamperlaag. Perfect om op HW Schier te bereiken. Toch? Ach.... We denken beiden hetzelfde.

**Zonde van de goede wind
om nu al een haven aan
te lopen.**

Wat als we nu eens voor plan B gingen? Vanaf hier naar Nordeney is nog ruim 40 M. De wind is perfect, de vooruitzichten zijn goed en het is na al het 'wadgescharrel' hoog tijd voor een





serieus stuk zeilen. We maken een snellere berekening dat we zo rond middernacht daar kunnen zijn. Toch nog nachtzeilen!

14.00 uur

Met wind tegen stroom stuiteren we het Plaatgat (3) door. Met veel moeite kook ik water voor een kopje soep en schud de zakjes leeg in twee kommetjes. Maar nu de volgende fase. Het opgieten, roeren en uitserveren aan de stuurman. Hopeloos. De champignonsoep blijft in de gootsteen wachten tot rustiger tijden. Ik ga ook snel weer naar buiten.

15.00 uur

Beslissingen, beslissingen... De ideale koers is plat voor het lapje. De wind is echter zo hard, in combinatie met de golfslag, dat we er niets voor voelen een boom te zetten. Dan maar inrollen die fok en afkruisen.

16.00 uur

We hadden veel meer tegenstroom verwacht. We worden wel naar buiten gezet, maar het log en de GPS geven nagenoeg dezelfde snelheid aan.

Alle schema's kunnen de prullenbak in.

17.00 uur

Alle schema's kunnen de prullenbak in. We gaan als een speer! Eén minpuntje...de wat korte voorbereiding voor deze tocht heeft tot gevolg dat ik van tevoren geen zeeziektepilletje heb genomen en me wat katterig ga voelen. Paul begint over een lekkere pasta maken en ik graai naar de creamcrackers.

18.00 uur

We passeren de Oostereems aanlooptonnen (4). Ik probeer deze zo recht mogelijk over te steken en loef daarom op tot halve wind. Onhandige timing met een tijdelijk toenemende wind.

We zijn veel te overtuigd voor vlagen van 25 knopen. We rollen, schuiven en stampen de geul over. Blij dat ik weer kan afvallen.

19.00 uur

"Ben je erg teleurgesteld als het geen nachtzeilen wordt?" Als we zo doorgaan wordt het voor twaalf. En aangezien het vandaag de langste dag is.....

20.00 uur

De wind zakt naar een knoop of 15. Toch de boom er maar in. De ophouder zit op een wonderbaarlijke manier verstrengeld met de opgerolde fok. Met die schuivers die we maken op de bakstaggolven heb ik het niet zo op gepruts op het voordek. Als hij eindelijk staat wordt het sturen er niet makkelijker op. Heel geconcentreerd sturend probeer ik te voorkomen dat het grootzeil bak komt te staan (er staat natuurlijk wel een bulletalie) en toch ook de fok vol te houden. Behoorlijk inspannend met die rollers.

21.00 uur

Ik ruik af en toe vlagen van, zoals ik het noem, zeesterren die liggen te drogen in de zon. Waar kan dat vandaan komen? Achter op de spiegel staat de puts met ons gevangen zeeleven. De schol hebben we al eerder uit zijn benarde positie bevrijd. De kokkels staan er al een paar dagen. Bedoeld om te vermenigvuldigen bij een volgende droogvalstop en dan te eten. Met de veranderde planning zal daar de komende dagen niets bijkomen. We laten ze los in hun nieuwe biotoop en hopen de kiem gelegd te hebben voor nieuwe kokkelgronden.

22.00 uur

Wie gaat het winnen: de zon (die ondergaat) of wij die de eerste groene aanloopton van Norderney gaan aantikken? De zon wint met een magistrale aftocht. Dankzij de fluorescerende knalkleuren die de Duitsers gebruiken voor hun tonnen is het volgen van de geul toch een makkie bij het sneller donker wordende zwerk.

23.00 uur

Zachtjes motoren we de haven in (5). Vol, vol, vol. Tja...en om op dit tijdstip naast slapende burens aan te gaan leggen? We varen door tot het eind en zien dat het mooiste plekje van de haven onbezet is. Met de kont naar achteren meren we naast de loopplank die ons in 50 stappen in de lokale 'Bierstube' brengt. Moe. Zeer voldaan. Met 59.95 mijl op het log.

24.00 uur

Het is bladstil geworden. We zetten onze 'kroegentocht' nog heel even voort in de kuip. Te hyper na zo'n geweldige zeildag om al te kooi te gaan. Een wantijen- en zeegatendag. Met de avonturen die bij beide zeilkaracteristieken horen: droogvallen, kokkels, ingegraven anker, ondieptespanning, zorgvuldig navigeren van prik naar prik. En ook: schuiven door het wildere Noordzeewater, plotternavigatie en loeren met de kijker naar verre uitertonnen en kardinalen. Eigenlijk een 'best of two worlds' zeildag.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

35



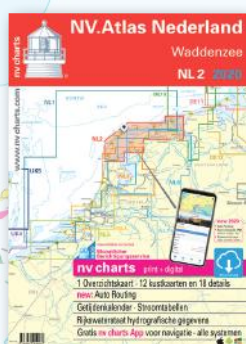
NV.Zeekaarten voor Nederland

Praktisch formaat en nauwkeurige cartografie

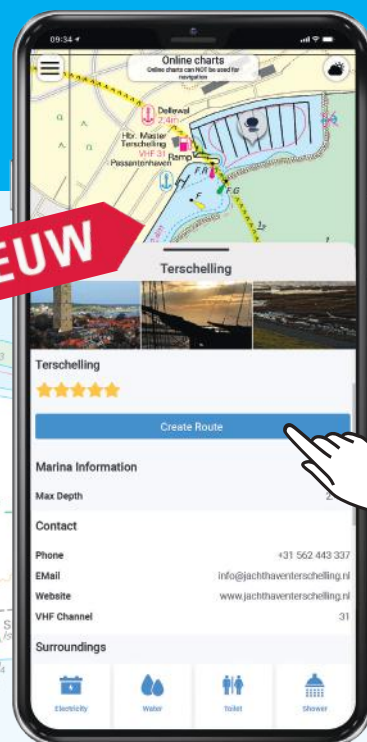
elk € 49,-

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

NIEUW



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



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



JACHTHAVEN

**Marina
Den Oever**



DE TOEGANGSPOORT NAAR DE WADDENZEE, IJSELMEER 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!



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109

36

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



Tas van stof 7,99



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

Download van onze website!

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.



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2021

Jaargang 30 nr 109



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
2021

Jaargang 30 nr 109

38

BESTUUR VERENIGING WADVAARDERS

Rob Leemans, voorzitter
Robbert van der Eijk, secretaris
IJsbrand Dijkstra, penningmeester
Bertien Broekmans, lid
Peter Doting, 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 overschrijving minimaal € 33,- per jaar.
IBAN: NL74INGB0003991305 ten name van Wadvaarders te Groningen.

INTERNET

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



*Droogvallen met parasol
en pieren steken. Foto: Lex van Gijssel*

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 2500 exemplaren.

REDACTIE

Paul Raasveld (redactiesecretaris), Lex van Gijssel, Jan Röben,
Robbert van der Eijk, Wim Blankenstijn, Nieske Blaauw 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 aangelijnd.
- 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!

WADVAARDERS



Mevrouw Haes ergert zich aan groene hekjes in de schroef

De Waterhaes gaat weer te water,



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

ik hoop dat alles werkt. Vooral de kachel, want ondanks de opwarming van de aarde zijn de eerste weekends vaak nog behoorlijk koud. En waar gaan we dan heen? We moeten wel even goed kijken naar het kaartje met alle groene

en rode vlakjes. Klik maar eens op: **“Overzicht huidige toegankelijkheid art.2.5 gebieden”**. Dat ziet er raar uit. Het is moeilijk uitleggen aan iemand die de regels nog niet kent. De vlakjes zijn er om de natuur te beschermen, waar mogen we, als er voldoende water staat, nu wel of niet varen. Duidelijk is, hoogwatervluchtplaatsen zijn rood, mogen we niet komen bij hoogwater. Maar knappe schipper die kans ziet om daar zijn schip te laten varen en voor de echte kenners onder ons: **“Staat daar bij laag water meer of minder water”**.

Dus het gaat om de groene hekjes. Wie hebben zich daar verstopt achter die hekjes, die wij al varende kunnen verstoren. Leg dat maar eens uit aan iemand die het Wad niet kent. Wij weten dat natuurlijk wel. Je kunt bijvoorbeeld de rust verstoren van de mannen en vrouwen die het Wad bewaken.

De Waterhaes zal dus slalomend haar weg moeten vinden. Soms de motor aan omdat het niet bezeild is, dat mag best van de bewakers. Ik maak liever lange slagen onder zeil. Maar of dat nu beter of slechter is voor de natuur, daar moeten nog wel even een paar studies naar gedaan worden. Het valt namelijk niet mee om iets aan te tonen als er weinig of geen effect is. Dan moet je heel veel metingen doen voordat je met zekerheid kunt zeggen wat het effect is.

Toen mw. Haes nog patiëntjes behandelde was de vraag “what is the number needed to treat”. Hoeveel personen moet je preventief behandelen voordat je één zieke patiënt voorkomt. Als dat 1000 personen zijn moet je heel veel personen in je studie includeren. En het moet wel een behoorlijk gevaarlijke ziekte zijn voor je zo’n middel inzet.

Maar goed, de groene hekjes herkent u aan de groene kleur. Dus let goed op, als u groene hekjes ziet, pas op dat ze niet achter uw schroef of kiel of roer blijven haken. Als u denkt dat het aan uw ogen ligt dat u ze niet ziet is hier de volgende tip. Kijk heel geconcentreerd op de kaart als u denkt dat u bij zo’n hekje bent. Kijk vervolgens heel snel voor u op het water, misschien ziet u nog een nabeeld. Dat is geen zinsbegoocheling, maar een vaaraanwijzing.

Ik leer nog steeds, ieder jaar weer dat ik op het Wad vaar.

M.C. Haes
a.b. Waterhaes