

WADVAARDERS BE RICHTEN

**Najaar
2021**

Jaargang 30 nr 110

- ◆ DIEPTES OP HET WAD
- ◆ GROTE SCHOONMAAKACTIE
- ◆ ZORGEN OM BEZUINIGINGEN BETONNING
- ◆ VERHAAL: MOTORGEWELD
- ◆ WEER-APPS
- ◆ VEILIGHEID

WADVAARDERS VERENIGING VOOR VRIJ EN VERANTWOORD VAARLEN OP DE WADDEN





Drukke op Vlieland, foto Jan Ubels (CC BY-NC-ND 2.0)

Vooraf

Bij het vertellen van zeilverhalen met zeeziekte en zout koud water komt onvermijdelijk de vraag van menig niet-zeilende gesprekspartner waarom het zeilen in vredesnaam mijn hobby, nee zelfs mijn passie is.

Ik mompel dan iets over zeilers die een slecht langetermijngeheugen hebben. Daarom vergeten we massaal dat we op zee in klamme zeilpakken 'genieten' van een diner van instant noodles en trappen er steeds weer in wanneer het zilt ons lokt.

Het lijkt alsof dankzij corona er meerdere bevolkingsgroepen de grip op hun langetermijngeheugen een beetje kwijt zijn geraakt. Oké, politici natuurlijk, maar die inkopper wil ik hier niet maken.

Ik doel op de hordes nieuwe botenkopers die we vorig jaar en dit jaar er als vaarvrienden bij hebben gekregen: luxe jachten, tweede handsjes, sloepen: allemaal niet aan te slepen en zeer regelmatig gekocht door een first timer.

Wat is er gebeurd met de 'bezit is zorg'-overtuiging? Verdampst lijken de teksten waar ik als bootbezitter zo vaak mee om de oren ben geslagen: "Ga toch huren. Dan kun je overal varen en vooral daar waar het azuurblauwe water een temperatuur van 25 graden heeft."

Inmiddels zijn de vakantiegrenzen weer zo'n beetje open. De verwachting is dat binnen twee jaar het aantal vlieguren weer op het pre-coronaniveau ligt. Nu nog wachten op een stijgende rente. En dan snel je slag slaan met alles wat weer in de verkoop wordt gedaan.



De vereniging groeit

Wat een geweldige dag! Op zaterdag 18 september voeren dertien schepen van Wadvaarders voor een schoonmaakactie uit met in totaal 64 mensen. De Zwitserse horloge-firma Oris had dagen georganiseerd voor het personeel en daar een schoonmaakactie op het Wad in opgenomen. Dat gebeurde vanuit Lauwersoog in samenwerking met het gezamenlijke Waddenzee Secretariaat CWSS en de Wadvaarders, en viel samen met de internationale opruimdag.

Het was een prachtig gezicht om deze schepen te zien uitvaren op een zonovergoten dag, en natuurlijk allemaal Wadvaarders-vlaggen in top. Hoe het verder is gegaan zal in een apart artikel beschreven worden.

We zijn de tweeduizend leden gepasseerd!

Het ledental van onze vereniging is inmiddels de 2.000 gepasseerd! In 2020 hadden we nog 1.500 leden, maar deze zomer passeerden we de grens van 2.000. Dat is een geweldige ondersteuning van de doelstellingen van onze vereniging. We gaan nog steeds voor vrij en verantwoord varen. Nu doen we dat minder door middel van protesteren, maar meer door overleggen, alhoewel we het protesteren niet zullen schuwen als dat nodig is.

Een voorbeeld van een dossier waar ik in het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW) van de nieuwe beheerstructuur direct bij betrokken ben, is de aanleg van stroomkabels voor een nieuw windpark door en langs de Waddenzee. Het OBW heeft opnieuw ter discussie gesteld of die niet buiten de Waddenzee om gelegd

INHOUD

kunnen worden. Het ministerie van economische zaken is zich hier vervolgens opnieuw over gaan beraden. Zo spelen er nog veel meer zaken, zoals gaswinning, defensie, drones; maar daarover wellicht een andere keer. In het betonningsoverleg met RWS proberen we eveneens onze belangen te behartigen, maar het valt niet altijd mee om zo'n groot schip als RWS van koers te doen veranderen.

Internationaal proberen we ook invloed uit te oefenen. De Duitsers zijn van plan het vrije varen fors in te gaan perken. Via onze Duitse zustervereniging en de overkoepelende 'Trilateral Wadden Sea Sailing Association' proberen we de schade zo veel mogelijk te beperken.

Voor wie nog blijft doorvaren wens ik jullie een goede vaart!

Rob Leemans, voorzitter Wadvaarders



**WADVAARDERS
BERICHTEN**

Inleverdatum
kopij

Kopij voor Berichten voorjaar 2022 uiterlijk
10 maart 2022 naar de redactie:
berichten@wadvaarders.nl



4 Gewoon rondje West Wad in beelden

8 Dieptes op het Wad

Hoe en door wie worden dieptes gemeten.

12 Dossier duurzaamheid

De ontwikkelingen lijken sneller te gaan.

13 Veiligheid

De drukte op het water neemt toe.

14 Schoonmaakactie op het Rif groot succes!

Verslag van de actie tijdens de Wereld Opruimdag 2021.

16 Wad zie ik

Flora, fauna of objecten die je tegen kunt komen op het Wad.

18 Zorgen om bezuinigingen op betonning Waddenzee

Betonning Vlake van Kerken verwijderd.

22 Veroordeling van motorgeweld

Een ervaring met vastlopen en de overwegingen bij het loskomen.

25 Boordbibliotheek

Elisabeth Spits bespreekt het boek 'De Warnow' van Hans Steketee.

26 Van de bestuurstafel

Actuele aandachtspunten van het bestuur.

28 Ervaringen met weer-apps

Hoe ga je om met weersverwachtingen en de beschikbare apps.

32 Wadverdernog

Diverse wetenswaardigheden.

34 Wadvaarderskalender

Stuur uw meest verrassende foto's op!

39 Erecode voor Wadvaarders

40 Column mevr. M.C. Haes

Mevrouw Haes op avontuur met haar twee kleinzonen.

Gewoon rondje West Wa

Een heerlijke zomervakantie op het west wad. Er gebeurde niets en toch natuurlijk van alles. Want een rondje zeilen, ook al is het in vertrouwd gebied, is elke keer weer anders.

Meteen al 'Plan B.'

We overnachten aan de zoute kant van de Lorentzsluis om bij het krieken van de dag richting Ameland te gaan. Wind gunstig, tij gunstig alleen...potdicht van de mist om 5 uur 's ochtends. En om 6 en om 7. Kortom: dan maar de stand van het zeil veranderen en op naar de Richel.



Folklore of big business?

Wij zijn stomverbaasd onder de Richel hand-kokkelvisserij aan te treffen. Erg arbeidsintensief en zwaar werk. Achteruitlopend in een band schrapen ze met hun net een paar cm onder het zand. Ze hebben de gelegenheid om te vissen in de tijd dat het tij van kniehoogte tot borsthoogte stijgt of daalt, zo krijgen we uitgelegd.



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

4

d in beelden

Op zoek naar de blauwe speld

“Treffen we elkaar in De Cocksdorp?”. Meer aansporing hebben we niet nodig om bij het middagtij te profiteren van een mooi oostenwindje. Hijsen die spi. Op de iPad zetten we vanaf de Richel een waypoint neer in de buurt van de VH-GasN, waar het diepere water weer zou moeten beginnen. Dwars over het Posthuis Wad schuiven we onder de Vliehors door terwijl de avond goud kleurt. Waanzinnig mooi. Met het laatste licht gooien we het anker uit buiten de Robbengatgeul. De mistige Boontjes van vanmorgen lijken alweer lang geleden.

Verwarrende oranje vlaggetjes-staak bij De Cocksdorp

Op alle zeilersfora staat het: houd bij het naar binnen-varen de prikken aan SB! Zorgvuldig speuren we naar alles wat een prik zou kunnen zijn. De oranje vlaggetjes die verderop op een markante prik zijn gebonden blijken alleen bedoeld om aan te geven dat we op dat punt de steven scherp naar het haventje moeten wenden. Het is dus GEEN rode staak, ook deze SB houden. Die uitleg krijgen we later te horen van een local: “Het leek de pierenman een goed idee deze staak te markeren”. Het misverstand gaat bijna ten koste van het bereiken van de steiger. En bedankt pierenman!

Nog iets aan te geven?

Het is gelukt: we treffen onze vrienden aan het steigertje van Sil. Maar al te graag gooien we een envelop met havengeldinhoud in het brievenbusje dat daarvoor bestemd is. En overigens: voor de tweede keer in de 20 jaar dat we op het Wad zeilen krijgen we hier douane aan boord! De eerste keer was, jawel, in Noordpolderzijl. Je zou zeggen: er zijn havens met een grotere trefkans op illegale waar en dito activiteiten.

BE
RICH
TEN

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

5



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

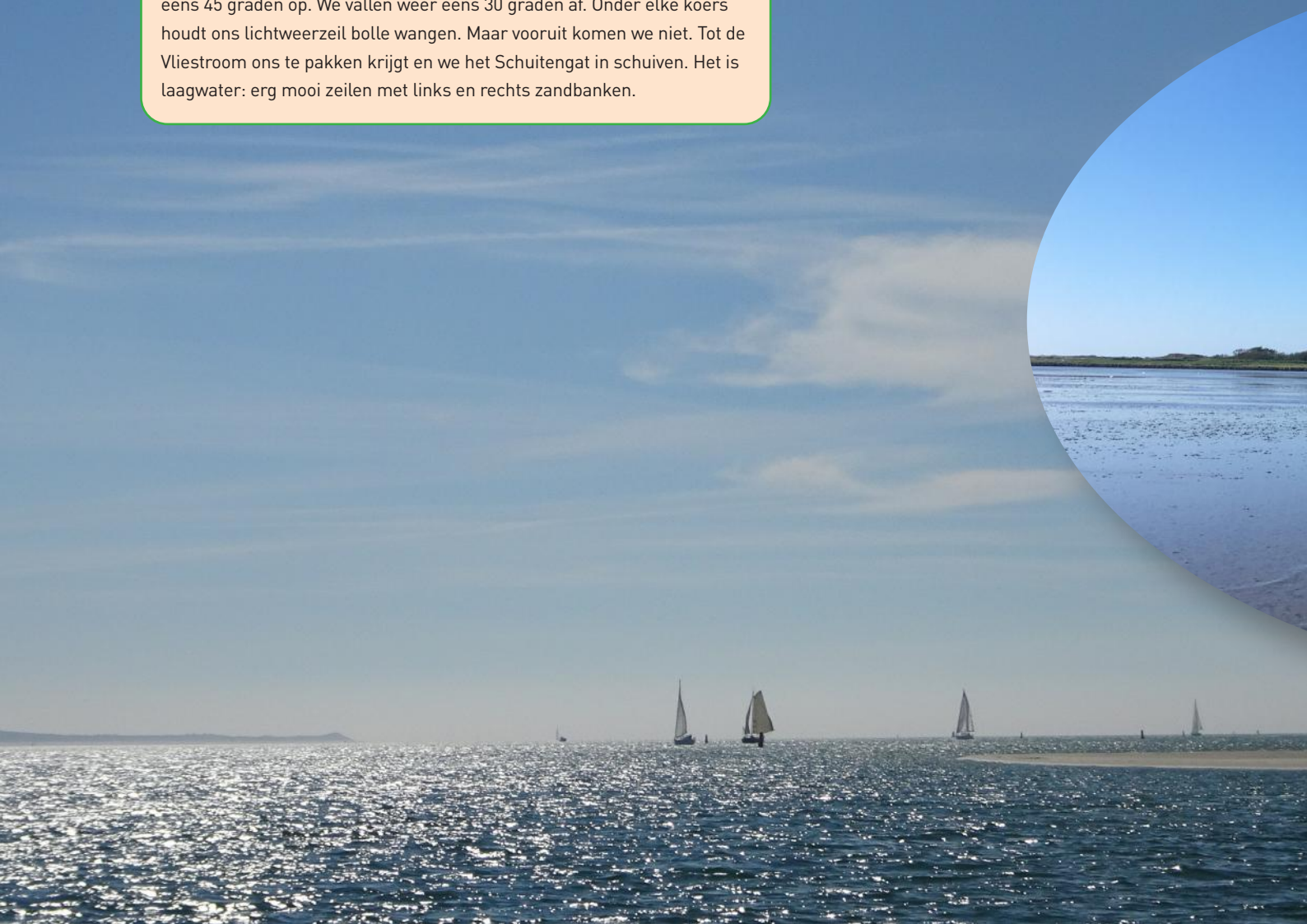
Jaargang 30 nr 110

6



Het gevaarlijke Eierlandsche Gat uit... onder spi door de doldrums

Met een tam westenwindje tonen de Eierlandsche gronden hun meest vriendelijke gezicht. Een echte De Cocksdorper platbodemschipper verzekert ons dat de omstandigheden optimaal zijn om 'buitenom' te gaan. We volgen zijn aanwijzingen op en eenmaal boven Vlieland kan de spi gehesen. Tot de wind wegvalt bij de Zuider Stortemelk. We loeven eens 45 graden op. We vallen weer eens 30 graden af. Onder elke koers houdt ons lichtweerzeil bolle wangen. Maar vooruit komen we niet. Tot de Vliestroom ons te pakken krijgt en we het Schuitengat in schuiven. Het is laagwater: erg mooi zeilen met links en rechts zandbanken.





De oudjes doen het nog best.

Wachtend aan de Sas-steiger in Harlingen hebben we het uitzicht op deze oude glorie. En wat hebben ze weer dienst mogen doen in het 1,5 m tijdperk. Op facebook las ik vele enthousiaste reacties van passagiers. Het lijkt me voor de bemanningen minstens net zo bijzonder.



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

Lauwersoog

Dokkum

“Ik loop wel naar huis”

Een uur voordat we uit willen varen van Terschelling komt een vriendin een kopje koffie drinken. Geen idee hoe het idee geboren wordt dat ze aan boord blijft 'voor een dagje'. We weten dat ze een bikkelaar is, maar hebben grote aarzelingen. Het idee: droogvallen onder de Boschplaat en dan 'gewoon naar Kinnum teruglopen'. Zij ziet het probleem niet. Wij wel. Nog los van het feit dat ze geen warme kleren, waterflesje of goed schoeisel bij zich heeft... stel we komen niet aan land... stel ze komt niet weg uit de wildernis van de Boschplaat? We doen het. Het wordt een top zeildag een probleemloze 'aflevering' ergens in de buurt van een eendenkooi. Einde van onze verantwoordelijkheid. Blij met de appjes die later volgen vanaf het terras van de Rustende Jager waar opkomend vocht- en voedseltekort wordt gepareerd.



Orachten

A7

Heerenveen

Oosterwo

App

Dieptes op het Wad

Wij Wadvaarders hebben wat met de dieptes op het Wad. “Dieptes staan toch op de kaart.” Ja zeker, maar hoe oud is die kaart? En hoe vaak wordt het gemeten? Hoe wordt het gemeten? En waarom is er dan een Wadvaarders-dieptestaat? En dan ook nog extra waarschuwingen op onze website.



Moederschip Bruinvis



Dit is een geavanceerde autonome drone voor het doen van allerlei dieptemetingen. Hij kan uitgerust worden met multi-beam-apparatuur waarmee een 3D-model van de bodem kan worden gemaakt. Hij heeft een diepgang van maar 35 cm en kan wel 10 knopen varen.

Hoe komt die kaart eigenlijk tot stand? Heel eenvoudig: er vaart een boot rond met meetapparatuur en die meet overal de diepte. Nu ja, overal? Om de 100 meter, soms zelfs om de 50 meter. De ondiepere geulen kunnen alleen met hoogwater gevaren en gelood worden. Wie doet die metingen? Vaak gebeuren de lodingen door surveyors, zoals bijvoorbeeld Deep bv. Zij varen een opgegeven traject en doen metingen met geavanceerde apparatuur.

Rijkswaterstaat geeft jaarlijks opdracht voor dergelijke lodingen. De gegevens gaan naar het hoofdkantoor van RWS in Rijswijk, waar de dienst informatiever-

werking (DIV) gevestigd is. Van hieruit worden de dieptemetingen verspreid. Je kunt ze zelfs op internet vinden; voor iedereen beschikbaar. Van deze gegevens maken de kaartenmakers het dieptebeeld voor hun kaarten. En RWS Noord-Nederland maakt er de dieptestaat van. Zodra deze dieptestaat verspreid wordt zet Nautin die in de Wadvaarders-dieptestaat en in QuickTide. Meestal nog dezelfde dag. Dergelijke metingen gebeuren jaarlijks, maar niet voor het hele Wad. De dieptestaat is daarmee redelijk actueel. Het dieptebeeld op de zeekaarten worden veel minder vaak bijgewerkt. Dit kan gauw vijf jaar of meer achterlopen.



**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110



Job Admiraal aan het werk



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

9

Het meten van de dieptes is niet eenvoudig. Het is een apart vakgebied: Bathymetrie. Je moet weten hoe diep het is én je moet de waterstand weten. En hoe precies weet je die waterstand als je zo maar ergens op het Wad vaart? Surveyors werken met professionele GPS-apparatuur waarmee niet alleen de positie nauwkeurig bepaald wordt, maar ook een hoogtebepaling mogelijk is. Zo'n hoogtemeting kan met een nauwkeurigheid van enkele centimeters. Het is dan wel de hoogte t.o.v. van ETRS89 (zie Wikipedia). Die gemeten hoogte wordt door de software omgezet naar NAP-niveau, wat in praktijk gelijk is aan het EVRS (European Vertical Reference System).

Vervolgens kan met een professioneel echolood de waterdiepte gemeten worden. Een eenvoudige echometing is hierbij niet voldoende; immers de geluidssnelheid door het zoute water is afhankelijk van de zoutgraad en ook nog van de temperatuur en zelfs van de druk (dus waterdiepte). Dus vóór de dieptemetingen worden gedaan, wordt eerst de geluidssnelheid gemeten met een speciaal apparaat.

Verder is aan boord ook een bewegings-sensor die het schommelen van de boot

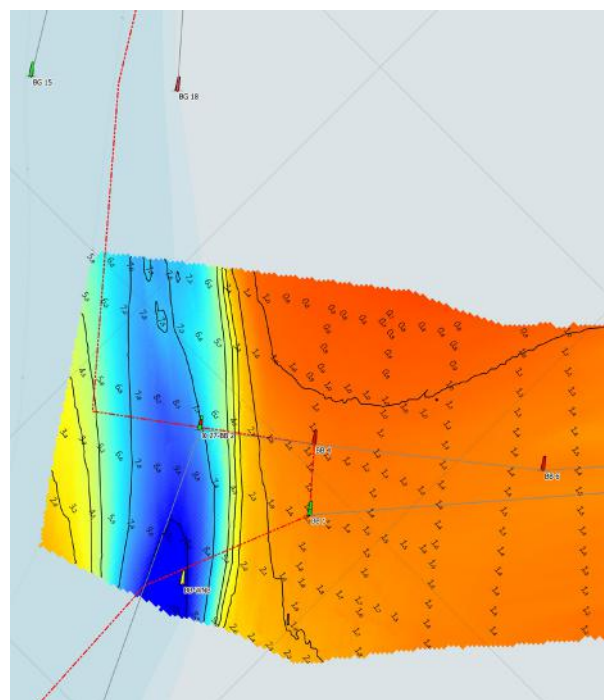
meet. Als de boot iets schuin ligt, dan wordt de dieptemeting voor dit schuin liggen gecorrigeerd.

Dan is een eenvoudige peilstok toch makkelijker. Hoewel met 20 cm kabbelend water is dat ook niet zo nauwkeurig. Ook de professionele lodingen hebben maar een beperkte nauwkeurigheid. Het uiteindelijk resultaat kan ook hier 2 decimeter afwijken van de werkelijkheid.

Surveyors gebruiken soms complexe meetapparatuur zoals multi-beam sonar. Hiermee zie je zelfs voorwerpen op de bodem liggen. Maar dat meten gaat langzaam. Op het Wad worden meestal single-beam metingen gedaan. Zelfs is het tegenwoordig mogelijk dieptemetingen met een robot-bootje uitvoeren. Dit heet "Drone Bathymetrie". Zo kun je zelfs lodingen doen in heel ondiep water: zoals het detail-kaartje hiernaast en de gehele kaart op de volgende pagina van de Blauwe Balg.

Alle metingen worden verzameld met programmatuur en in kaart gebracht. Zoals dit kaartje van de Blauwe Balg. En hoe bepaal je met zo'n plaatje dan hoe diep zo'n vaargeul is? Eigenlijk heel simpel: de mensen van Rijkswaterstaat en van Nautin gaan eenvoudig met de

vinger de geul langs en dan kijken hoe ondiep de meest ondiepe plek is. En hoe betrouwbaar is zo'n gemeten diepte uiteindelijk? Zoals gezegd, hebben de metingen een betrouwbaarheid van zo'n twee decimeter. En verder is het natuurlijk een momentopname. Na een week, zeker na een storm, kan het alweer veranderd zijn. "Kunnen ze dan niet even opnieuw loden?" is dan de vraag. Tja, en dat is een kwestie van budgetten bij RWS.

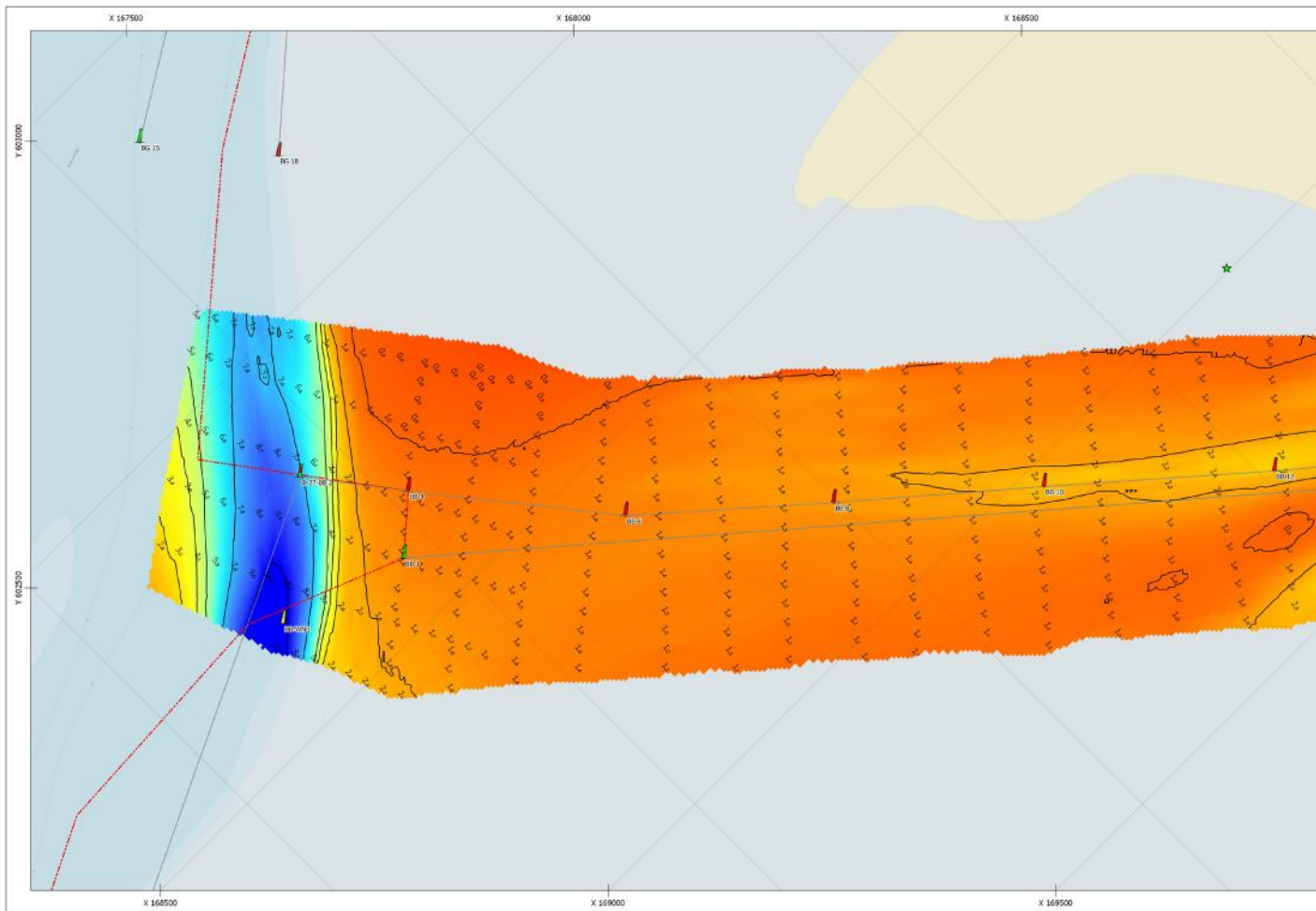




**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

10



De lodingskaarten worden de Rijkswaterstaat op internet gepubliceerd. U kunt ze hier vinden: <https://waterberichtgeving.rws.nl/klanten/regio-waddenzee/peilkaarten>



De meeste geulen worden maar eens per jaar gelood en daar moeten wij het mee doen. Sommige geulen die snel veranderen, zoals het Boschgat, worden vaker gemeten. En sommige geulen, zoals bijvoorbeeld het Stortemelk, worden met een multi-beam gemeten. Dit om een beter beeld te verkrijgen van het verloop van de geul.

Kom je onderweg afwijkende dieptes tegen? Laat het ons weten!

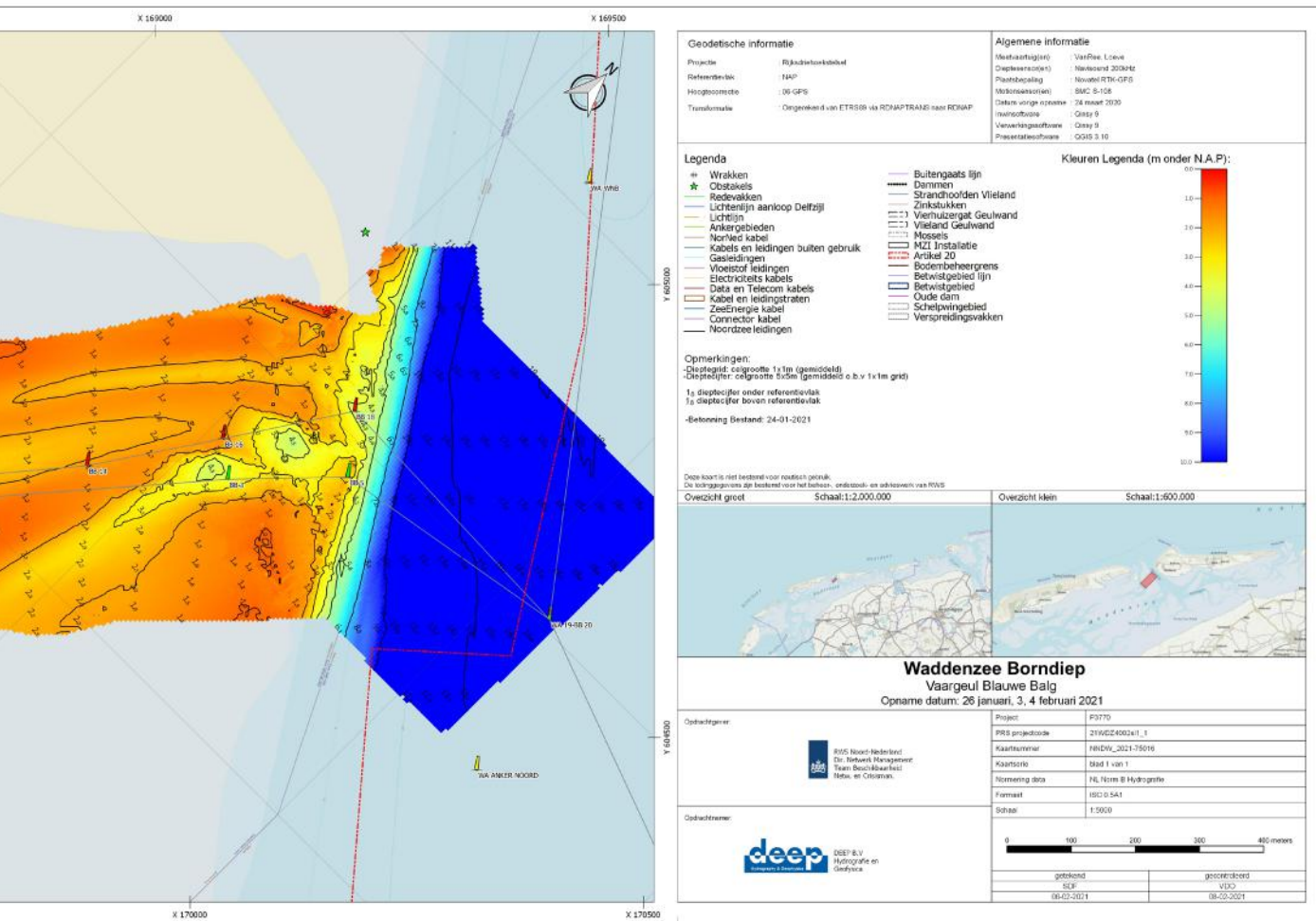
Mocht je zelf onderweg afwijkende dieptes tegenkomen, laat het de Wadvaarders weten! Of geeft het door aan Nautin via www.nautin.nl/dieptes. Alle meldingen worden nagerekend en zo snel mogelijk verwerkt in QuickTide en op de website van de Wadvaarders.

Voor dit artikel spraken we met Job Admiraal. Hij is opgeleid als hydrograaf aan het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling. Dat is een pittige opleiding met vooral veel

wiskunde. Job is hydrographic surveyor bij Deep BV. Hij vindt het leuk werk. Het is een combinatie van techniek en water. En je moet altijd veel dingen tegelijk in beeld houden. Het is ook verantwoordelijk werk: je moet heel zorgvuldig werken, want fouten kunnen veel problemen opleveren.

Job is veldcoördinator voor de Wadden en veel van de lodingen die wij dagelijks gebruiken zijn door zijn handen gegaan. Met het moederschip/hotelschip "Bruinvis" is hij met zijn collega's 3 à 4 weken op pad. Naast het moederschip ligt een aantal meetboten waarmee zij met hoogwater door geulen varen om de metingen te doen.

De surveyors werken in shifts van 6 uur. En gezien het tij is dat elke dag weer een uur later. Ze varen dus ook in het donker. Metingen kunnen ze alleen doen als het niet al te slecht weer is, bij noordwest 5 à 6 Beaufort gaat dat niet meer. En voor elke meting is er weer de vaste procedure: zoals het checken van de (water)hoogte, meting van de geluidssnelheid. Voor dit laatste wordt een sonde aan een lijn naar de bodem gelaten en wordt er precies gemeten wat de geluidssnelheid door het water is. Nadat de metingen zijn gedaan, worden deze verzameld en opgestuurd naar het hoofdkantoor van Deep BV. Daar worden de metingen opgeschoond, gecontroleerd en verwerkt. Daarna kunnen ze aan de opdrachtgever Rijkswaterstaat worden verzonden. En zo komen de gegevens uiteindelijk bij ons als eindgebruikers.



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

11

Met de surveyor-schepen worden de lodingen gedaan. Met deze schepen, volgeladen met geavanceerde meetapparatuur, wordt heen en weer gevaren door een vaarwater om de gewenste lodingen te doen



Dossier duurzaamheid

Sinds 2020 volgen we in Berichten de ontwikkelingen in het Dossier Duurzaamheid. Ontwikkelingen die meestal langzaam gaan, maar het lijkt erop alsof het tempo van die veranderingen toeneemt. Niet zo vreemd: de bewustwording van de noodzaak ervan neemt ook toe. Duurzaamheid is iets wat eigenlijk bij wadvaarders past als eb en vloed. Natuurlijk hoort in ons Werelderfgoed een verantwoorde ecologische voetafdruk. Tot zover de theorie, die overigens niet alleen voor de Wadden geldt, maar voor het hele waterrijke Nederland.

Wat zijn de praktische uitdagingen? Drie landelijke netwerkgroepen, met daarin vertegenwoordigers vanuit wadvaarders, toerzeilers, kustzeilers en motorbootvaarders buigen zich heel concreet over vuilwaterlozingen, antifouling en emissie-arm of nog liever emissieloos varen.

De netwerkgroep Vuilwaterlozingen is de sparringpartner van de overheid, die nu aankoerst op het hard maken van het al bestaande totaalverbod in 2022, met verzegeling van vuilwatertanks. De betrokken ministeries hebben de recreatievaart gevraagd hierop te reageren. Uit de 3000 binnengekomen reacties blijkt dat ook wij geen lozingen op kwetsbare plaatsen willen, maar dat verzegeling zonder goede infrastructuur, met voldoende (betaalbare) innamestations en zonder voldoende tijd en geld voor de technische aanpassingen aan boord niet gaat werken. We rekenen op een overheid die meedenkt en die geen onwerkbare regelgeving uitvaardigt.

De netwerkgroep Antifouling wil duidelijkheid over de bestaande, elkaar soms tegensprekende voorschriften en aanbevelingen. Daarna wordt het veel gemakkelijker om met een helder verhaal de vaarrecreatie op het spoor van niet-vervuilende en voldoende werkende

antifouling te krijgen. Dat verhaal moet er zijn voor het volgende vaarseizoen.

Tenslotte de onvermijdelijke energietransitie. Wat nog geen vijf jaar geleden luchtfietsen leek, leuk voor individuele hobbyisten, begint steeds meer vaart te krijgen. Deze netwerkgroep durft nu de ambitie wel aan om als doel te stellen, dat in 2035 minstens 50% van de vaartuigen hybride, emissie-arm of emissieloos vaart. Nieuwe vaartuigen zullen tegen die tijd alleen nog maar met deze categorie voortstuwing worden afgeleverd. Of die periode van nog geen 15 jaar voldoende is voor zo'n ingrijpende energietransitie blijft natuurlijk de vraag, maar het streven klinkt niet meer ronduit belachelijk. We hebben gezien hoe snel de autowereld verandert.

Nu zien we dat de binnenvaart serieus naar emissie-arme oplossingen kijkt. Net als stadsbussen zijn rondvaartboten op veel plaatsen al elektrisch aangedreven. De recreatievaart zal natuurlijk in deze ontwikkeling meegaan. En dit zal niet gemakkelijk zijn. De industrie zal de grootschalige oplossingen moeten gaan "down sizen" voor onze boten en dat tegen aanvaardbare kosten. En de overheid moet deze tran-

sitie gaan ondersteunen, net zoals ze dat voor de andere sectoren doet.

Wadvaarders die mee willen doen in deze uitdagende netwerkgroepen zijn van harte welkom. Neem contact op met Bert Jongepier of Jan Röben.

Contactgegevens:

Bert Jongepier bertjongepier@home.nl

Jan Röben jjroben@gmail.com



Er zijn steeds meer initiatieven om elektrisch varen te stimuleren.

Veiligheid

Corona heeft Nederlanders weer meer naar hun eigen land laten kijken. En recreatie op en rond het water scoort daarbij hoog, met als gevolg dat het merkbaar drukker wordt.

Niet alleen met nieuwkomers in een "gewone" zeil- of motorboot, maar ook met nieuwe varianten. Langzame SUPpers en wakeboarders, snelle kitesurfers, snellere boten en met als de laatste innovatie planken en boten met foils. We denken dat die toegenomen drukte blijft. En dat allemaal in een nogal soms beperkte ruimte van binnenhavens, knooppunten en vaarwegen. We zien het aantal incidenten en bijna-ongelukken toenemen. Dat vraagt om nieuwe spelregels en nadruk op verantwoord gedrag.

Leden van de Wadvaarders participeren in de landelijke netwerkgroep Veiligheid & Gedrag, waarin we als recreatiesector nadenken over hoe we kunnen voorkomen dat we last krijgen van de toegenomen populariteit van de waterrecreatie.

Verantwoord varen vraagt vooral goed voorbereid varen. Zorgen dat je boot technisch in orde is. Driekwart van de hulpoproepen naar de KNRM gaat over motorstoringen. Zorgen we wel goed genoeg voor onze motoren? Zou een APK helpen? Lastige vraag, maar we kijken er toch naar.

Nautin helpt natuurlijk enorm om beter voorbereid te varen. Maar blindvaren op digitale navigatiemiddelen maakt je kwetsbaar. Slimme "auto-routing" in navigatiesystemen lijkt een mooie nieuwe functie, maar is op sommige plekken ronduit gevaarlijk. Vooral op getijdewateren. De KNRM waarschuwt hier terecht voor.

Draagt ons vaarbewijs wel voldoende bij aan de veiligheid op het water? Kloppen minimumleeftijd, maximumsnelheid en maximumlengte? Lastige vragen, waar we ook als recreatie zelf over moeten nadenken en niet wachten tot de regelgeving ons inhaalt.



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

13



Schoonmaakactie op het

De Wadvaarderswerkgroep "Schoner Wad" organiseerde tijdens World Clean-up Day zaterdag 18 september 2021 een schoonmaakactie op het Rif. Zij deed dit in afstemming met de Deense Wadvaarders die op 11 september Strand Fanø tot het Langli Sand schoonden en met de Duitse Wadvaarders die op 11 september het Vogeileiland Minsener Oog van plastic en rommel ontdeden.



**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

14

Bij laag water is het
een zeer uitgestrekte
vlakte



Zakken vol met plastic, foto Lobke Vale Fotografie



Wadvaarders in Nederland, Duitsland en Denemarken steken handen uit de mouwen tijdens de Wereld Opruimdag 2021

Rif groot succes!

Pieter van Kuppenveld legt uit waarom wij als Wadvaarders deze actie houden. "Je doet mee om zwerfvuil op te ruimen, natuurlijk! Dat zit in onze genen. Maar zeker zo belangrijk is de beeldvorming van de watersport. Internationaal weet men nauwelijks van het bestaan van de watersport op de Waddenzee. In de diverse programma's wordt watersport zelden genoemd. We organiseren dit soort acties juist om duidelijk te maken dat watersport hoort bij (het toerisme op) de Waddenzee".

Om elf uur scheepden in totaal 67 opvarenden in op de 13 aanwezige jachten. Ze werden uitgezwaaid door Wadvaarders-voorzitter Rob Leemans. Met de uitgaande eb, op een windstille gladde Waddenzee onder een stralende zon, was het ook voor opstappers die niet eerder op een jacht gevaren hadden een prachtige en laagdrempelige manier om kennis te maken met varen op het Wad. Rond één uur was iedereen wel aangekomen bij de ankerplaats zuidoostelijk van het Rif. Voor de boten die op iets dieper water bleven liggen werd er spontaan een veerdienst georganiseerd door de familie Olde Bijvank met hun open motorboot Toxopeus.

Verdeeld in kleinere groepen werd er afval geraapt. Bij laag water is het een zeer uitgestrekte vlakte dus liepen ze elkaar

beslist niet in de weg. Gelukkig kon men constateren dat de hoeveelheid afval op deze plek wel wat meeviel. Ook al had iedereen z'n tas aardig gevuld, het was allemaal nog goed te tillen. Toen de Wadvaarders het 's avonds na afloop bij elkaar brachten bij de container, waren ze allemaal toch wel heel tevreden: met zoveel mensen breng je toch nog heel wat bij elkaar!

Rond half zes was er voor menig schip genoeg water om met de inkomende vloed weer richting Lauwersoog te varen. De wind was inmiddels toegenomen zodat er ook nog echt sportief gezeild kon worden: een cadeautje van de weergoden aan het eind van deze toch al perfecte dag.

Zo hebben de Wadvaarders in Denemarken, Duitsland en in Nederland weer een goede bijdrage geleverd aan het in stand houden van natuur en milieu in het prachtige Waddengebied.

Wadvaarderswerkgroep "Schoner Wad": Pieter van Kuppenveld, Eilard Jacobs, Taco en Maja Overvliet.



De opruimploeg, foto Lobke Vale Fotografie



BE
RICH
TEN

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

15



foto Frank Vassen [CC BY 2.0]

Lepelaars

Tussen de vele kleine steltloperijtjes die op de platen naar voedsel zoeken kun je grotere witte vogels aantreffen die met hun lange snavel heen en weer door het ondiepe water bewegen: lepelaars. Na een aarzelend begin in 1962, hebben de lepelaars vanaf de jaren '80 en '90 de Waddeneilanden als veilig broedlocaties ontdekt. Heden ten dage broeden er nu in totaal zo'n 1000 broedparen (ca. 40% van de totale Europese populatie) op de verschillende eilanden, inclusief Rottumerplaat en Griend. Op het vasteland broeden de lepelaars in bomen, maar op de eilanden op de grond. Dit kan veilig dankzij de afwezigheid van predatoren zoals de vos.

De lepelaars zoeken in ondiep zoet- en zoutwater met hun lepelvormige snavel kleine organismen, zoals driedoornige stekelbaarzen, wormen, insecten en garnalen. Ze hebben daarbij een voorkeur voor het wantij omdat ze daar de langste tijd hebben om met de op- en aflopende waterlijn mee te lopen. Dichter bij de geulen wordt het sneller te diep voor de vogels. Het zijn vooral de vrouwtjes die op het Wad foerageren, mannetjes kijken vaker uit naar het vasteland en Lauwersmeer.

In de nazomer vertrekt een deel van de lepelaars naar West-Afrika, een ander deel naar Zuid-Afrika en de laatste jaren blijft een klein aantal zelfs in Nederland, vooral Zeeland. De volwassen vogels vertrekken eerder dan de jonge vogels.



Meetpalen

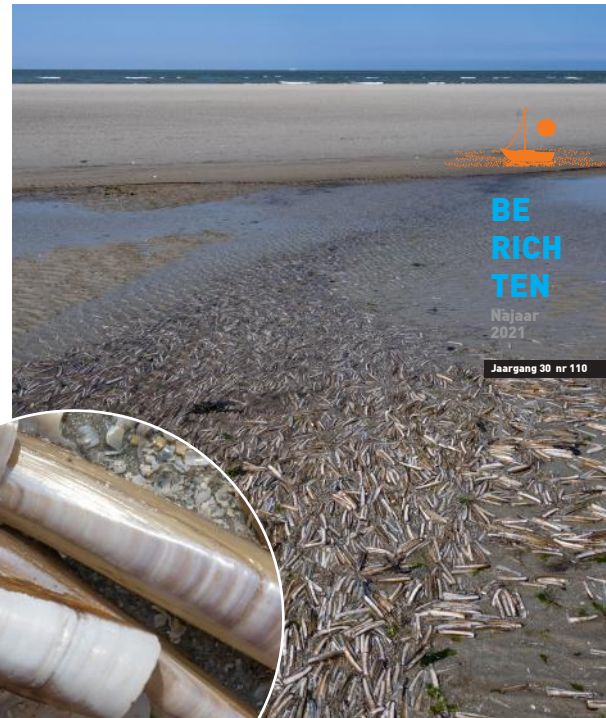
Over het hele Wad verspreid kun je hoge, ca 10 m boven het water uitstekende gele palen zien staan. Het zijn meetpalen die gegevens verzamelen over waterstanden, bodemdaling, golfhoogte, stroming, wind, temperatuur en/of zoutgehalte. De gegevens worden automatisch doorgestuurd naar een datacentrum van Rijkswaterstaat. Sommige palen staan er permanent, andere staan er elk jaar maar één week voor een nog fijner netwerk. Twee meetpalen in de buurt van Harlingen zijn geplaatst in verband met de geplande zoutwinning om de bodemdaling te meten. De meetpalen staan vooral op ondiepere plekken nabij de kust. Voor diepere plekken zijn de 20 meetboeien meer geschikt. In het Amelanders zeegat liggen haaks op de kustlijn over een lengte van 20 km 6 meetboeien, die representatieve gegevens verzamelen voor zowel het westelijke als het oostelijke Wad. Ze zijn vooral bedoeld om de golfbewegingen op de Waddenzee in kaart te brengen. De meeste meetpalen en meetboeien zijn vooral om actuele gegevens te verzamelen en 24/7 door te geven. De gegevens worden ook verzameld om een complex Waddenzeemodel te voeden, te testen en te finetunen. Veel gegevens die de meetpalen en meetboeien verzamelen zijn voor iedereen toegankelijk in te zien op <https://waterinfo.rws.nl>

De gegevens worden ook gebruikt voor de rode getijdenlijn in QuickTide.

Vanuit de gedachte dat meer kennis van wat je ziet ook leidt tot meer beleving, belicht deze rubriek planten, dieren of objecten die je tegen kunt komen op het Wad. Je vraagt je af wat het is, of je weet wat het is maar wilt er iets meer over weten.

Scheermessen

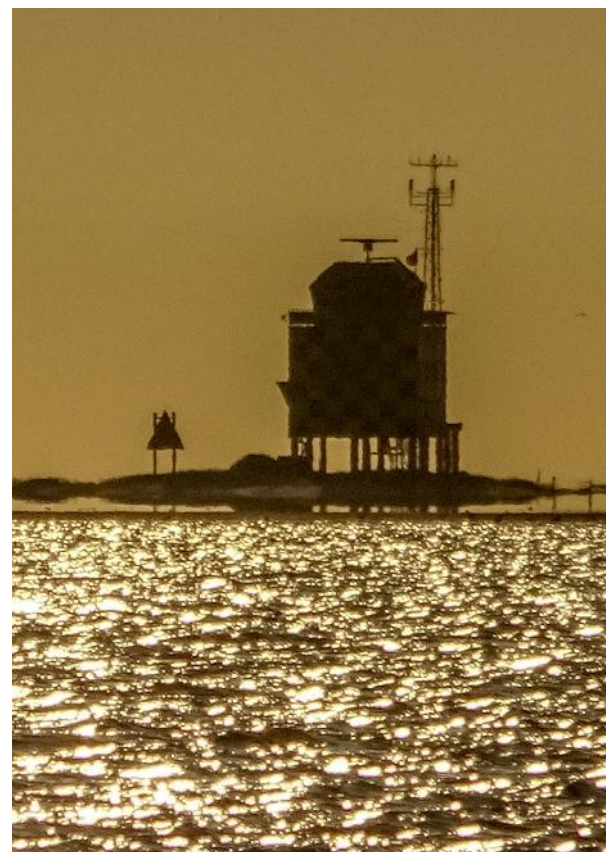
Iedereen heeft het vast wel eens gezien. Een tamelijk grote vlakte met veel langwerpige schelpen, zogenaamde Scheermessen of Zwaardschedes. De formele benaming van deze soort is *Ensis*. Wereldwijd zijn er 12 verschillende soorten bekend waarvan er 5 in Nederland voorkomen, de meest voorkomende is de *Ensis minor*. De Amerikaanse Zwaardschede is in de jaren '70 in ballastwater van schepen ook in de Noordzee terecht gekomen, en gedijt daar inmiddels erg goed. De soorten zijn overigens erg lastig van elkaar te onderscheiden. Normaal gesproken leven deze dieren in het zand, rechtopstaand met alleen een uiteinde (de sifonen) boven het zand om voedsel (plankton en algen) op te vangen. Ze kunnen zich zeer snel rechtopstaand ingraven in het zand, door een voet, zo lang als de schelp, in het zand te boren en vervolgens de schelp naar beneden te trekken. Bij droogvallen graven ze zich dieper in. Deze schelpdieren zijn ook eetbaar en er wordt in Nederland ook op gevestigd, voornamelijk voor de export naar Spanje (voor in de paella). Bij een storm kan het gebeuren dat de schelpen losgewoeld worden uit het zand en massaal door de stroming op het strand geworpen worden.



Verkeerstoren Vliehors

Het westelijke deel van Vlieland, de Vliehors, is met 25 km² de grootste zandvlakte van Noordwest-Europa, en wordt door onze Koninklijke Luchtmacht gebruikt als oefengebied voor jachtvliegtuigen. Er wordt vaak 'droog' geoefend, maar soms worden er ook echte bommen gegooid en echte raketten afgeschoten. Om dit alles in goede banen te leiden, staat er een zwart-geel geblokte verkeerstoren op de Vliehors, opgesteld tussen borden, vlaggen, maar ook oude tanks en auto's die als doelwit dienen. De toren is niet te verwarren met het drenkelingenhuisje dat op het meest westelijke puntje van de Vliehors te vinden is en bezocht kan worden. Het hangt overigens af van het oefenschema van de luchtmacht of de bus met toeristen naar het drenkelingenhuisje mag doorrijden. Ook dit wordt geregeld vanuit de verkeerstoren.

Bij noordwesterstorm 10 of 11 Beaufort en springtij kan het voorkomen dat de Vliehors helemaal onder water komt te staan. Dan wordt Vlieland in oppervlakte tweemaal zo klein, en de verkeerstoren staat midden op zee. Luchtmacht personeel moet dan wachten tot laag water voordat de toren weer betreden dan wel verlaten kan worden.



Zorgen om bezuinigingen op betonning Waddenzee



BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

18



Wantij Vlake van Kerken met het oude VC-baken. Rijkswaterstaat heeft alles verwijderd, foto Gemma Distelbrink

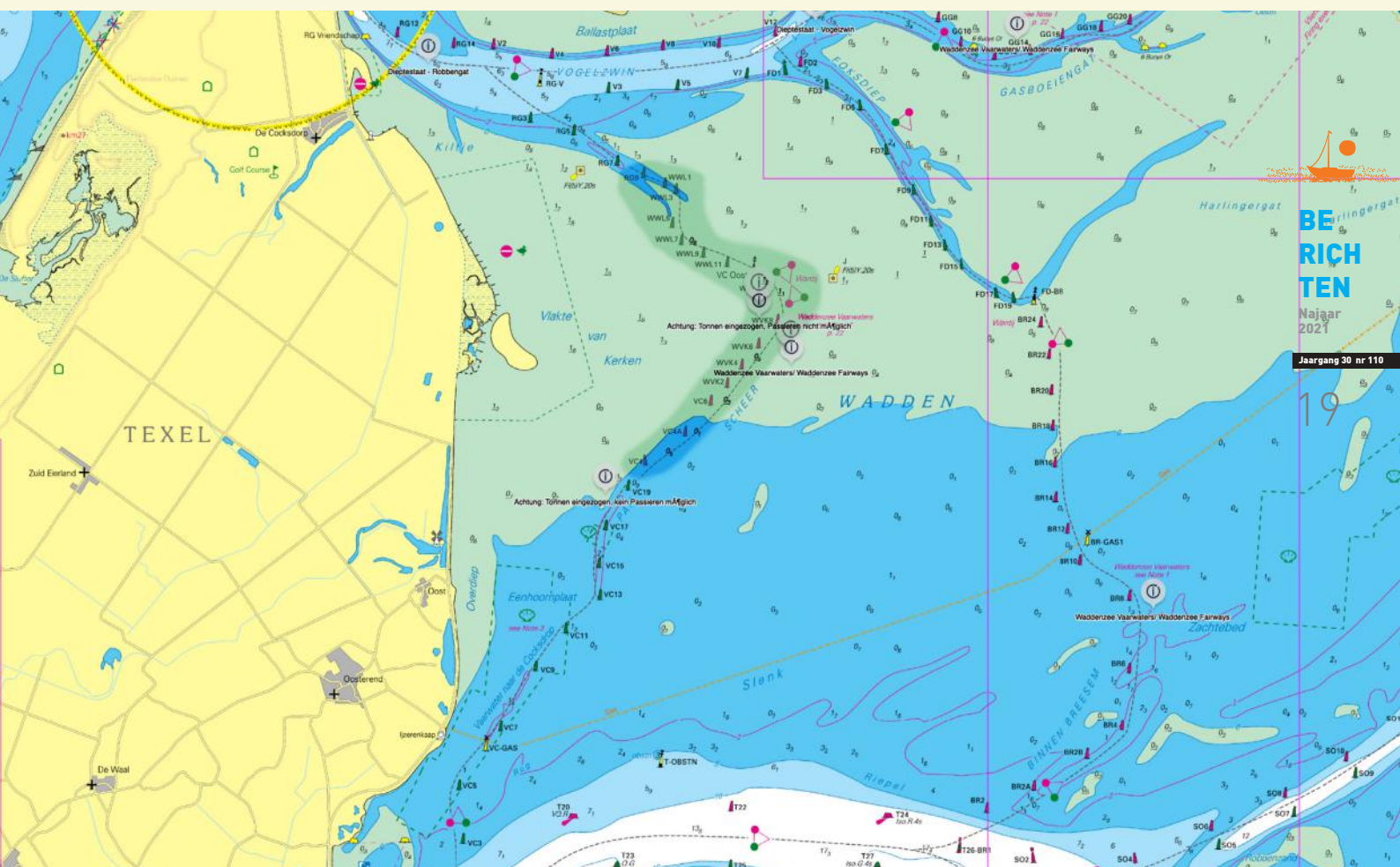
Paul Raasveld: "de prins der Wadvaarders, Hans Vandersmissen, heeft rond het VC-baken zijn sporen nagelaten. Voor Westwadvaarders is het ook daarom heilige grond. Het herplaatsen van het VC-baken wel het allerminste, desnoods doen we het zelf."

De Wadvaarders zijn bezorgd

Rijkswaterstaat bezuinigt op de betonning in de Waddenzee. Het is al begonnen met het omruilen van de staken (prikken) op de wantijen voor kleine tonnen. Maar onze vaarwegbeheerder wil nog verder gaan, daar waar mogelijk.

In het laatste betonningsoverleg is ons door Rijkswaterstaat meegedeeld dat de ruim tien tonnen worden weggehaald die de geul aangeven over het wantij Vlake van Kerken. Dit wantij verbindt alle verkeer vanuit het westelijk Wad en Oudeschild naar De Cocksdorp. Een reden voor de verwijdering is niet gegeven. In juli is de opname van de betonning inderdaad gerealiseerd. De Wadvaarders zijn bezorgd over deze ontwikkeling en hebben ervoor gepleit om in ieder geval het wantij Binnen Breesem betond te houden. Dit wantij ligt 2,5 mijl ten oosten van de geul Vlake van Kerken. Dit heeft Rijkswaterstaat toegezegd.

Rob Leemans: "Door het weghalen van de betonning op het wantij Vlake van Kerken is het scheepvaartverkeer uit de richting Den Oever, Den Helder en Oudeschild gedwongen een omweg te varen. Wat zorgen geeft is dat Wadvaarders vanuit westelijke havens niet meer in één tij de haven van De Cocksdorp kunnen bereiken. Immers, je passeert het wantij bij hoogwater. Door de omweg van ruim vijf mijl over de Binnen Breesem zijn Wadvaarders nu langer onderweg. Hierdoor arriveer je te laat bij De Cocksdorp om het droogvallende haventje nog te bereiken. Gevolg is dat je gedwongen wordt de nacht ankerend of droogvallend door te brengen nabij het beruchte Eierlandsche gat. Geen wonder dus dat onze leden die varen



De voormalige route over de Vliet van Kerken en de omweg via de Binnen Breesem.
Bron: NV Atlas Nederland NL2

vanuit Den Oever, Den Helder en Oudeschild hierdoor worden gedupeerd.”

Er zijn door Rijkswaterstaat al meer trajecten genoemd waarop ze zouden willen bezuinigen. Die hebben we gelukkig tegen kunnen houden want wij staan voor het toegankelijk houden van de Waddenzee.

Misschien dat hier het Deense model kan worden toegepast

De Vereniging Wadvaarders gaat in het overleg met RWS wel bezig met andere methodieken voor markering. Misschien dat hier het Deense model kan worden toegepast. De Deense betonningsdienst faciliteert lokale wadvaarders die zelf vervolgens prikken plaatsen in geulen over minder drukke kleine

wantijen. Ook zou het een voorstel kunnen zijn om in plaats van alle tonnen te verwijderen enkele boeien te gebruiken in plaats van het markeren van de volledige route. Een wat meer ervaren Wadvaarder kan deze tonnen gebruiken als visuele punten ter oriëntatie. Dit wordt in Duitsland ook al met succes gedaan.

Een ander alternatief is het behouden van de huidige betonning in de digitale vaarkaart als virtuele betonning. Immers: meer en meer Wadvaarders gebruiken als aanvulling op de papieren kaart ook een digitale versie. Met Rijkswaterstaat is afgesproken om een project met virtuele betonning te gaan starten. Door het daadwerkelijk ont-tonnen van de geul Vliet van Kerken is het thema virtuele betonning des te urgenter.



**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

20



BE RICH TEN

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

21

Veroordeling van motorgeweld



BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

22



Tijdens het scharrelen op het Wad ontkom je er niet aan dat je af en toe de bodem raakt en licht, of wat steviger vastloopt. Meestal moet de motor dan uitkomst bieden, maar hoeveel motorgeweld is nu acceptabel. In de erecode wordt motorgeweld in ieder geval veroordeeld. In zijn tocht van Schiermonnikoog richting Kornwerderzand liep Lex van Gijssel tweemaal vast en is aan het denken gezet over het gebruik van zijn motor.

Wanneer gaat gewoon motoren over in motorgeweld?

Ideaal! Het lijkt alsof de weergoden precies hebben geweten van onze zeilplannen afgelopen week. Op onze tocht vanuit Friesland via Kornwerderzand naar Schiermonnikoog hadden we namelijk een mooie zuidwest 3-4 Beaufort. Dus zijn we door het Kimstergat, Vingegat en na een overnachting op Ameland aangekomen op Schier, waarbij we alles hebben kunnen zeilen.

Op Schier zelf hadden we weinig of geen wind, waarvan we dankbaar gebruik hebben gemaakt door het eiland een aantal dagen met de fiets te verkennen, te genieten van het natuurschoon, de sfeer van het dorp en het lekkere eten. Na enkele dagen begon het echter uit het oosten te waaien met ook weer 3-4 Beaufort, en volgens Windfinder zou die situatie drie dagen aanhouden. De terugweg bezeild! Dus ook dat maar met beide handen aangegrepen. Om terug te komen richting Kornwerd heb je minstens twee keer hoogwater nodig

en gezien de gunstige omstandigheden hebben we het plan gemaakt om de overnachting niet op Ameland maar op het Wad te doen. Met onze kiel-midzwaard kunnen we namelijk prima droogvallen.

Zo gezegd, zo gedaan. Dus zodra het water hoog genoeg was voor onze 80 cm zijn we de Reegeul bij Schier uitgelopen en via Paesensrede, Wierumerwad en Pinkegat onder Ameland door gevaren. Het plan was om via de Kromme Balg zover als mogelijk het Vingegat in te varen met afgaand tij, om daar droog te vallen en te wachten op nieuw water. Mijn tactiek lag al vast, ik had met behulp van QuickTide bepaald op welk tijdstip er ter plaatse nog 120 cm water weg zou lopen, om op dat moment te ankeren in 100 cm water. We zouden dan 20 cm later vastliggen en weer 80 cm later droog liggen (zo zie je dat je tijd ook in centimeters kunt aangeven). Bij laag water zouden we dan 20 cm drooggefallen zijn, voldoende om van boord te stappen.

geweld



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

23

Op de nieuwe plek lagen we comfortabel

Op het berekende tijdstip bevonden wij ons nabij Vaarwater van de Zwarte Haan VH12 in het Vingegat alwaar de geul een sterke bocht naar rechts maakt richting de VH10. Na de bocht stuurde ik langzaam de geul uit op zoek naar 100 cm water. Omdat de dieptemeter het dan niet meer kan aangeven, had ik mijn zoon al gevraagd om de zelfgemaakte peilstok te pakken. Ik had het nog niet gevraagd of ik voelde de bodem en het schip lag vrij plotseling stil. "Ja maar dát is niet de bedoeling!" De boeg was net uit de geul maar het achterschip nog niet. Dat leek me geen goede plek om droog te vallen dus de motor ging in zijn achteruit.

Aanvankelijk wilde het niet zo lukken maar na enig aanhouden kreeg ik de boot toch wel los. Tegelijk moest ik denken aan de laatste regel van de Erecode: 'probeer niet met motorgeweld los te komen'. Oeps...

We zijn maar een stukje teruggevaren naar de VH12, terug de bocht om, om het daar nog eens te proberen. Langzaam de geul weer uit en wat schetst onze verbazing, zelfde verhaal. Net buiten de boeienlijn lagen we weer vast, maar wel erg dicht bij de geul dus. Weer de motor in zijn achteruit, maar al snel bleek dat we behoorlijk vast lagen. Ook met iets meer toeren op de teller lukte het niet om er nog uit te komen, en wederom spookte de laatste regel van de Erecode door mijn hoofd. Maar wanneer gaat gewoon motoren over in motorgeweld? Bij welk toerental? Onder welke omstandigheid? Aangezien het toch de bedoeling was om droog te vallen, besloot ik om me gewonnen te geven en dit als onze plek te beschouwen. "Laat het anker maar zakken", riep ik naar voren ofschoon ik wist dat het niet veel uit zou maken. We lopen het anker nog wel uit als we van boord kunnen stappen, dacht ik. Met

de peilstok rondom het schip prikkend, bleek dat er weinig diepteverschil was tussen bakboord en stuurboord, dus dat is prima.

Laagwater zou om 21.15 uur zijn en in de aanloop daarnaar toe begon het langzaam tijd te worden om een potje te koken en de magen te vullen. Maar al tijdens het koken begon de boot wat naar bakboord te hellen. Hoe kan dat? We hadden toch geen diepteverschil gepeild? Het werd steeds erger en begon oncomfortabel te worden. De bordjes en glazen konden in ieder geval niet meer op tafel gezet worden. Dan maar het bordje op schoot. Maar dit is toch wel erg schuin, en langzaam begon ik mij te realiseren hoe dit heeft kunnen gebeuren. Maar hoe vindt de kiel dat? Onze boot heeft onderaan de kielbalk twee vleugels naar beide kanten die de boot normaal gesproken rechtop houden. Die worden



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

24

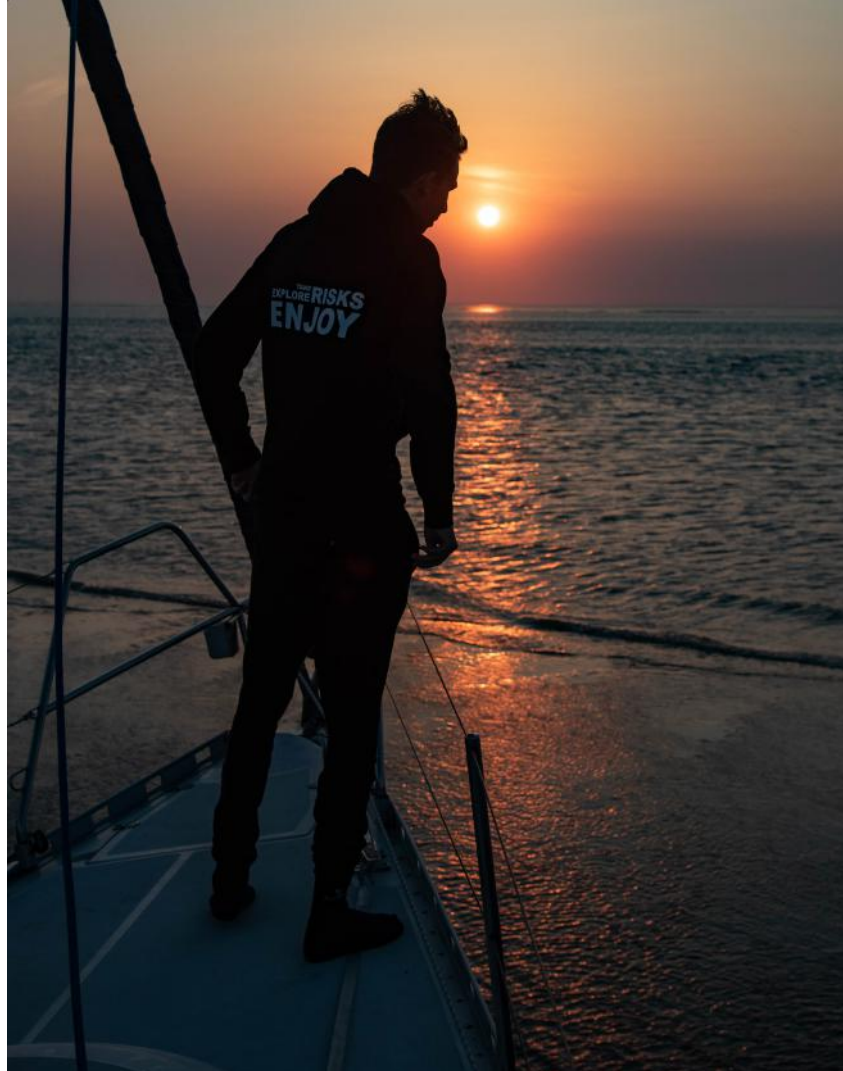
nu niet op de gebruikelijke wijze belast. Er was geen ander optie dan het gewoon te laten gebeuren. Je kon intussen niet meer normaal lopen in de boot en had beide handen nodig om je te verplaatsen. Toen het water laag genoeg stond om van boord te gaan werd mijn vermoeden bevestigd. In de poging om los te komen, met motor in de achteruit (al dan niet met geweld) had ik een mooie geultje gemaakt onder het schip, en de kiel was daarin gezakt. Het was niet eens zo'n diepe geul, ik was ook niet zolang bezig geweest om los te komen, maar genoeg om flink helling te maken als je daar met een smalle kiel in komt te liggen.

Dus besloot ik om me gewonnen te geven

Ook was duidelijk zichtbaar dat de zandbank waarop wij lagen ondieper is dan de kaart aangeeft en een heel stuk verder doorloopt dan de boeien doen vermoeden. Met andere woorden de VH12 ligt niet bij de bocht van de geul. Beter is om nog 100 meter door te varen en dan pas de bocht te maken. Goed om te weten.

Hoogwater zou om 03.25 uur zijn, en gezien dat geen tijd is om te vertrekken was het eerder al duidelijk dat we twee laagwaters zouden blijven liggen. Dus hebben we het anker zo neergelegd dat we door de stroming van het opkomend water en de wind uit het oosten uit ons 'gat' zouden drijven om het tweede laagwater in ieder geval ergens anders te liggen. We konden nu precies de contouren van de bodem zien en bepalen waar we de boot zouden willen hebben. Dit plan werkte goed en de tweede droogligging, tijdens de tweede helft van de nacht, was een stuk comfortabeler.

Tijdens het ontbijt, wij lagen niet meer droog maar nog wel vast, kwamen de



We liggen weer recht

eerste bootjes alweer voorbij, netjes langs de boeienlijn om bij VH12 de bocht te maken. Dat gaat problemen opleveren dacht ik, en ik probeerde een manier te verzinnen om aan de schippers duidelijk te maken dat ze beter iets kunnen doorvaren voordat ze de bocht naar stuurboord zouden nemen. Maar hoe doe je dat op die afstand? Met gebaren? In ieder geval begrepen ze mij niet en je kon gewoon aftellen. De Lemsteraak, onder zeil, maakte de bocht en 3, 2, 1, ja hoor: vast. De mensen die op het voordek stonden vielen zowat van boord. Na een kwartiertje geploeter konden ze hun tocht weer vervolgen, het was immers opkomend water. Hetzelfde tafereel hebben we nog tweemaal gadeslagen voordat we zelf weer dreven en onze eigen tocht ook konden voortzetten.

Onze eerste droogligging was dan wel oncomfortabel maar het was ook geen groot probleem, en eigenlijk is dat ook wel de charme van het wadvaren, dat niet alles even goed voorspelbaar is. Enige onzekerheid hoort er gewoon bij. Proberen, aftasten en omgaan met wat

je aantreft, dat heet toch scharrelen? En dan loop je het risico dat je vastloopt. Dat zullen veel schippers herkennen. Het zet je wel aan het denken over de regel 'geen motorgeweld' uit de erecode. Iedere schipper zal voor zichzelf moeten bepalen waar de grens ligt, en dat zal dan zeker afhangen van de persoonlijke opvattingen van de schipper maar ook van de ernst en urgentie van de situatie. Is de veiligheid in het geding, of is het uit oogpunt van goed zeemanschap nodig om los te komen? Bij hoogwater, zeker met springtij, of als je op de basaltblokken ligt is het een ander geval dan bij ons, met aflopend tij en toch de bedoeling om droog te vallen. De beoordeling is aan de schipper.

Laten we hopen dat de achterliggende bedoeling van de erecode bij alle Wadvaarders duidelijk is, zodat deze bij een gegeven situatie kunnen vaststellen welke grens gehanteerd moet worden. Was in die zin onze schuine ligging een waarschuwing dat we die grens hadden opgezocht?

De Warnow

Een schip, een man, een droom

Hans Steketeer

Het eerste nieuws over de Warnow in de media verschijnt op 29 april 2013. Dan is er sinds het vertrek uit Stonehaven op 15 april, koers Noorwegen, niets meer van het schip vernomen. Als (zee)zeiler weet je dan al dat dit een onheilspellend bericht is. Hans Steketeer is behalve zeezeiler ook NRC-journalist en geprikkeld door dit bericht gaat hij op onderzoek uit. Eerst met behulp van internet en telefoon, maar gaandeweg raakt hij zo door het verhaal en de mensen gefascineerd dat hij zelfs de Engelse havens gaat bezoeken waar de Warnow voor het laatst gezien is, tot en met de haven waar het schip vandaan komt.



Een schip

Het persbericht meldt dat het schip 15 meter lang is. Steketeer stelt zich dus een stevig zeewaardig zeiljacht voor, hoewel de ongebruikelijke naam hem bevreemd. Al snel ontdekt hij dat het een allesbehalve zeewaardig zeiljacht is. Het blijkt een oude loodsboot te zijn; de eerste van een nieuwe serie loodsbotten voor de DDR, gebouwd in Rostock in 1959. Warnow is een van de rivieren bij Rostock. In 1990 verkocht aan een Nederlander, die het 'scheepje', zoals Steketeer de Warnow consequent noemt, in 2002 verkoopt aan Arnoud, de man met de droom.

Een man

Arnoud is een gymnasiast die de kantjes eraf loopt, drank en drugs niet kan laten staan, uiteindelijk wel weer clean wordt, maar zo nu en dan een pilletje blijft slikken. Hij heeft de Warnow zelf verbouwd, dat wil zeggen een hijskraan gemonteerd en het stuurhuis naar voren verplaatst. Hij woont op het schip en doet klusjes in de Rotterdamse haven.

In het jaar van de ramp is hij 46 en, samen met Peter van 51, de oudste van het groepje vrienden dat met hem meegaat, in totaal acht man en vrouw, meest twintigers. Arnoud heeft voor hen

een goeroe-achtige aantrekkingskracht. Hij droomt ervan het noorderlicht te zien en beweert dat dit 'goed voor je ziel' is.

Een droom

Behalve de behoefte om zich te onttrekken aan de burgerlijke maatschappij, delen ze ook hun gebrek aan zeeman-schap. De meesten hebben nog nooit gevaren en al helemaal niet op zee. Arnoud is in 2012 met de Warnow naar Oerol geweest, maar heeft verder geen ervaring. Hij is wel een goede prater en kan de anderen er makkelijk van overtuigen dat het schip zeewaardig is en dat ze ermee naar Noorwegen kunnen varen. Ze vertrekken op 13 maart 2013.

Steketeer heeft het weerbericht voor de Noordzee voor die dag op gezocht en wat blijkt? De Nederlandse en de Britse Kustwacht gaven stormwaarschuwingen 8, toenemend 9 Beaufort. Het eerste deel van de reis hebben ze nog het geluk bij Whitby gered te worden. Hierna stappen vijf vrienden van boord, van de andere drie is nooit meer iets vernomen...



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

25

Van de bestuurstafel

Net als binnen alle andere organisaties in watersportland heeft de communicatie binnen het bestuur van Wadvaarders zich al meer dan een jaar hoofdzakelijk digitaal afgespeeld. Op 29 september 2021 zaten we voor het eerst weer in levenden lijve rond de tafel. Prima! Uit de lange lijst met lopende en voorziene activiteiten springt een aantal zaken eruit.



**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

26



Eemshaven

Groeiende vereniging

Wadvaarders blijft groeien. De vereniging telt nu rond de 2000 leden en is daarmee in 10 jaar ongeveer in omvang verdubbeld. Dat is nogal tegen de trend in, maar we peilen dan ook veel enthousiasme voor de Wadden en voor de doelstellingen van onze vereniging. Onder andere via enquêtes proberen we een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de verwachtingen van nieuwe en bestaande leden, zodat we daar goed op in kunnen spelen.

Waddenhavens

Een van onze doelen, 'bakens' in Wadvaarders termen, is de beschikbaarheid en toegankelijkheid van zoveel mogelijk havenfaciliteiten rond de Waddenzee. Dat biedt niet alleen meer vaarmogelijkheden, maar dient ook de veiligheid: meer uitwijkmogelijkheden, kortere trajecten en meer spreiding van het groeiend aantal wadvaarders. De Eemshaven staat al heel lang op het verlanglijstje. Lastig vaarwater, maar ook daarom des te belangrijker als uitwijkhaven. En met de treinverbinding met

Groningen een handige plek voor op- en afstappers. De haven ziet zich vooral als gemeentelijke industriehaven, maar ons pleidooi bij de gemeente voor eerste voorzieningen vindt eindelijk gehoor. Wordt hopelijk vervolgd. Ameland blijft een haven met beperkingen. Voor langere boten is manoeuvreren heel lastig. Hopelijk worden de problemen bij zuidelijke wind minder zodra de pier klaar is. Voorlopig blijft het oppassen.

Bij Kornwerderzand zetten we ons in voor extra steigerruimte, niet alleen om te schutten, maar ook om bijvoorbeeld een nacht te blijven liggen. Aan de Waddenzijde begint het te bewegen: we rekenen op extra steigers aan de noordoostkant. Aan de IJsselmeerkant zien we nu hetzelfde: bij het bezoekerscentrum verwachten we ruimte voor tijdelijk aanleggen. Dit sluit natuurlijk mooi aan bij de wens om dit deel toeristischer te maken. Wat met de komende vismigratierivier gaat gebeuren.

Tenslotte Holwerd. Na het aanvankelijke enthousiasme leek de vaart eruit, maar we verwachten dat er nu toch stappen gezet gaan worden. Dat zou een fantastische (en veilige) mogelijkheid voor een tussenstop op het oostelijke wad opleveren. Complimenten aan de doorzetters!

Netwerk Waterrecreatie Nederland

Er spelen diverse ontwikkelingen, die niet alleen de Wadvaarders raken, maar de

vaarrecreatie in het hele land. Denk aan nieuwe eisen op het gebied van veiligheid en duurzaamheid. Striktere spelregels voor vaarbewijzen, niet meer lozen uit vuilwatertanks, duidelijkheid over anti-fouling en een niet-vrijblijvende ambitie in de richting van hybride of emissieloos varen. Wadvaarders nemen deel aan de verschillende netwerkgroepen, om zeker te stellen dat ook onze stem telt. In deze Berichten meer daarover in de artikelen over duurzaamheid en veiligheid.

Herfstbijeenkomsten: Wadvaarderscafé

De Wadvaardersdag, traditioneel in het laatste weekend van januari is nog ver weg. We streven ernaar in november twee herfstbijeenkomsten te organiseren, met een informatief maar vooral ook sociaal karakter. Dat biedt ook onze nieuwe leden de mogelijkheid om bijgepraat te worden, anderen te ontmoeten en, minstens zo belangrijk, om met aanbevelingen te komen om de vereniging sterker en aantrekkelijker te maken. In de komende nieuwsbrieven komen we met data, locaties (we denken aan Enkhuizen en Kampen) en programma's.



Holwerd, foto Falco Ermert [CC BY 2.0]

Bestuurssamenstelling

Bestuursleden binnen onze vereniging kunnen na 3 jaar twee keer herkozen worden en treden na hun derde termijn af. Dat geldt binnenkort voor IJsbrand Dijkstra en Jan Röben. Op de Wadvaardersdag, meteen ook onze jaarvergadering, wordt Gerard van Dorp voorgesteld als nieuwe lid. Gerard heeft dan

inmiddels een jaar meegelopen en is beschikbaar om de plek in het bestuur van Jan Röben over te nemen. Peter Doting, die samen met Bertien Broekhans al in de jaarvergadering van 2020 is benoemd, is beschikbaar om de rol van penningmeester van IJsbrand Dijkstra over te nemen. Continuïteit verzekerd!

Vacature Wadvaarders website

De webredactie van de Wadvaarders kan wel een extra helpende hand gebruiken. Op onze website plaatsen we berichten die voor de Wadvaarders van belang zijn en veel geraadpleegd worden. Heb je kennis en liefde voor het Wad en heb je ideeën voor artikelen, dan hebben we jou nodig! Dan kan je meehelpen de website actueel, compleet, consistent en evenwichtig te houden. Wat handigheid met ICT-hulpmiddelen is bij het werk meegenomen.

Graag zien we enthousiaste reacties in onze e-mailbox: webredactie@wadvaarders.nl

Elisabeth Spits stop als redactielid

De laatste nummers is de kwaliteit van het beeldmateriaal van de Berichten enorm toegenomen. Zelfs kanjers als Peter Campa geven soms toestemming om een foto te publiceren. Regelmatig krijgen wij dan ook complimenten. Hoe dat kan? Onze redacteur, Elisabeth Spits! We nemen met respect maar ook weemoed afscheid van Elisabeth! Deze Wadzeiler in hart en nieren, heeft nieuwe plannen en zo gaat dat soms.

Maar: zij blijft voor u nieuw verschenen boeken recenseren.
Elisabeth bedankt!

Ervaringen met weer-app



BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

28

De oproep in de BaW om je ervaringen te delen over het gebruik van weer-apps was niet aan dovemansoren gericht.

Uit de reacties blijkt dat er naast het brede palet aan beschikbare apps ook een breed palet aan ervaringen is. Tijd om eens even goed stil te staan bij deze materie. En dat doen we met Henk Huizinga, een man met een ruime ervaring als meteoroloog en een passie voor het weer.



De ontwikkelingen van de laatste decennia hebben het gebruik van beschikbare hulpmiddelen drastisch veranderd. Mobiele data met bereik over de hele Waddenzee en kustlijn en geavanceerde telefoons en tablets zorgen ervoor dat we te allen tijde laagdrempelig kunnen beschikken over actuele gegevens over het weer. Daarmee verandert, wellicht niet voor iedereen, maar voor veel watersporters het gedrag bij hun tochtvoorbereiding. Wat voorheen met de nodige aandacht voorafgaand aan de tocht aan de kajuittafel gebeurde, is voor een deel verplaatst naar de boot, en dan tijdens de tocht zelf. Is dat nu een goede ontwikkeling of zijn we lui en daarmee onvoorzichtig geworden. Ik praat erover met meteoroloog Henk Huizinga.

Henk begint in 1972 zijn carrière bij het KNMI als waarnemer op de verkeerstoren op Schiphol. In 1990 zet hij Nimos Meteo op en houdt zich sinds 2004 fulltime bezig met cursussen, tot

apps H



Henk Huizinga op zijn vertrouwde werkplek

op de dag van vandaag. Daarnaast verzorgt Henk wekelijks op donderdag het Weekend Weerbericht voor zeilers. Alhoewel Henk zelf geen watersporter is, heeft hij vaak genoeg met zeilers meegevaaren om zich te kunnen inleven in de behoeftes van deze doelgroep.

“Natuurlijk moet je die apps gebruiken tijdens je tocht”, aldus Henk, “maar het is goed om je te beseffen dat je er soms goed naast kan zitten als dat het enige is wat je doet om het weer in te schatten”. Henk legt uit dat alle apps in de basis gebaseerd zijn op zeer complexe weermodellen die steeds weer opnieuw worden uitgerekend door zogenaamde supercomputers. De grootste, snelste en duurste computers die we hebben op deze aardbol. Daar zijn er voor het uitrekenen van weermodellen twee van. Een Amerikaans systeem levert het GFS model op, wel 4x per dag. Met ruim 5 uur rekentijd is de computer net

Wadvaarders die kennis over het weer willen verbreden, al dan niet naar aanleiding van dit interview, kunnen terecht bij Nimos Meteo, opgezet door Henk Huizinga en zijn kompaan Ruud Kattenberg (journalist en zeezeiler).

Er is een basiscursus beschikbaar waar geen enkele voorkennis voor nodig is, en een vervolgcursus speciaal gericht op de zeezeiler.

Zie www.nimosmeteo.nl

klaar voordat de volgende ronde kan beginnen. De Europese variant, waarvan de supercomputer huist in Reading (Engeland), rekent 2x per dag het ECMWF model door. Andere weermodellen zijn vaak afgeleiden van één van deze twee.

Zo gebruikt het KNMI het ECMWF model, neemt daaruit alleen Nederland met een ruime marge daaromheen, en gaat met eigen rekenkracht verfijningen aanbrengen op het model. Daarin worden bijvoorbeeld de invloeden van de Waddeneilanden meegenomen. Ook het zeewind-effect wordt in de berekeningen meegenomen, maar dat staat nog wat in de kinderschoenen. Uiteindelijk leidt dit tot het Harmonie model. Door meteorologen wordt dit vervolgens gebruikt om een weerbericht samen te stellen, zoals we dat op televisie zien, of horen via de marifoon.

De Fransen maken op een vergelijkbare manier het AROME model voor een groot deel van Europa, en de Duitse Weerdienst het GME model dat in 2015 is vervangen door het ICON model.

**Je MOET ook
naar weerkaarten
kijken**

Aangezien veel weerapps, zoals Windguru, Windfinder en Windy, gebaseerd zijn op de automatisch gegenereerde weermodellen, ontbreekt die laatste stap die genomen wordt door de meteo-

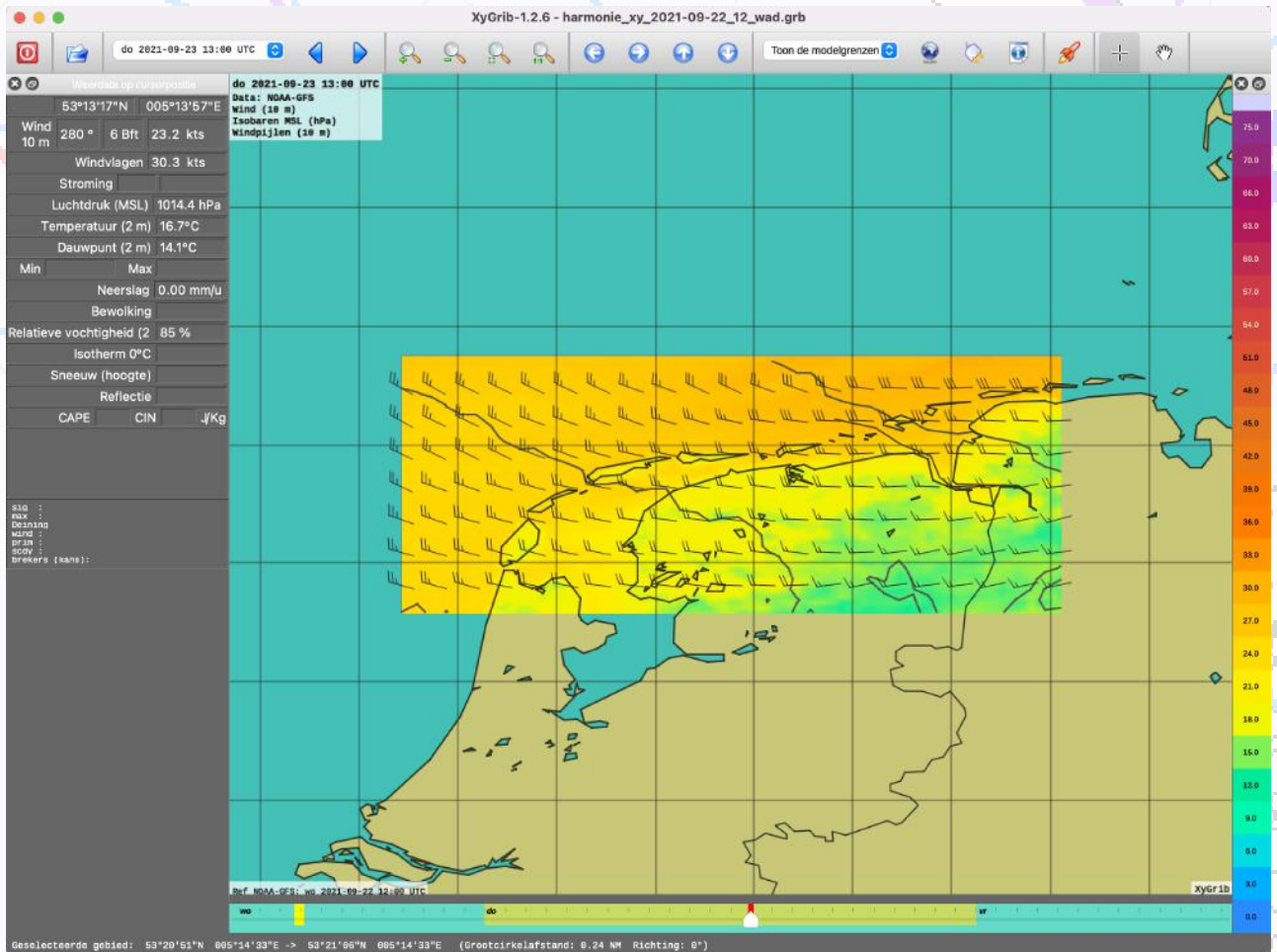


**BE
RICH
TEN**

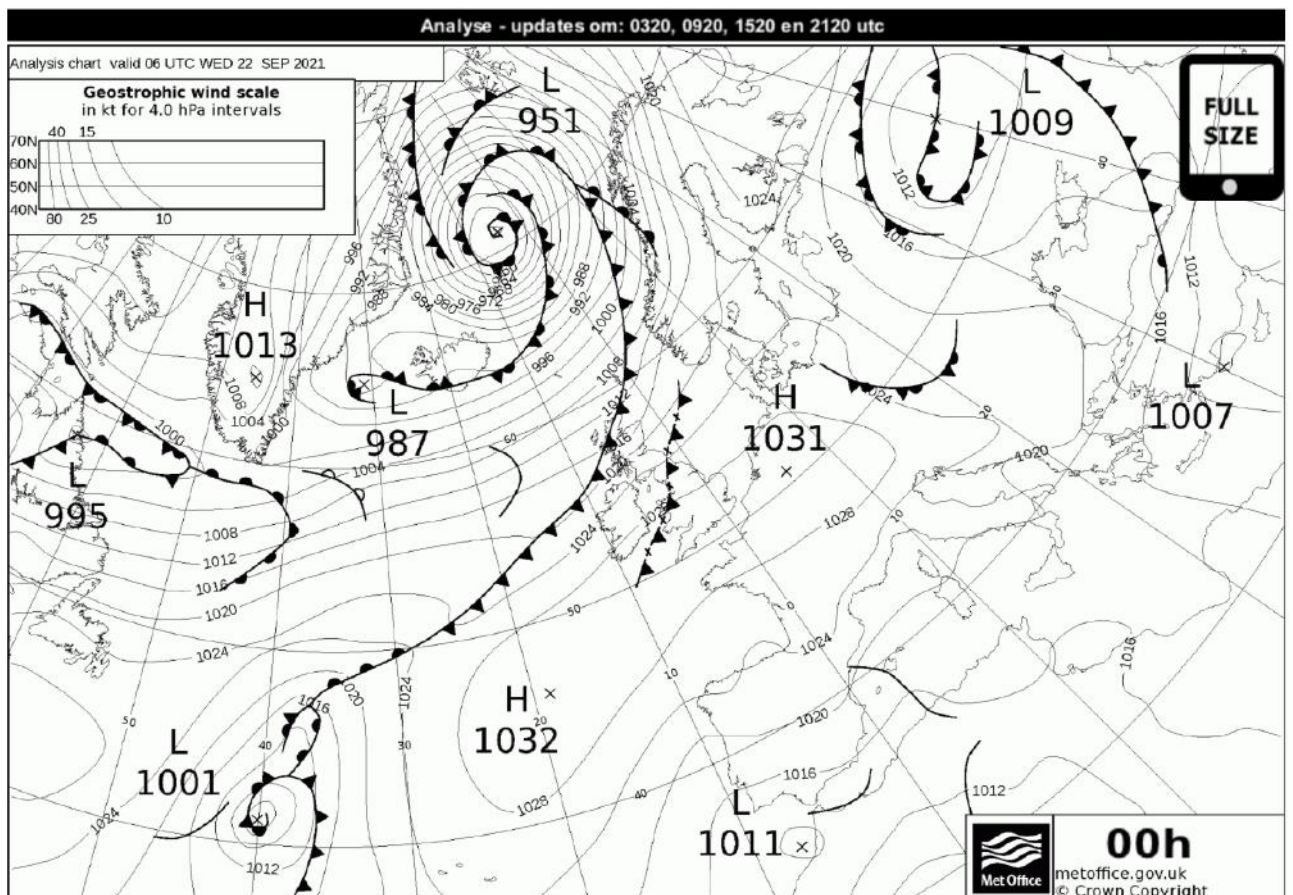
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

29



XyGrib met grib-file voor de Wadden



roloog. En die stap kan wel degelijk van groot belang zijn. De meteoroloog gebruikt namelijk nog veel meer meteorologische gegevens om tot een verwachting te komen. De uitkomsten worden onder meer verwerkt in weerkaarten, waarin diverse fronten en troggen worden getekend. De fronten kunnen zorgen voor lokale en snelle weersveranderingen zoals windkracht, windrichting, windstoten, neerslag en onweer. De ontwikkeling van deze fronten vind je niet terug in de apps. "Je MOET dus ook naar weerkaarten kijken om te zien wat je kunt verwachten, dan word je nooit overvallen", aldus Henk. Er zijn apps die ook deze weerkaarten met ingetekende fronten in beeld kunnen brengen, zoals bijvoorbeeld in de app Zeeweer. Daarin vind je weerkaarten van UKMO (United Kingdom Met Office), en Hirlam van het KNMI. Op de websites van Nimos Meteo en Zilt Meteo zijn de actuele weerkaarten te vinden.

Je hoeft geen meteoroloog te zijn om gebruik te maken van weerkaarten

"Je hoeft geen meteoroloog te zijn om gebruik te maken van deze weerkaarten. Als je de ontwikkelingen een paar dagen volgt, dan kun je echt wel inschatten of en wanneer een front jouw vaarroute zal passeren. Houd dan rekening met mogelijk onstuimig weer. Aangevuld met de verwachtingen van de diverse wind apps ben je dan goed voorbereid en/of gewaarschuwd".

Het mag duidelijk zijn dat Henk voor de watersporter geen voorstander is van een tekstueel weerbericht, zoals uitgesproken via de marifoon. "Ik gebruik altijd kaarten, omdat die niet focussen op één locatie en ook de omgeving laten zien, zodat je in de gaten hebt wat er om jou heen gebeurt en hoe e.e.a. zich ontwikkelt". En dan doelt Henk zowel op de kaarten voor de windverwachting in diverse apps, als op de weerkaarten met ingetekende fronten. "Natuurlijk luistert de Wadvaarder naar de Brandaris of de Nederlandse Kustwacht, maar als je niet verrast wilt worden, kijk je verder dan dat".

"Welke weerapp je gebruikt is meer een kwestie van smaak dan iets anders. Wel is het goed om te weten welk weermodel wordt gebruikt, als je bijvoorbeeld verschillende modellen met elkaar wilt vergelijken." Henk gebruikt zelf graag de app Windy (computer of mobiel) omdat je daar weermodellen kunt kiezen: GFS of ECMWF en de verschillen tussen de modellen kunt zien. "Je ziet vaak dat die modellen grote gelijkenis vertonen voor de komende 2 tot 3 dagen, maar dat daarna wel grote verschillen kunnen ontstaan. Het heeft dan ook niet zoveel zin om meer dan 4 dagen vooruit te kijken".

Maar Henk heeft nog meer tips: "Kijk eens naar het gratis programma voor de computer XyGrib, waarmee je grib-files kunt bekijken.

De Universiteit van Twente heeft een mooie website waar grib-files van het KNMI Harmonie model beschikbaar worden gemaakt". Zie: www.euroszeilen.utwente.nl/weer/grib/ Je vindt daar grib-files voor diverse gebieden.



"En wat te denken van een door velen vergeten medium als Teletekst, tegenwoordig ook als app beschikbaar. Pagina 707 geeft een weersverwachting voor de luchtvaart, maar daarbij ook informatie over het lage weer aan de grond. En daarmee wordt de wind bedoeld op 10m hoogte, uitstekend geschikt voor zeilers".

Desgevraagd wil Henk nog iets toevoegen wat nog niet aan de orde is geweest: buienradar. Veel mensen vertrouwen op de voorspellingskracht van buienradar die tot 2 of 3 uur vooruit aangeeft waar de buien zullen zijn. "Vertrouw dit nooit. Buienradar is gebaseerd op actuele metingen, dus kijk je naar wat er geweest is, dan klopt het wel. Maar de verwachting is slechts het verschuiven van de laatst gemeten situatie, zonder rekening te houden met het uitdoven van buien of ontwikkelen van nieuwe buien. Laat staan dat de richting waarin ze zich bewegen klopt. Komt er een trog op je af, een brede regenband die over het hele land schuift, dan valt er niet aan regen te ontkomen, maar bij buien moet je eigenlijk alleen naar de voorbij uren kijken, en zelf je situatie inschatten voor wat komen gaat".

Samenvattend zetten we het advies van Henk Huizinga nog eens op een rijtje, voor als je goed voorbereid aan je vaartocht wilt beginnen:

- volg vanaf 2 tot 3 dagen van tevoren al de weerapps en/of websites, je krijgt in die dagen een indruk van de stabiliteit van het weer en welke ontwikkelingen er zijn;
- doe hetzelfde met de weerkaarten waarin de fronten getekend staan;
- vergelijk apps die op verschillende weermodellen zijn gebaseerd om te zien of ze het met elkaar eens zijn
- zijn de overeenkomsten goed: dan is het een stabiele verwachting;
- zijn de verschillen groot: het weer is niet stabiel en slecht te voorspellen, houd rekening met afwijkingen van de verwachting;
- trek hieruit je conclusies, wel of niet gaan, voorbereidingen treffen a.h.v. de verwachting;
- blijf tijdens je tocht de ontwikkelingen volgen en vergeet daarbij de weerkaarten niet.

Een behouden vaart!



BE
RICH
TEN

Najaar

2021

Jaargang 30 nr 110

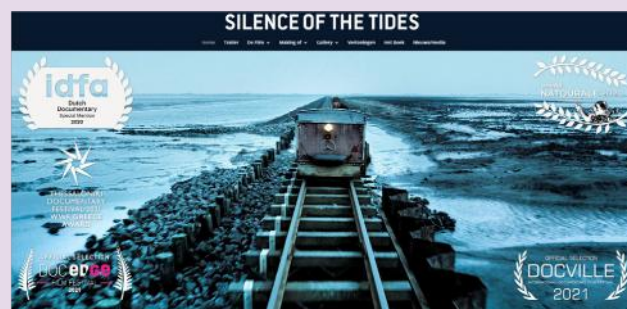
31

Waddenwoord van het jaar: ZILT



400 inzenders reageerden op de oproep van de Waddenacademie en het Genootschap Onze Taal om hun ultieme Waddenwoord in te dienen. Daaruit werden genomineerd: buttendyks, kwelder, slenk, wadlopen en zilt. Op een symposium in september werd bekend gemaakt: ZILT.

Hmmm: is dat nou echt het meest kenmerkend voor het Wad? Het zou ook wantij kunnen zijn.



Silence of the Tides: vanaf 9 december in de bios

Hij ligt al ruim een jaar te wachten op een 'echte' publiekspremière: de sfeervolle film 'Silence of the tides'. Over de fragiele relatie tussen mens en natuur. Geen dialoog. Anderhalf uur enkel waddengeluiden met bijpassende muziek. De trailer (te zien op: silenceofthetides.com/nl/) is zeer veelbelovend.



Opening Historische Hoek vissershaven Den Oever

De afgelopen jaren is de Vissershaven van Den Oever ingrijpend veranderd. Het beeldbepalende dok tussen twee binnenvaartschepen is gesloopt en daarvoor is een nieuw dok in de plaats gekomen vlak bij het kantoor van de havenmeesters. De houten historische vloot is daarom verplaatst naar de hoek bij het peilschaalhuisje (Rijksmonument). Aan de drijvende steigers zijn vijf ligplaatsen beschikbaar waar de Wieringer Aken WR4 en WR173 en het Wieringer Skuutje WR60 hun vaste ligplaats hebben. De overige twee plaatsen zijn bestemd voor passanten met vergelijkbare schepen.

De activiteiten in de Vissershaven zijn 21 augustus 2021 afgerond met de officiële opening van de Havenboet, een gebouw dat ter ondersteuning van de activiteiten in de Historische Hoek dient.

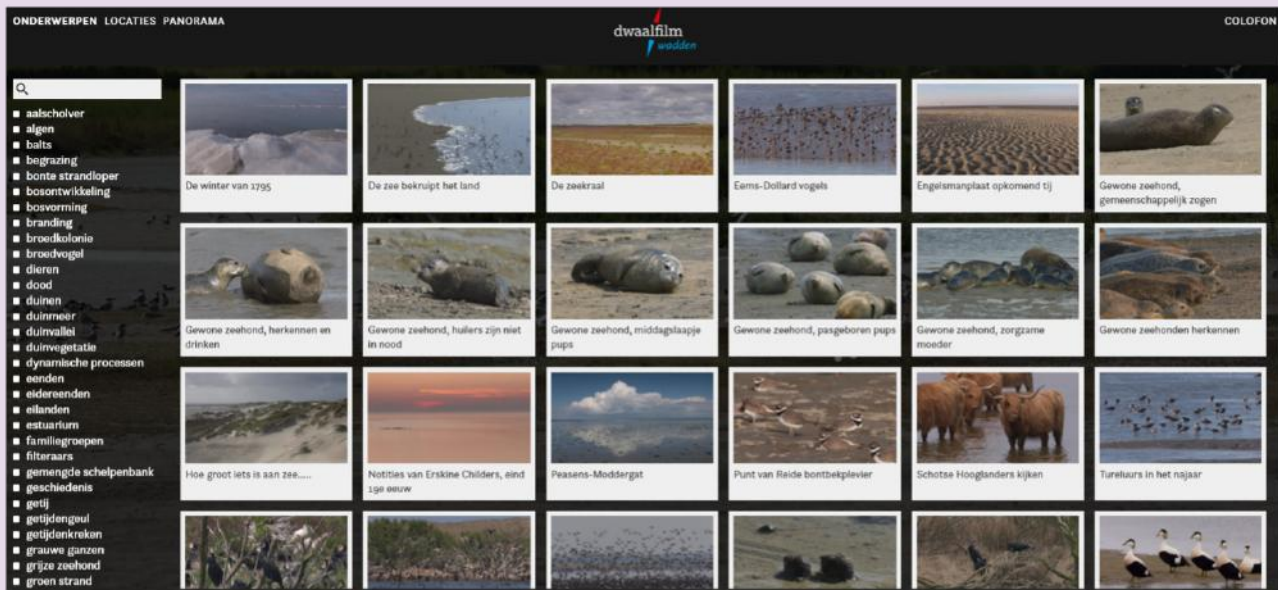
Informatie over de Historische Hoek is beschikbaar op www.havenboet.nl



BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

32



**BE
RICH
TEN**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

33

Een filmtip voor achter je tablet: Dwaalfilmwadden.nl

Boot op de kant en toch op het Wad dankzij dit bijzondere project. 60 filmische miniportretten over 'alles' wat het Wad zo bijzonder maakt. Met poëtische voice overs van (Wadden-) auteur Mathijs Deen. Dwaal via de onderwerpenlijst, of per locatie. Een hele slimme, mooie site, waar je zonder dat je er erg in hebt, zomaar een half uur doorheen aan het scrollen bent.



Discussie Droog- valgelden

Het wordt zeer gewaardeerd als droogvallers nabij de haven van Ameland € 5 afrekenen bij de havenmeester voor het gebruik van de faciliteiten aldaar. Wat vinden onze leden daarvan?

Afgaande op de reacties van ons facebookbericht vinden we dat geen probleem.

"Daar gaan we toch niet moeilijk over doen?"

"Betalen graag die € 5"

"Hebben we er graag voor over."

"Doe het al jaren, ook ongevraagd en zonder verplichting."

De havenmeesters innen niet actief. Lang niet iedereen blijkt daarom van deze 'regel' op de hoogte. Bij dezen dus: wellicht tip voor een volgend bezoek wanneer je je slikvoeten hebt afgespoeld onder de buitenkraan van het toiletgebouw.

Wadvaarderskalender en Tips voor in te zenden foto's



BE
RICHTEN
2021

Jaargang 30 nr 110

34

Ook voor 2022 komt er weer een Wadvaarderskalender. Daarvoor zijn uw foto's nodig. Vorig jaar werden er weer veel foto's ingezonden. De 12 mooiste staan op de Wadvaarderskalender en laten zien hoe mooi het Wad is. De andere foto's vinden hun weg naar het fotoarchief van de Berichten. De redactie van de Wadvaarders Berichten plaatst in het hart van de Berichten een foto uit dit archief.

Verrassende foto's hebben de voorkeur. Mail maximaal drie foto's per persoon naar sneldeleeuw@outlook.com, uiterste datum: 1 december 2021.

Stuur uw foto voor de Wadvaarderskalender in liggend formaat en minimaal 300 dpi.

De kalender zal gepresenteerd worden op de Wadvaardersdag eind januari 2022 door de Wadvaarderskalendercommissie die bestaat uit Maarten Snel, Evert-Jan de Kluizenaar, Anne-Marie Zuydweg en Fokko Udemä.



Lauwersoog
t.o.v. NAP

maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
2 08:45 HW 71 11:34 LW -60 18:06 HW 66	3 08:54 HW 71 12:00 LW -60 19:15 HW 66	4 09:04 HW 71 12:10 LW -60 19:25 HW 66	5 09:14 HW 71 12:20 LW -60 19:35 HW 66	6 09:24 HW 71 12:30 LW -60 19:45 HW 66	7 09:34 HW 71 12:40 LW -60 19:55 HW 66	8 09:44 HW 71 12:50 LW -60 20:05 HW 66
9 04:45 HW 66 10:35 LW -116 16:55 HW 66 23:16 LW -106	10 04:55 HW 66 10:45 LW -116 17:05 HW 66 23:26 LW -106	11 05:05 HW 66 10:55 LW -116 17:15 HW 66 23:36 LW -106	12 05:15 HW 66 11:05 LW -116 17:25 HW 66 23:46 LW -106	13 05:25 HW 66 11:15 LW -116 17:35 HW 66 23:56 LW -106	14 05:35 HW 66 11:25 LW -116 17:45 HW 66 24:06 LW -106	15 05:45 HW 66 11:35 LW -116 17:55 HW 66 24:16 LW -106
16 04:55 HW 66 10:45 LW -116 17:05 HW 66 23:26 LW -106	17 05:05 HW 66 10:55 LW -116 17:15 HW 66 23:36 LW -106	18 05:15 HW 66 11:05 LW -116 17:25 HW 66 23:46 LW -106	19 05:25 HW 66 11:15 LW -116 17:35 HW 66 23:56 LW -106	20 05:35 HW 66 11:25 LW -116 17:45 HW 66 24:06 LW -106	21 05:45 HW 66 11:35 LW -116 17:55 HW 66 24:16 LW -106	22 05:55 HW 66 11:45 LW -116 18:05 HW 66 24:26 LW -106
23 05:05 HW 66 11:05 LW -116 17:25 HW 66 23:46 LW -106	24 05:15 HW 66 11:15 LW -116 17:35 HW 66 23:56 LW -106	25 05:25 HW 66 11:25 LW -116 17:45 HW 66 24:06 LW -106	26 05:35 HW 66 11:35 LW -116 17:55 HW 66 24:16 LW -106	27 05:45 HW 66 11:45 LW -116 18:05 HW 66 24:26 LW -106	28 05:55 HW 66 11:55 LW -116 18:15 HW 66 24:36 LW -106	29 06:05 HW 66 12:05 LW -116 18:25 HW 66 24:46 LW -106
30 06:15 HW 66 12:15 LW -116 18:35 HW 66 24:56 LW -106	31 06:25 HW 66 12:25 LW -116 18:45 HW 66 25:06 LW -106					

WADVAARDERS



Harlingen
t.o.v. NAP

maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
1 04:45 HW 66 10:35 LW -116 16:55 HW 66 23:16 LW -106	2 04:55 HW 66 10:45 LW -116 17:05 HW 66 23:26 LW -106	3 05:05 HW 66 10:55 LW -116 17:15 HW 66 23:36 LW -106	4 05:15 HW 66 11:05 LW -116 17:25 HW 66 23:46 LW -106	5 05:25 HW 66 11:15 LW -116 17:35 HW 66 23:56 LW -106	6 05:35 HW 66 11:25 LW -116 17:45 HW 66 24:06 LW -106	7 05:45 HW 66 11:35 LW -116 17:55 HW 66 24:16 LW -106
8 05:55 HW 66 11:45 LW -116 18:05 HW 66 24:26 LW -106	9 06:05 HW 66 11:55 LW -116 18:15 HW 66 24:36 LW -106	10 06:15 HW 66 12:05 LW -116 18:25 HW 66 24:46 LW -106	11 06:25 HW 66 12:15 LW -116 18:35 HW 66 24:56 LW -106	12 06:35 HW 66 12:25 LW -116 18:45 HW 66 25:06 LW -106	13 06:45 HW 66 12:35 LW -116 18:55 HW 66 25:16 LW -106	14 06:55 HW 66 12:45 LW -116 19:05 HW 66 25:26 LW -106
15 07:05 HW 66 12:55 LW -116 19:15 HW 66 25:36 LW -106	16 07:15 HW 66 13:05 LW -116 19:25 HW 66 25:46 LW -106	17 07:25 HW 66 13:15 LW -116 19:35 HW 66 25:56 LW -106	18 07:35 HW 66 13:25 LW -116 19:45 HW 66 26:06 LW -106	19 07:45 HW 66 13:35 LW -116 19:55 HW 66 26:16 LW -106	20 07:55 HW 66 13:45 LW -116 20:05 HW 66 26:26 LW -106	21 08:05 HW 66 13:55 LW -116 20:15 HW 66 26:36 LW -106
22 08:15 HW 66 14:05 LW -116 20:25 HW 66 26:46 LW -106	23 08:25 HW 66 14:15 LW -116 20:35 HW 66 26:56 LW -106	24 08:35 HW 66 14:25 LW -116 20:45 HW 66 27:06 LW -106	25 08:45 HW 66 14:35 LW -116 20:55 HW 66 27:16 LW -106	26 08:55 HW 66 14:45 LW -116 21:05 HW 66 27:26 LW -106	27 09:05 HW 66 14:55 LW -116 21:15 HW 66 27:36 LW -106	28 09:15 HW 66 15:05 LW -116 21:25 HW 66 27:46 LW -106
29 09:25 HW 66 15:15 LW -116 21:35 HW 66 27:56 LW -106	30 09:35 HW 66 15:25 LW -116 21:45 HW 66 28:06 LW -106					

WADVAAARDERS



Foto: Bertien Broekmans
EBSD op Noorderboezem bij de Zachte Bed Allee

Harlingen
t.o.v. NAP

maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag
4	5	6	7	8	9
11	12	13	14	15	16
18	19	20	21	22	23
25	26	27	28	29	30

Op 21 oktober gaat de eerste aflevering van de serie 'De wadden' in de lucht. De wadden zijn niet voor iedereen te zien, maar wel voor de liefhebbers van de natuur.

WADVAAARDERS



Foto: Lenneke Ossenijder
Op het Vrijgemaal

Lauwersoog
t.o.v. NAP

maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Op 21 oktober gaat de eerste aflevering van de serie 'De wadden' in de lucht. De wadden zijn niet voor iedereen te zien, maar wel voor de liefhebbers van de natuur.

BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

35

Tips voor een goede foto

- **Onderwerp:** Neem de tijd om om je heen te kijken en de omgeving in je op te nemen. Kijk goed naar wat je ziet.
- **Compositie en licht:** Wees niet te snel tevreden met de eerste foto. Kijk of iets meer naar links of rechts beter is. Ga door je knieën, of klim in de mast. Dus kies eens een andere hoek dan voor de hand ligt.
- **Zoom in of juist uit.** Een waddenonderwerp kan een landschap zijn, maar ook close-up. Interessante landschapsfoto's hebben een voorgrond, middenstuk en een achtergrond.
- **Foto's met de horizon of het hoofdonderwerp precies in het midden zijn meestal niet zo spannend.** Zorg voor diepte door een object op de voorgrond te plaatsen, maar pas op dat dit niet de aandacht van het hoofdonderwerp afleidt.
- **Fotografeer niet midden overdag als de zon op zijn hoogst staat.** Dan is het licht niet mooi. 's Ochtends vroeg en aan het einde van de dag wel. Het hoeft niet altijd mooi weer te zijn om een goede foto te maken.



**BE
RICH
TEN**
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

36



Voor het eerst het Wad op?

**Met je eigen schip naar Terschelling?
Voor anker in een doodlopend geultje?
Droogvallen bij Schier?**

Vereniging Wadvaarders werkt samen met ScheepsWijs Vaartrainingen. Voor onze leden schreef Marianne van der Linden, auteur van het *Handboek Varen op de Waddenzee*, dit e-boekje 'Veilig varen op de Waddenzee', met 10 tips voor nieuwe wadvaarders.



Vraag het boekje aan op:
www.scheepswijs.nl/wadvaarders



**Scheeps
Wijs**



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!

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 omrekeningstabel om de hoog- en laagwatertijden voor andere Waddenhavens te berekenen.



BE
RICH
TEN
Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

37



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**

Najaar
2021

Jaargang 30 nr 110

38

BESTUUR VERENIGING WADVAARDERS

Rob Leemans, voorzitter
Robbert van der Eijk, secretaris
IJsbrand Dijkstra, penningmeester
Bertien Broekhans, 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 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

Lex van Gijssel (coördinatie), Paul Raasveld, Jan Röben, Robbert van der Eijk, Wim Blankenstijn en Nieske Blaauw.

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 vogel opvliegt, 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 aangeliend.
- 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



Mevrouw Haes op avontuur met haar twee kleinzonen

Kleinzonen Imre, 22 jaar, en Igor, 20 jaar, wat mooi dat



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

jullie nu ook de Waddensee hebben bezeild. Tot nu toe zeilden jullie op de meren in Friesland met de Valk. Jullie werden door mijn verhalen toch steeds nieuwsgieriger naar het zoute water van de Waddensee,

met de avonturen die daar bij horen. Nu hebben jullie het zoute water mogen proeven, met al haar bijzonderheden.

's Ochtends vroeg in Makkum opgestapt, dan door de sluizen van Kornwerderzand, met de ebstream door het Zuidoostrak, Inschot, Vliestroom, Franse Gaatje, zandplaat de Richel, droogvallen.

Tijdens de eb struinen we over de Richel, komen in gesprek met de Wadwachters van Natuurmonumenten die met hun drijvend en droogvallend ponton tot oktober vrijwillig de droogvallende gasten informeren over de natuur op de Richel. De Wadwachters vertellen enthousiast over de vogels en zeehonden. Die laatste zijn er inmiddels in groten getale: in de Waddensee zijn er nu ca 16.000 zeehonden, waarvan 10.000 gewone en 6.000 grijze zeehonden. Een populatie die al jaren stabiel blijft. Vroeger was dat wel anders, toen moesten er beschermende maatregelen getroffen worden. "Waarom zijn die beschermende maatregelen nu dan nog steeds nodig?"

Dat vind ik nou een goede vraag van die slimme kleinzoons van mij. "Dat is dan nu toch helemaal niet meer nodig!", voegen ze er strijdlustig aan toe. Over dit onderwerp werden we het niet eens met de Wadwachters.

Als het water weer komt varen we naar Vlieland en overnachten daar. De volgende ochtend zeilen we onderlangs Vlieland over de Vliestroom, Vliehors, Robbengat en ankeren onder de Cocksdorp. De volgende dag naar Oudeschild.

Dan met de huurfiets naar Ecomare.

Ecomare is ontstaan vanuit opvang van zeehonden en vogels. Maar inmiddels is de zeehondenpopulatie zo groot en zo stabiel, dat opvang minder (of helemaal niet meer) noodzakelijk is.

En is educatie over het Waddengebied des te belangrijker. In het kader van die educatie vraagt de oudste nog eens naar het nut van de beschermende maatregelen die nog steeds onverkort van kracht zijn, al sinds de tachtiger jaren. Ook hier komt er niet een bevredigend antwoord. Dan kijken ze naar mij: "Moet de vereniging Wadvaarders hier nou niet eens stevig werk van maken, oma?" Ik mompel iets over de jaarlijkse bakens, maar besef mij dat er op dit onderwerp de laatste jaren nauwelijks enige vooruitgang geboekt is.

Terug naar ons bezoek aan Ecomare: deze organisatie heeft destijds ook actief meegewerkt aan het Actieplan Vaarrecreatie en regelmatig trainingen verzorgd over de Erecode aan chartervaart en andere belangstellenden. Imre en Igor kunnen er geen genoeg van krijgen, zulke verschillende soorten vogels, wat veel zeehonden. Ook vertellen ze bij Ecomare over de Erecode. "Oma, wat was de rol van de Wadvaarders bij het ontstaan van de Erecode?" Nieuwsgierig en kritisch zijn ze, die kleinzoons van mij. De volgende dag varen we naar Den Helder en neem ik afscheid van deze toekomstige (kritische) leden van de Wadvaarders, Vereniging voor vrij en verantwoord varen op de Wadden. Volgend jaar weer!!!

Mevr. M.C. Haes, a.b. "Waterhaes"

WADVAARDERS