

# WADVAARDERS BE

# RICH TEN

- ◆ MEER AFSLUITINGEN ZEEHONDENPLATEN?
- ◆ VERHAAL: ANKERWACHT
- ◆ INTERVIEW BRANDARIS VERKEERSLEIDERS
- ◆ NIEUWE KAARTEN VOOR HET WAD
- ◆ DROOGVALLEN ONDER EEN DRONE

Najaar  
2017

Jaargang 27 nr 102



WADVAARDERS

WADVAARDERS VERENIGING VOOR VRIJ EN VERANTWOORD VAREN OP DE WADDEN

# De Gier Jachtservice: allround in techniek, refit en onderhoud!

Of u nu komt voor een knip- en scheerbeurt.  
Of voor een nieuw teakdek, zoals bij dit mooie  
klassieke Koopmans jacht, de Albatros:  
alle disciplines zijn te vinden bij  
De Gier Jachtservice.



Techniek, refit en onderhoud

**De Gier**  
Jachtservice



www.degierjachtservice.nl

Volmolen 4,1601 ET Enkhuizen | Tel: 0228 325 812

## VAN DE VOORZITTER



**Onaangenaam verrast zijn  
wij door het voorgenomen  
Besluit van het huidige  
Kabinet om nieuwe gebieden  
af te sluiten. Hoe zit dat dan?  
Onze vereniging maakt zich**

**sterk voor vrije én verantwoorde recreatievaart  
en droogvallen op de Wadden, met goed  
zeemanschap, respect voor de Erecode, in  
evenwicht met de natuur en zonder onnodige  
beperkingen. Dit is ons uitgangspunt bij het  
varen, het droogvallen en het besturen.**

We werden dan ook onaangenaam verrast door de  
ambtelijke brief van het Ministerie van Economische Zaken  
waarin ze voorstellen aankondigen van een later te nemen  
Toegangbeperkend Besluit Waddenzee 2018. Dit besluit  
omvat naast opheffingen (goede zaak) en aanpassingen door  
natuurlijke dynamiek op het Wad (uiteraard), ook nieuw af te  
sluiten gebieden, waar wij het niet mee eens zijn. Verder op in  
dit magazine wijden we een artikel aan deze ontwikkeling.

De zomer ligt inmiddels weer achter ons. Een zomer met  
verschillende gezichten, maar wel met overwegend prima  
weer om heel goed te kunnen genieten van het werelderfgoed  
Waddenzee met haar vele mogelijkheden. Opvallend waren de  
vele schepen die dit seizoen de Wadvaardersvlag in het want  
hadden. Zo lag ik in augustus met mijn broers in de jachthaven  
van Terschelling, uiteraard dubbeldik aangemeerd. Met de  
buren ontwikkelt zich het gesprek over wadvaren en uiteraard  
over de Vereniging Wadvaarders.

"Nog geen Wadvaardersvlag in het want?" "Nee, mijn  
echtgenote vindt dat geen gezicht, die vlaggen in het want,  
maar we zijn wel lid". De volgende ochtend varen ze uit naar  
Ameland, met de Wadvaardersvlag in het bakboordwant, hulde!  
De investering dit voorjaar, om ieder lid een vlag te sturen, heeft  
kennelijk succes gehad.

Onze tocht die dag bracht ons naar Vlieland, door het  
Schuitengat. Makkelijk is dat, deze min of meer rechtstreekse  
oversteek, nu het Schuitengat weer bevaarbaar is.  
Vermeldenswaard is tevens dat Noordpolderzijl deze  
zomer ook redelijk toegankelijk was. Zo ook de haven van  
Schiermonnikoog. Het "ploegen" heeft goede resultaten  
opgeleverd.

De Waddenzee kent vele overlegorganen. Ik zal u hier niet  
vermoeien met de inventarisatie hiervan. Om als gezamenlijke

recreatievaart toegang te krijgen tot  
de vele overlegorganen is in mei jl. het  
Verbond Vaarrecreanten Waddenzee  
(VWW) opgericht. Hierin participeren de  
Toerzeilers, het Watersportverbond, de  
ANWB en de Wadvaarders. De Vereniging  
Beroepschartervaart (BBZ) doet mee als  
toehoorder.

In oktober varen we met een aantal leden  
van onze vereniging, onder auspiciën  
van Staatsbosbeheer en met uitleg van  
de gidsen, naar Rottumeroog. Nu de  
vogels er tijdelijk niet zijn, kunnen we als  
mensen van dit prachtige natuurgebied  
genieten. Een boeiende excursie! Ook  
aanbevelingswaardig is het Dark Sky  
Symposium dat dit najaar wordt gehouden  
in Kollumerpomp door de Waddenacademie  
samen met het Programma naar een Rijke  
Waddenzee.

Tot slot, graag ontmoeten wij u in Lelystad,  
waar we dit najaar onze herfstbijeenkomst  
houden. Nadere informatie volgt per mail.

Kor Wijngaarden, voorzitter



## Inleverdatum kopij

Kopij voor Berichten 103 uiterlijk  
11 maart 2018 naar de redactie:  
wadvaardersberichten@wadvaarders.nl

# INHOUD



### 4 Ankerwacht

Eilard Jacobs legt uit waarom bij  
droogvallen ook ankerwacht nodig bleek.

### 6 Nieuwe kaarten voor het Wad

Hans Fix legt in gewone mensentaal  
de fantastische mogelijkheden uit voor  
Wadvaarders van actuele digitale kaarten.

### 12 Twee paar ogen waken 24 uur over het Wad

Martin Berk schrijft zijn impressie van een  
bezoek aan de Brandaris en interviewt  
twee verkeersleiders.

### 16 Ministerie van Economische zaken: meer afsluitingen in 2018?

Kor Wijngaarden verwoordt het standpunt  
van de Wadvaarders waarom twee  
zeehondenplaten niet dienen te worden  
afgesloten.

### 19 Een pelikaan

Zesjarige Lutske vertelt aan mevrouw  
Haes dat kinderen ook wadvaren want zij  
heeft een pelikaan gezien.

### 21 Boekbespreking

Annemarie Zuydweg bespreekt het lijvige  
boek Het getij.

### 22 Herinrichten haven Terschelling

Rob Leemans licht standpunt Wadvaarders  
toe.

### 24 Broekerhaven

Maarten Snel ontdekt een oud  
zuiderzeehaventje en verliest daarmee zijn  
vooroordeel over het IJsselmeer.

### 27 Wadvaren zonder veel rekenwerk

Wim Blankenstijn loodst ons al rekenend  
Ameland binnen.

### 28 Droogvallen onder een drone

Paul Raasveld monitort met de Krokfors  
niet alleen vogels maar ook een drone.

### 30 Kleine waddenhavens, groot waddenplezier

Jan Røben doet alle Oostfriese  
waddeneilanden en ontdekt het geheim van  
kleine waddenhaven, ook voor Nederland.

# Ankerwacht

[Foto's: Eilard Jacobs]

Het Wad beleef je als de golfjes tegen de romp klotsen, de stroom gorgelend langs het schip vloeit of desnoods als je schip bokkig danst op de korte steile golven van het tijzeetje. Op de motor ontgaat je al deze vloeibaarheid, dus zeilen we zo veel mogelijk. Óf we liggen stil natuurlijk en dan als het enigszins kan niet met nog zes andere boten naast elkaar in de haven van Terschelling, Ameland of Schiermonnikoog (nou ja zes naast elkaar is dáár wat teveel van het goede). Ook de keurige boxen met standaard aansluiting voor de Duitse landvast van Vlieland en Texel zoeken we bij voorkeur niet op. Nee, het liefste liggen we gewoon ergens op het Wad. Beschut als het moet (en kan) of ergens op de wijde vlakte als het weer dat ook een goed idee vindt. En voor dat stil liggen gebruiken we dan ons anker. Je kan natuurlijk ook de boot ergens op de plaat zetten, dan lig je nog stiller, maar ook daar komt doorgaans een anker aan te pas.

## Rustig ankeren nabij wantij

Onze driekielige klassieker (dooskiel en twee kimkielen) wil bij het droogvallen graag in meer of mindere maten op één oor (lees kimkiel) gaan liggen. Geen probleem natuurlijk en wat is nu 10 tot 15 graden helling (als je zeilt niks, maar na een paar uur droog gelegen te hebben toch best wel wat)? Voor een rustige nacht liggen we daarom vaak liever voor anker. Net waar aan de lijzijde van het wantij de diepere geulen weer beginnen,

lig je heerlijk rustig en vaarklaar als je 's morgens weer wakker wordt. Niet dat je daar veel aan hebt als je het wantij waar je zo rustig achter ligt nog wil passeren, dan is het gewoon wachten op genoeg water, net zo als je bent drooggefallen.

## "Houdt het anker?"

Nu wil ik geen technisch verhaal houden over ankertechnieken, laat staan over de houdkracht van de verschillende typen ankers. Maar een beetje avontuurlijk wordt het soms wel. De eerste vraag is toch altijd weer: "houdt het anker?" Meestal gaat dat goed, soms pas na flink wat ketting steken. Ik begin daar altijd te zuinig mee vanwege de gedachte dat je dat allemaal ook weer in moet halen, maar uiteindelijk blijkt meer ketting toch altijd de remedie, ook voor mijn gemoedsrust.

En dan, na een lange vaardag, een beetje verkleumd misschien, lonkt de kajuit, de borrel en het warme avondmaal (of een lekker uitgebreide lunch, al naar gelang het tijdstip van tij en tocht). Maar houdt het anker? Of gaat het schip zich lekker met de stroom laten meedrijven terwijl jij knus in de kajuit zit? Meestal is een blik naar buiten voldoende geruststellend. Handig is dan wel dat je een referentiepunt hebt. Zo anker ik graag in de buurt van een ton, een blik naar



buiten en je weet dat je nog op je plaats ligt. Of nee, de ton is verdwenen! We krabben... of wacht het tij is gekenterd en de ton ligt nog steeds vlakbij maar nu niet meer voor, maar achter het schip.

## Kenteren

Dat kenteren kan ook nog wel een punt van zorg zijn. Dat gebeurt altijd 's nachts als je in de diepe slaap wilt zijn en breekt het anker niet uit? Eigenlijk nooit, wel haalde ik bij Vlieland de volgende ochtend een keer het anker op met één verbogen vloei, als bewijs dat er best kracht op wordt uitgeoefend (foto).

## Ankerwacht met app

Zijn er dan geen elektronische hulpmiddelen voor? De ankerwachtfunctie van het echolood heb ik nooit aan de praat gekregen en dat is maar goed ook, want vlakbij het wantij anker je op zulk ondiep water dat hij anders geheid 's nachts alarm zou geven. Recent heb ik de app "anchor watch" gedownload. Zo'n fraaie gratis app waarvan je je afvraagt wanneer je gaat merken dat ze toch graag iets aan je willen verdienen. Een gebruiksaanwijzing zat er niet bij, maar ik kreeg het aangezet en er gebeurde niets... Helemaal goed dus, want zodra het alarm wel iets doet, namelijk geluid geven, dan is er wat mis met je anker. Na een poosje zette is de app dus maar

weer uit en stapte in het bijbootje om aan wal te gaan. Toen bleek dat de app wel degelijk iets kon. Uit mijn broekzak stegen doordringende belgeluiden op en op het display lichtte de waarschuwing op "anchor loose". Toch niet helemaal uitgezet kennelijk.

## Ankeren bij Oerol

Dan maar zelf ankerwacht houden? Dat dit nodig kan zijn merkte ik afgelopen Oerol. Na eerst twee dagen gezellig op West te hebben gelegen verkaste ik het schip naar de Ôde dyk bij Lies (vooral omdat daardoor de fietsafstand naar mijn volgende voorstellingen aanzienlijk bekort werd). Toen duidelijk was dat het anker hield en het schip op het zakkende water de grond begon te raken, ging ik aan land om me in het bruisende festival gebeuren te storten. Toen in om etenstijd terug kwam lag het schip keurig (maar gewoontegetrouw niet helemaal recht) drooggefallen. Rond mijn anker zat een groepje kinderen heerlijk in de modder te wroeten. Ik liep naar ze toe en zag tot mijn verbazing dat het anker naast de kuil lag waar ze in aan het wroeten

waren. Kennelijk lag het anker bij het spel in de weg, maar ik sprak ze er natuurlijk duchtig op aan. "Dat hebben wij niet gedaan, maar mijn vader, meneer" zei een van de kinderen



Eilard landt aan terwijl de Odysee ligt geankerd

en knikte in de richting van drie volwassenen die veilig op het dammetje waren blijven staan. Nou, dan toch de vader maar eens aanspreken: hij had het anker er inderdaad uitgegraven, zomaar voor de aardigheid. "En wat als ik nu niet was teruggekomen voor het water weer opkwam? Dan zou het schip zijn weggedreven!" Tsja zoveel verstand had hij er nu ook niet van natuurlijk. Enfin, altijd ankerwacht houden, zelfs als je drooggefallen bent dus!



# Nieuwe kaarten voor het Wad

BE  
RICH  
TEN

Najaar  
2017

Jaargang 27 nr. 102

Heel vroeger gingen we gewapend met papieren kaarten het Wad op. De kaarten die we dan mee hadden waren de 1811 en de 1812 van de Hydrografische Dienst. Natuurlijk was er een enkeling die een autokaart gebruikte, maar die tellen we even niet mee. Vandaag de dag hebben we meer keus. Zo is er de papieren kaart van NV-Verlag bijgekomen en ook Imray heeft kaarten speciaal voor de Waddenzee. Maar vooral op digitaal gebied is het aanbod gegroeid. Uiteraard ga ik als Wadvaarder vooral in op diepte en betonning.

Zo worden er tegenwoordig allerhande programma's voor PC's en apps voor telefoons en tablets aangeboden en is er ook veel kaartmateriaal beschikbaar voor plotters. Heel nieuw in dit rijtje is het kaartmateriaal dat door OpenCPN/O-charts wordt aangeboden. Voor ware bodemprijzen kunnen zij de gegevens leveren omdat het een vrijwilligersorganisatie is. Nederland en België voor een jaar, inclusief drie updates, kost maar € 17,85. De basis voor al dit kaartmateriaal zijn overigens de data die door de Hydrografische Dienst aan hen (tegen betaling) wordt geleverd, dus uiteindelijk zullen de gegevens in de kaart niet veel van elkaar verschillen.

## Gratis materiaal

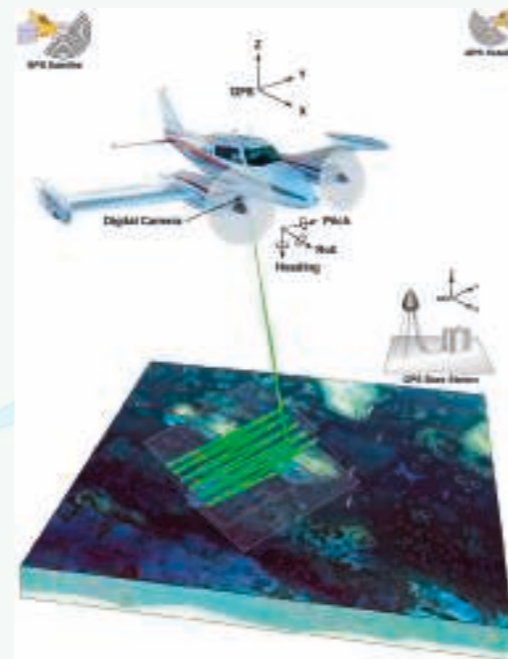
Naast al deze betaalde kaarten is er ook heel veel informatie gratis beschikbaar op het internet. Het bronmateriaal dat voor de kaarten gebruikt wordt is vrij te downloaden. Zo vinden we op de site van de overheid (data.overheid.nl) informatie over betonning, dieptes, verkeersscheidingstelsels, zeehondenpopulaties en bijvoorbeeld mosselbedden. Kijk maar eens op <https://data.overheid.nl/> en type in het zoekveld mosselen. En meteen krijg je een lijst van informatiebronnen die betrekking hebben hierop. Dit materiaal kun je gebruiken om zelf kaarten te maken, waarbij je zelf kiest wat je relevant vindt. Hoe dit werkt, daarover later meer.

In dit artikel wil ik ingaan op de voor ons interessante gegevens: diepte en betonning op de Waddenzee. Ook deze gegevens kunnen we op de sites van de overheid vinden. Het voordeel om dit materiaal direct bij de bron op te

halen is, dat deze gegevens vaak veel actueler zijn dan gegevens die via de kaartleveranciers komen. Maar eerst wil ik iets vertellen over het verzamelen van het bronmateriaal.

## Hoe worden gegevens verzameld

Lodingsvaartuigen van onder andere Rijkswaterstaat en de Hydrografische Dienst varen rond om met enige regelmaat de diepte te peilen. Vooral de meest veranderlijke en druk bevaren stukken, zoals zeegaten, worden met grote regelmaat gelood. Het loden is erg arbeidsintensief en daardoor duur en kan niet worden toegepast op erg ondiepe stukken, maar het is wel nauwkeurig. Er zijn echter ook andere methodes.



Laseraltimetrie

## Alternatieve methodes om dieptes te meten

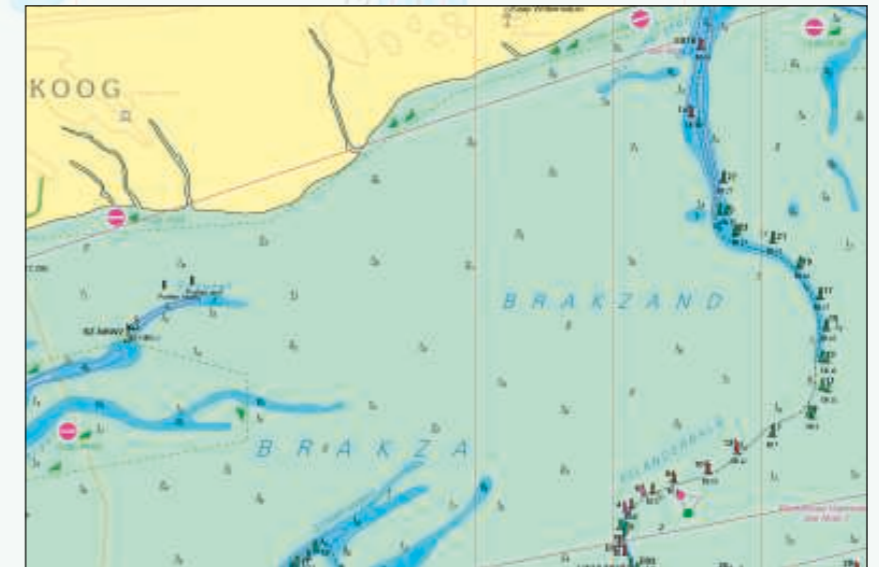
Een heel ingewikkelde methode gaat met radar-satellieten die hetzelfde kunnen als wij: kijken naar het wateroppervlak

en zo stroom-tegen-windsituaties ontdekken omdat op dieper water de golven hoger zijn. Dat soort wijsheden zijn in ingewikkelde modellen gevat en wetenschappers kunnen daarmee de waterdiepte tot op ongeveer 30 cm nauwkeurig bepalen, zonder alsmar heen een weer te zigzaggen met een bootje.

Een wat simpelere methode die nog nauwkeuriger (maar wel wat duurder) is: met heel laag water met een vliegtuig over de platen vliegen. Met een laser wordt dan de bodem gescand en zeer nauwkeurig de hoogte van de platen gemeten, tot op enkele centimeters nauwkeurig! Helaas werkt deze scanner niet onder water, maar alles wat droog is kan worden gemeten. Deze scanmethode heet laseraltimetrie. Overigens wordt met deze methode niet alleen de Waddenzee gemeten, maar heel Nederland.

## Reductie van detail

Omdat op een papieren kaart niet eindeloos veel details kunnen worden gedrukt, wordt door de Hydrografische Dienst het basismateriaal gereduceerd en gegeneraliseerd. Niet alle dieptes kunnen er op, dus moet er een keus worden gemaakt, de kaartenmaker kiest dan, uiteraard, voor veiligheid. Het ondiepste punt van een gebiedje wordt er neergezet, lekker makkelijk, lekker veilig. Echter, naast het ondiepste punt zou best wel eens een geultje kunnen zitten, waar we met onze ondiepe schepen nog makkelijk door kunnen. Helaas, dat soort details vinden we niet terug op de 1811 en 1812 en afgeleide kaarten. Op de (digitale) laseraltimetriekaarten kunnen we dit soort details echter wel zien.



NV-Verlag (2015)

## Betonning in de kaart

Naast de diepte is het natuurlijk ook erg handig om betonning op je kaart te hebben staan, omdat dat vanuit de kuip gezien je referentiepunten zijn waar je meestal toch wel langs vaart



OpenCPN, 2017

(al is het dan aan de verkeerde kant), of waarop je afkoerst als je weer een bocht van het vaarwater afsnijdt. In Nederland zijn we bevoordeeld met een organisatie als Rijkswaterstaat. Zij houden alle betonningsgegevens bij in een database, waar de Wadvaarders

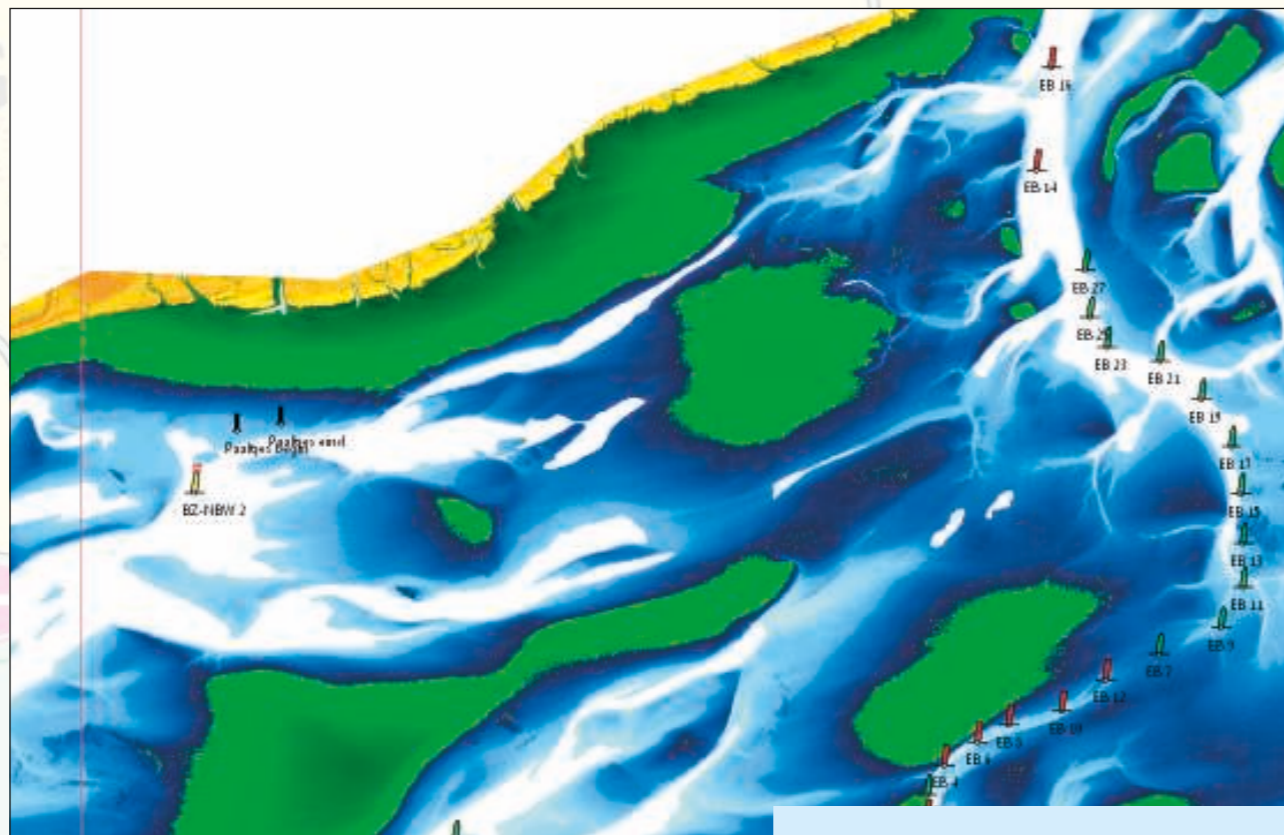
als vaarweggebruikers via Nautin gebruik van kunnen maken. Door de verschillende formaten die Nautin levert, is er voor veel navigatiesystemen een goed bestand beschikbaar, vaak inclusief de juiste symbolen. Zo kunnen we in het softwareprogramma OpenCPN heel

goed zien welke tonnen we kunnen verwachten op het water en waar ze liggen. Omdat de betonning veel vaker wordt gewijzigd dan de dieptekaarten worden deze bestanden apart geproduceerd.

BE  
RICH  
TEN

Najaar  
2017

Jaargang 27 nr. 102



### Laseraltimetrie kaart (2012/2013)

legenda:  
dieptes in NAP  
geel: + 1.0m en hoger  
donker-licht groen: + 1.0m .. 0.0m  
donker-midden blauw: 0.0m .. -0.5m  
midden-licht blauw: -0.5m .. -1.0m  
wit: water tijdens meting, diepte onbekend

#### Zelf kaarten maken

Is niet nodig. Helaas is het maken van kaarten best wel ingewikkeld, maar gelukkig zijn ze al voor je gemaakt! Op de site van Nautin kun je ze downloaden. Voor de laseraltimetrie kaarten van Nautin is voor een minimaal beeld gekozen met alleen de diepte. Om goed onderscheid te kunnen maken tussen de verschillende dieptes, is gekozen voor sterk contrasterende kleuren, met een duidelijk verschil tussen boven NAP en onder NAP. Groen en geel voor respectievelijk boven 0 NAP en boven 1m NAP en donkerblauw en lichtblauw voor respectievelijk lager dan 0 NAP en lager dan NAP - 50 cm. Op deze manier zijn de geulen in één oogopslag te zien en is ook het navigeren vanaf een scherm, dat soms lastig is af te lezen door invallend zonlicht in de kuip, goed te doen.

#### Installatie

De kaarten op de Nautinsite kunnen worden gebruikt in het programma OpenCPN. Dit programma is gratis te downloaden vanaf [www.opencpn.org](http://www.opencpn.org)

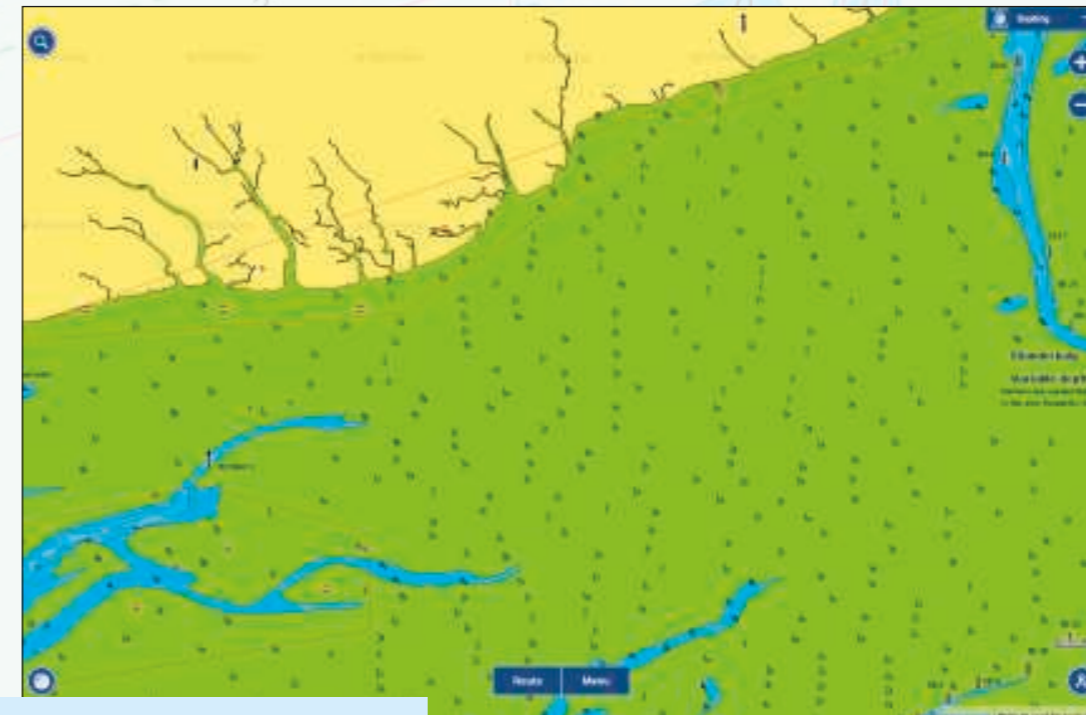
voor op Windows-PC, Mac en Linux. Of op Android tablet of Android telefoon via de Google Play Store (neem wel de betaalde versie (EUR10,61) van Dave Register, want de gratis versie werkt niet goed en wordt niet onderhouden). De kaarten download je met je browser op je telefoon, tablet of PC en kopieer deze dan naar een nieuwe map (bijvoorbeeld "kaarten\_nautin") onder de OpenCPN map. Tot slot selecteer je in OpenCPN onder de steeksleutel (settings) deze directory. Gedetailleerde informatie en een handleiding staan op [Nautin.nl](http://Nautin.nl), ook staat in die handleiding informatie over de aanschaf van O-charts. Mocht u er niet uitkomen, schroom niet om hulp te vragen bij de helpdesk van Nautin.

#### Gebruik van de nieuwe kaarten

De laseraltimetrie kaarten zijn met name geschikt om eens totaal af te wijken van de betonde geulen, op die manier vermijd je de drukte en het filevaren en maak je

kennis met prachtige rustige gebieden. Dicht langs de kust bijvoorbeeld, of juist vlak langs de eilandkwelders. Verder geven ze, meer nog dan de gewone Wadkaarten, aan wat de breedte van een geul is. Erg belangrijk in geval van tegenwind en moeten kruisen, hoever kan je buiten de geul en hoe hard loopt de bodem op.

Waar deze kaarten ook een goede hulp voor zijn is droogvallen. Uit de kaart is direct af te lezen of een gebied vlak is, of dat er venijnige kleine geultjes op een plek liggen. Ook steile geulranden zijn met de kaarten goed te vermijden of juist op te zoeken. En als je heel



### Navionics (+/- 2016)

Wel veel detail in diepte, maar erg onoverzichtelijk en vaak verouderd.

ver op de kaarten inzoomt dan kun je zelfs oester- en mosselbedden zoeken of vermijden. Oesters en mosselen houden veel sediment vast en zorgen zo voor kleine heuveltjes, dit geeft op de laseraltimetrie kaart een korrelige structuur. Dus er naast droogvallen en niet te ver wandelen voor een heerlijke maaltijd.

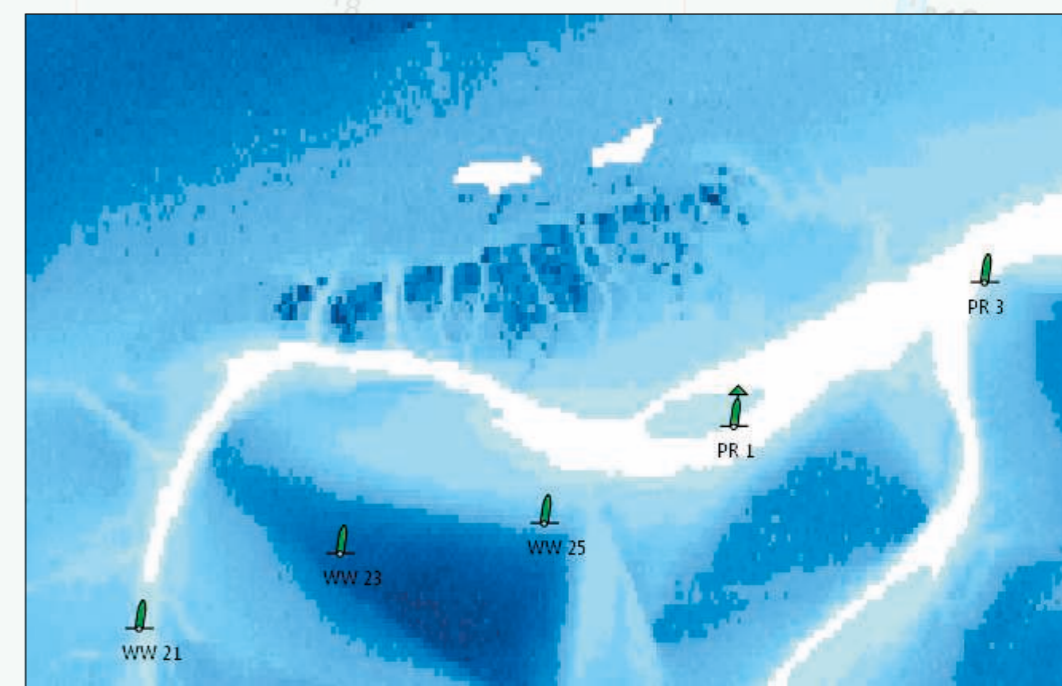
Ik zit zelf het liefst in de kuip om wat over het water te staren, daarom draai ik OpenCPN ook op mijn telefoon of tablet (Android), zodat ik af en toe even kan spieken of ik nog goed vaar, zonder naar binnen te moeten om op de PC te kijken. Dat is natuurlijk het grote voordeel van de digitale navigatie: met behulp van de GPS-positie zie je jezelf ook op de kaart varen en weet je precies waar je bent. Kijkend vanuit de kuip kan ik ook direct controleren of het kaartmateriaal nog overeenkomt met de werkelijkheid. Het lezen van het water is daarvoor heel geschikt, als een geul iets is verplaatst, is de begrenzing van de

geul vaak erg goed te zien aan de hand van het golfpatroon. Natuurlijk kan de situatie ook wel eens veranderd zijn en loop je vast. Zorg er dan in ieder geval voor dat je niet op het hoogste punt van het tij vastloopt, maar bij opkomend of afgaand water zodat je of hetzelfde tij, of het volgende tij nog los kan komen. Een boot die droog kan vallen is voor dit echte scharrelwerk dan ook onmisbaar.

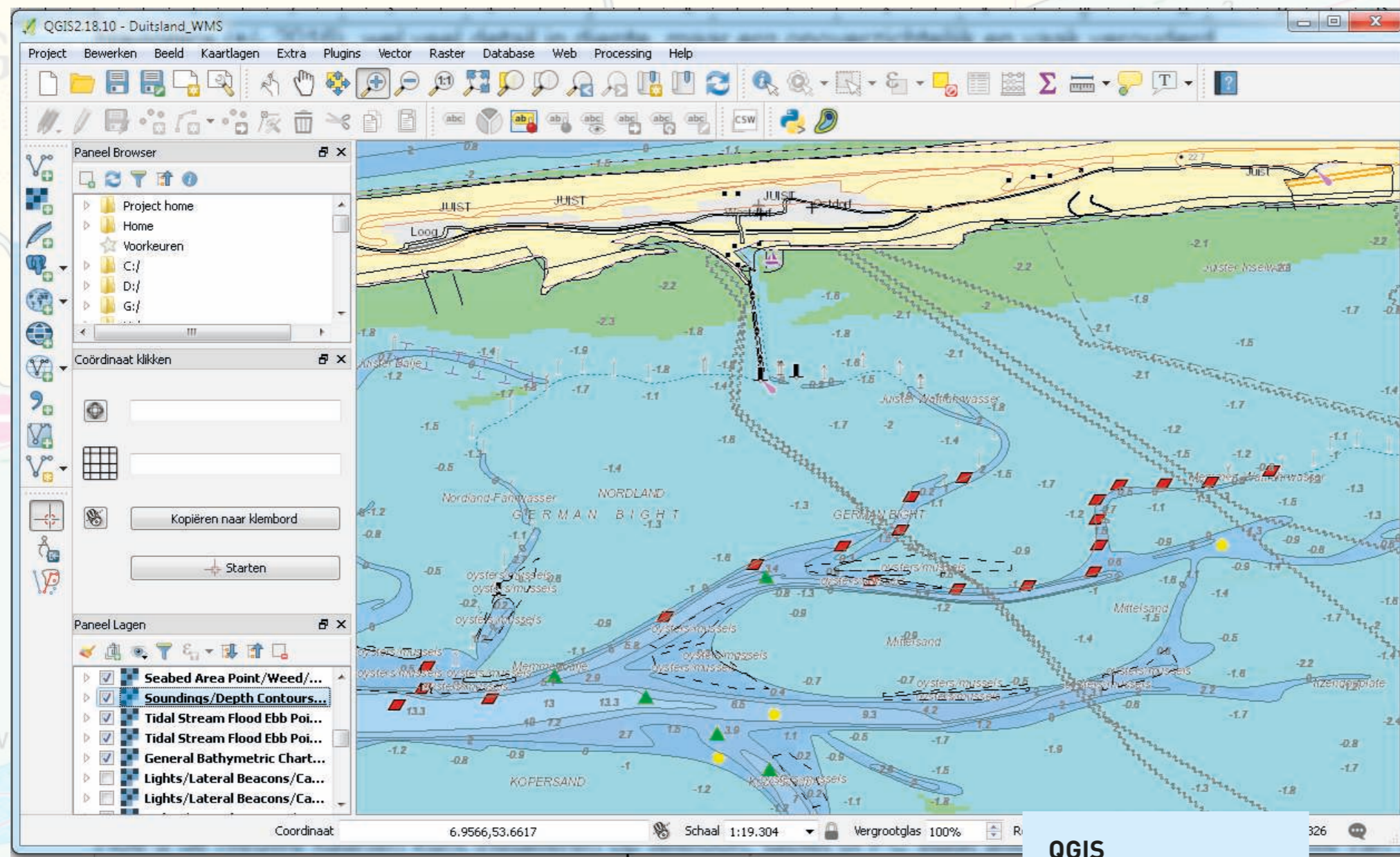
#### In de praktijk

Inmiddels gebruik ik zelf de laseraltimetrie kaarten al een paar jaar, en in die tijd heb ik al heel wat tochten gemaakt buiten de betonde geulen. Een kleine greep:

- **Noorderspruit onder Ameland:** deze route leidt vlak langs het Oerd en



Afbeelding: Mosselen bij de PR1 (Paesensrede)



**Wat ik zelf aan boord heb:**

Heel klein 8" Windows-PC-tje (Pipo, www.dx.com) waarop ik het (gratis) navigatiepakket OpenCPN draai. In OpenCPN heb ik dan weer kaarten van Nederland en Duitsland van O-Charts. Die kunt u aanschaffen via www.o-charts.com; de handleiding staat op www.nautin.nl. Laseraltimetrie-kaarten vindt u (www.nautin.nl) onder Navigatie, Digitale kaarten.

Verder heb ik NV-Verlag kaarten. Deze zijn gratis bij aanschaf van de papieren kaart (watersportwinkel) en het Nautin-boeienbestand gedownload en geprojecteerd over de deze kaarten (www.nautin.nl).

Een handheld-GPS (www.marktplaats.com) met bijpassend kabeltje naar de windows-PC. Totale kosten: onder de € 250

**Hoe betrouwbaar zijn deze gegevens?**

Dat varieert van, zeer goed, tot matig, tot slecht. Net zoals gewone kaarten dus. **Zeegaten zijn zeer veranderlijk en dit soort kaartmateriaal moet daar beslist NIET gebruikt worden, ronduit gevaarlijk!**

Op het Wad zelf veranderen veel zaken niet zo snel, op de wantijen blijken de oude laseraltimetrie-kaarten nog zeer accuraat. En daar waar ze afwijken, is er vaak sprake van een verschuiving van het geheel, een geul die zich wat heeft verplaatst, een buitenbocht die verder is uitgesleten, een bankje dat net iets hoger is geworden. Maar: hoe dichter bij de Noordzee, hoe meer de situatie afwijkt.

**QGIS**  
Kaart onder Juist, met QGIS samengesteld uit online beschikbaar (gratis) materiaal.

de Hon. Het vermijdt de zigzaggende Zuiderspruit, je zit veel dichterbij de kwelder en met een zonnetje op het eiland ziet dat er prachtig uit. Wel een kleine waarschuwing: waar je weer in de buurt van het Pinkegat komt, zijn de geulen wat verplaatst, dus daar kan het even zoeken zijn.

• **Harlingen-Lauwersoog:** vlak boven de kust langs. Eerste stuk via Kimstergat, Vingegat, Vaarwater van de Zwarte Haan, en dan ten zuiden van de Hoge Wier, uitloper Danziggat, Veerbootgeul Ameland, steiger Holwerd naar FW5 (Friesche wad) en dan Wierumerwad, Paesensrede en

Zoutkamperlaag. 't Is even doorvaren maar deze tocht kan ik met 70 cm diepgang in één tij halen. 's Ochtends weg uit Lauwersoog en 's avonds aankomen in Harlingen of Makkum, of 's ochtends andersom.

• **Route onder Schiermonnikoog door:** vanaf de Schildersron naar de Riepel. Om het artikel-20-gebied te omzeilen varen we vlak langs de veerbootsteiger. Meestal met een tussenstop met droogvallen bij Willemsduin. De kaart geeft ook goed aan waar de 0.0m NAP lijn zit, daarmee is goed te berekenen hoe hoog je ligt en wanneer je weer los komt.

Zelfs de mosselbedden zijn te zien op de kaarten, herkenbaar aan de korrelige structuur (zie afbeelding). Maar ook de oude dam onder Ameland is te zien! Je ziet, mijn vaargebied is het Oostelijk Wad en hier boven staan dan ook niet zoveel Westelijke gebieden. Een andere reden daarvoor is dat er momenteel vooral kaarten van het gebied oost van Terschelling zijn, aan de rest wordt nog gewerkt.

**Wat staat er nog aan te komen**  
Inmiddels hebben we op de verschillende servers van Rijkswaterstaat nog veel meer, recentere en completere, informatie gevonden. Zo is er een

dieptekaart die het gehele Wad bestrijkt. Het is een combinatie van de laseraltimetrie-kaarten met gegevens die met klassieke bathymetrie (zigzaggend heen en weer varen met een lodingsvaartuig) zijn opgemeten. Op deze kaart staan dus ook de gegevens van de diepere geulen. Ook is het gebied onder de oostpunt van Ameland vrij recent met laseraltimetrie gemeten. Daar was namelijk een hoop commotie over in de media, dat dat door gaswinning extra zou zijn gedaald. Aangezien

daar de geulen best wel veel schuiven (Pinkegat en Holwerderbalg), zou het mooi zijn om deze gegevens ook te kunnen gebruiken. Naast de zoektocht naar nieuw kaartmateriaal gaat ook de zoektocht naar gebruikersgemak door. Omdat veel mensen het nog lastig vinden om zaken te installeren en in te stellen op telefoon, tablet of PC, willen we bij Nautin installatiepakketten gaan maken, zodat het installeren van nieuwe kaarten of tonnen met slechts enkele klikken gedaan zal zijn.

**Tot slot nogmaals de waarschuwing: kaartmateriaal is altijd verouderd! De werkelijkheid wijkt dus altijd af van wat er op een kaart staat en de enige waarheid op het Wad biedt een peilstok die je naast de boot steekt.**

# Twee paar ogen waken 24 uur over het Wad

## (....en de Wadvaarders)

Impressie van een bezoek aan de Brandaris en interview met verkeersleiders Jan van Rees en Kees Haringa.

[Foto's: Martin Berk]

**De Wadvaarders afficheren zich vaak als "ogen en oren van het Wad". We zien veel, horen veel en komen op plekken op het Wad waar maar weinig mensen komen. Maar er is altijd nog een overtreffende trap van "ogen en oren". En die zit op de bovenste verdieping van de Brandaris, vanouds vuurtoren van Terschelling, maar ook Vessel Traffic Service (VTS) Terschelling (VHF 2) en vooral ook Centrale Meldpost Waddenzee (VHF 4). Ik mocht een ochtendje komen kijken bij de verkeersleiders Jan van Rees en Kees Haringa.**

Jan van Rees en Kees Haringa beginnen hun dienst om zes uur 's ochtends. Het is nog mooi laag water en ik zie in de vroege ochtend het water opkomen, bij een rustige zee, een heldere blauwe hemel, opkomende zon. De platen die je zo alleen maar op de waterkaart bij elkaar ziet staan, liggen uitgestrekt voor me en geven een spectaculair beeld en een echte ouderwetse Wad-ervaring. Ik begrijp goed dat de Brandaris is afgesloten voor het publiek, de jongens (en meisjes) moeten daar gewoon hun werk kunnen doen, maar oh wat zouden veel mensen genieten van dit uitzicht. "Ja", zegt Jan, "er bellen toch elke dag wel wat toeristen aan, die graag een kijkje willen nemen". Ik kan het me helemaal voorstellen.

### Verkeerscentrale

De toren is van zichzelf natuurlijk al imposant, nog los van de verkeerscentrale en het vuurtorenlicht. Een robuust gemetselde klassieke toren in het vierkant, het is een architectonisch kunstwerk. Als je binnenkomt zie je een gemetselde

wenteltrap naar boven (hoogte 50mtr, 225 treden), maar gelukkig is er ook een lift... Er is een aankondiging op de muur dat het eerste teken van een vuurbaken al in 1323 gerealiseerd was. En dan de verkeerscentrale. Niet eens zo groot, je kunt er net met zijn drieën rondlopen en zitten. De ruimte is volgestouwd met elektronische apparatuur. Beeldschermen, microfoons, antennes, maar ook een aantal verrekijkers, waar menig Wadvaarder zijn vingers bij zou aflikken. Ik zie met de kijker een containerschip, dat volgens de radar op ca 40 km ligt. Je ziet dus vanuit de Brandaris, de kust van Friesland, alle eilanden en 55 km ver op de Noordzee, als het helder weer is. Het scheepvaartverkeer op de grote doorgaande vaarwegen is fysiek in het zicht. Het is deze combinatie van de werkelijkheid: zien met eigen ogen en de werkelijkheid zien op het radarscherm, die de verkeerscentrale zo uniek maakt. De geplande verhuizing van de verkeerscentrale van de Brandaris naar een etage op de Zeevaartschool van Terschelling is ook om die reden



Kees Haringa en Jan van Rees aan het werk

niet doorgedaan. Met zelfs heel geavanceerde kijkers kon dit niet bereikt worden. Tot grote tevredenheid van de vaarweggebruikers en de verkeersleiders, maar ook van de Wadvaarders die zich indertijd sterk hebben gemaakt voor de positie van de Verkeerscentrale op de Brandaris.

"Zou het zo blijven?", vraag ik. "Je weet het nooit in de politiek", zegt Kees, "de politiek heeft van oudsher geen lange termijnvisie op de Waddenzee. Maar nu we Werelderfgoed

zijn en wij hier de 'bewakers' zijn van dit erfgoed, heb ik er wel vertrouwen in dat dit zo blijft, maar zeker weten doen we het nooit".

### VVV voor Varenden

Kees bemant deze ochtend VHF 4. Hij beschouwt zich als de VV voor zeevarenden op de Waddenzee. Kanaal 4 bestrijkt de gehele Nederlandse Waddenzee. Vanaf Texel tot Delfzijl. Hier kunnen de vaarweggebruikers terecht met al hun vragen. Deze plek gaat ook over vergunningverlening,

Loodsplichtenbesluit, dode dieren en bijvoorbeeld verontreiniging van oppervlaktewater.

Ook alle meldingen van de toeristische vaart zijn welkom. Ook alle vragen. Vandaar de VVV-functie. "Bij wijze van spreken geven wij ook antwoord op de vraag of de bakker op Schier open is", zegt Jan. "Wij nemen alle vragen serieus". "Ook de vragen van naïeve schippers over hoeveel water er onder hun schip staat", vraag ik. Ik verbaas me nog wel eens als actieve luisteraar

van de Brandaris over de vragen die soms niet echt getuigen van enige wadvaarderskennis, met alle risico van dien.

"Wij geven altijd antwoord", zegt Jan. "We zijn blij met de vragen. Beter eerst vragen, voorkomt ook aan de grond raken. We zitten ervoor, ook als het toch mis gaat". En ik moest even denken aan de keer dat ik door een navigatiefout vastliep op een plaat voor Terschelling en bij het proberen los te komen mijn helmstok brak. Na melding aan de Brandaris was binnen vijf minuten hulp onderweg.

### Groene sliert

Het radarscherm is fascinerend. Met de invoering van het Automatic Identification System (AIS) zijn alle beroepsschepen gelabeld. Bekend is lengte, breedte, lading, diepgang, haven van herkomst en bestemming en het aantal opvarenden. Lang voor ze zich melden zien de verkeersleiders ze al aankomen. Het systeem is gekoppeld, dus alle verkeerscentrales in Nederland kunnen de posities zien. Van Terschelling tot Rotterdam kunnen de schepen gevolgd worden. En alle registraties blijven een tijd bewaard. Overigens blijkt AIS niet 100% betrouwbaar zijn. "Wij krijgen soms een AIS-melding dat er op ons strand een coaster vastgelopen is, die in feite aan de andere kant van de wereld vaart", zegt Kees met een knipoog. "Toch goed dat we dat nog even met eigen ogen kunnen bekijken, voor we groot alarm geven". Wij kennen als Wadvaarders natuurlijk de meldingen die je hoort op



Uitzicht vanaf de Brandaris

VHF 2. Zakelijke communicatie tussen schippers en toren. Mooi om te zien dat bij elke vertrekkende charter uit de haven van Terschelling die zich meldt, Jan even opwipt uit zijn stoel om te kijken waar het schip vaart en of het veilig is in de omgeving waar hij vaart. Hij ziet vanuit de hoogte zoveel meer dan de schipper aan zijn roer. Ze kennen elkaar. De beroepsschippers van Terschelling en de mensen op de toren. Het is verleidelijk om elkaar met naam en toenaam te noemen. Maar de communicatie is strak en zakelijk. Wat ben je, waar ga je naar toe en hoeveel mensen zijn er aan boord. De informatie

wordt in het systeem vastgelegd. "Het wordt voor ons hectisch als alle chartervaart tegelijk uitvaart", zegt Kees. "Dan is het goed aanpoten om de registratie goed te doen en alle vragen te beantwoorden". Maar in de regel kunnen ze met zijn tweeën goed uit de voeten. Na enige tijd vormt zich een 'groene' sliert schepen die de haven uitvaren en via de Slenk naar Harlingen varen. Het is opkomend water en een deel van de haven van Terschelling stroomt leeg. De niet gelabelde jachten geven een groene reflectie op het radarscherm. Ik kan ieder jacht zien varen. Ze kunnen jachten die te dicht bij de platen komen,

uitlichten en zo blijven volgen. Vooral in slechte weersomstandigheden kunnen jachten die vanaf de Noordzee het vaarwater Stortemelk inkomen zich nog wel eens verkijken op de boeien en de platen. Weet dan dat de Brandaris 'meekijkt'. "Nog een reden om altijd in dit gebied kanaal 2 uit te luisteren", zegt Jan. "Wij kunnen de schepen oproepen die zich volgens ons in een kwetsbare positie manoeuvreren".

#### Calamiteiten

"Dat we elkaar kennen, heeft ook voordelen", zegt Kees. "Wij kunnen bij calamiteiten heel snel

Vooral bij calamiteiten blijkt het ook goed te werken dat de verkeersleiders allemaal een zeevaartachtergrond hebben. Allemaal hebben ze gevaren en kennen ze de "beleving van de schipper", zoals Kees zegt. Jan komt van het betonningsvaartuig Terschelling (Noordzee) en is nu nog steeds een van de schippers van de Arie Visser, KNRM-reddingboot van Terschelling. Kees komt zoals hij zelf zegt "van de betonning". Hij heeft jaren gevaren op de Schuutengat, betonningsboot van de Waddenzee van Rijkswaterstaat op Terschelling. Hij kent letterlijk alle hoeken en gaten van het Wad.

De verkeersleiders (er zijn er zo'n 270 van in Nederland) krijgen een gespecialiseerde opleiding van ongeveer een jaar. Kennis van communicatie, de apparatuur, protocollen en ervaring opdoen in de simulator. Daarnaast is het natuurlijk onmogelijk om in korte tijd kennis van het vaarwater te krijgen. "Als je mij in Dordrecht neerzet, kan ik natuurlijk wel goed en zakelijk communiceren", zegt Jan, "ik weet hoe ik de schepen moet registreren en begeleiden, maar goed inschatten van de vaarbewegingen is lastig als je het vaarwater niet kent. Ik denk dat een doorgewinterde verkeersleider van Rotterdam het hier nog heel

moelijk heeft, met al die veranderende omstandigheden van het Wad. Het is een dynamisch gebied. Dus het duurt wel even voor je de nodige ervaring hebt". Ze doen het verkeersleiderswerk op de Brandaris met elf mensen (zeven mannen en vier vrouwen). Ze werken in tweetallen in diensten van acht uur. Ze wisselen hun werk af tussen VHF 2 en VHF 4. In de nacht zijn ze alleen. "Nachtdiensten zijn pittig", zegt Jan, "maar ook de steeds wisselende diensten hebben invloed op je systeem. Maar het werk is prachtig, ik ken geen werk dat zo dicht bij de zeevaart zit met alles wat daarbij komt, zonder dat je zelf op een schip zit. Dit is wat ik wilde toen ik wist dat ik zou stoppen met varen".

#### Advies voor Wadvaarders

Of ze nog adviezen voor de Wadvaarders hebben: "Natuurlijk altijd uitluisteren op kanaal 2 (niet alleen in de kajuit, maar ook met een speakertje in de kuip!). Opvallende zaken melden op kanaal 4. Bij onzekerheid altijd vragen stellen. En als laatste toevoeging aan de Wadvaarders: noteer ook ons telefoonnummer waar we 24 uur bereikbaar zijn. De marifoon kan het soms niet doen of verstoord zijn".

Bij deze: VHF 2: 088 7974640  
VHF 4: 088 7974599

schakelen, we kennen de mensen, hebben hun telefoonnummers bij de hand. De formele meldingen bij het Kustwachtcentrum worden natuurlijk protocollair gevolgd en dat duurt soms langer dan nodig. Natuurlijk melden we ook bij het Kustwachtcentrum, maar dan is onze actie ook al ingezet en blijft de regie ook bij ons. Wij kunnen ons ambulancepersoneel bijvoorbeeld heel snel naar de reddingboot dirigeren als dat nodig is. We hoeven dan niet op elkaar te wachten. Bij Search and Rescue (SAR-) acties neemt één van de verkeersleiders de regie, de ander doet dan het 'gewone' verkeersleiderswerk".





# Ministerie van Economische Zaken: meer afsluitingen in 2018?

Het Ministerie van Economische Zaken heeft aangekondigd een formeel Besluit te willen nemen over het beheer van de Waddenzee waarin voor volgend jaar twee nieuwe afsluitingen voor zeehonden zijn opgenomen. De Wadvaarders zijn tegen deze afsluitingen omdat een goede handhaving van de Erecode verstoringen van de zeehonden al wegneemt. Dus is betere handhaving nodig.



De recente krantenartikelen spreken voor zich:

- > **Woede om actie tegen zeehondenverstoring** (Leeuwarder Courant)
- > **Zeehonden krijgen privacy** (De Telegraaf)
- > **Zeehonden bekijken uit de verte** (Trouw)
- > **Op gepaste afstand** (Leeuwarder Courant)
- > **Beter beheer kan sluiting zeehondenplaat voorkomen** (Waddenvereniging)

Het ministerie van Economische Zaken (EZ) stuurde op 25 juli jl. een brief naar zo'n 70 belanghebbenden met 13 wijzigingsvoorstellen voor het beheer van gebieden in de Waddenzee. Het betreft vijf gebieden waar aanpassingen aan de orde zijn als gevolg van de natuurlijke dynamiek, twee gebieden met regime-aanpassingen, drie gebieden waar de toegangsbeperkingen opgeheven worden

en tot slot drie nieuw af te sluiten gebieden, namelijk de Kuipersplaat, Engelschoek en hoogwatervluchtplaats Engelsmanplaat.

## Zeehondenplaten

De Engelschoek (Terschelling) ligt pal ten oosten van de Gronden van Stortemelk en is bij rustig weer te benaderen door het Boomkensdiep als je

locale bekendheid hebt. De Kuipersplaat (Schiermonnikoog) is ook zo'n gebied waar je alleen met lokale bekendheid komt, pal oost van het Westrak en Zoutkamperlaag.

Kuipersplaat en Engelschoek zijn populair bij de zeehonden en trekken veel publiek. De Waddenunit, die voor het Ministerie van Economische Zaken

het toezicht en de handhaving doet op de Waddenzee is van mening dat de zeehonden daar te veel worden verstoord door diverse commerciële en recreatieve activiteiten op deze locaties. Met name het gedeeltelijk afsluiten van deze zandbanken voor publiek leidt tot veel commotie en onbegrip, zowel bij de commerciële rederijen als bij de recreatievaart. Overigens is al eens eerder om dezelfde reden afsluiting van de Engelschoek tot artikel 20 gebied

voorgesteld, in 2009, toen op initiatief van Imares, een onderzoeksinstituut van de Universiteit van Wageningen. Door ging het niet, wel kwamen er meer zeehonden.

Dankzij schoner water, meer voedsel en weinig verstoring hebben we inmiddels een gezonde en zeer robuuste populatie zeehonden. De laatste telling van de gewone zeehond komt uit op ruim 8000 in het Nederlandse deel van de

Waddenzee. Het aantal grijze zeehonden groeit ook gestaag. Vorig jaar werden in het Nederlandse deel van de Waddenzee 4045 exemplaren geteld.

## Standpunt Wadvaarders

Zoals ik reeds in het voorwoord van deze Wadvaarders Berichten Najaar (102) verwoordde, maken we ons sterk voor vrije én verantwoorde recreatievaart met goed zeemanschap, respect voor de Erecode, in evenwicht met de natuur





en zonder onnodige beperkingen. Natuurbeleving op het Werelderfgoed Waddenzee is van essentieel belang. Het monitoringsonderzoek Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee 2014-2018, dat dit voorjaar werd gepubliceerd, wijst ook uit dat de recreatievaart op een verantwoorde wijze omgaat met de natuur en de natuurbeleving. De Erecode werkt.

Wij vinden deze afsluiting niet erg logisch en een stap terug als het gaat om natuurbeleving en het draagvlak voor wenselijk natuurbeheer. Wat nodig is, is dat de degenen die zich niet aan de regels houden daarop worden aangesproken en dat bij herhaling handhaving wordt toegepast.

#### Toekomstig beheer Waddenzee

Als Vereniging Wadvaarders sluiten we ons aan bij de Waddenvereniging die er op wijst dat het huidige beheer kampt met gebrek aan mankracht en versnippering. Dan is maatwerk blijkbaar niet meer te doen en wordt het sluiten van gebieden een te gemakkelijk alternatief.

We moeten het beheer van de Waddenzee verbeteren en werken naar één beheerder voor de Waddenzee met geld én capaciteit om dit soort problemen goed aan te kunnen pakken. In plaats van het simpelweg sluiten van gebieden, zou zo'n beheerder moeten investeren in goed gastheerschap op de Waddenzee. Natuurbeleving draagt bij aan een beter begrip voor het belang



van het waddengebied en zal daarom op langere termijn meer effect hebben.

#### Hoe verder

De voorstellen Toegangbeperkend Besluit Waddenzee 2018 zijn inmiddels behandeld in het Toeristisch Overleg Waddenzee Plus van september jl. Tijdens deze behandeling bleek dat de voorstellen van EZ zorgvuldig zijn opgesteld en daarmee genuanceerder zijn dan eerder in de pers werd weergegeven. Het verschil van inzicht over afsluitingen blijft: Wij zijn van mening dat verdere afsluitingen onnodig zijn en EZ blijft van mening dat deze wel

noodzakelijk zijn. De voorstellen worden nu besproken met de ondernemers die de robbentochten organiseren en daarna worden ze voorgelegd aan de Expertgroep Zeehonden. Deze Expertgroep Zeehonden is samengesteld uit ervaringsdeskundigen. Wij zijn hierin als Verbond Vaarrecreatie Waddenzee (VW) ook vertegenwoordigd. Uiteindelijk ligt de bal bij de regering. Een definitief besluit wordt begin 2018 verwacht.

*We houden u op de hoogte van de verdere ontwikkelingen via onze digitale nieuwsbrief Berichten aan Wadvarenden.*

Foto's: Ciska van Geer, Ria van der Velde, Victor Zuydweg



### Beter beheer kan sluiting zeehondenplaten voorkomen

1 september 2017 / bescherming

Vanaf volgend jaar worden twee zandbanken waar veel zeehonden liggen, Engeschhoek bij Terschelling en de Kuipersplaat bij Schiermonnikoog, gedeeltelijk gesloten voor publiek. In een televisie uitzending van EenVandaag gisteravond pleit Arjan Berkhuisen, directeur van de Waddenvereniging, tegen het sluiten van gebieden voor zeehondentochten.

>> Lees verder ...

# Een pelikaan

Door Lutske fan't Waad (6)

In de vorige uitgave van de Wadvaarders Berichten bromde mevrouw Haes over het gebrek aan kinderen. Bij de Wadvaarders wil zij graag meer kinderen zien. Zesjarige Lutske is het hier niet mee eens. Want zij heeft een pelikaan gezien.



#### Een dagje wadvaren

*Toen de zon scheen mocht ik mee naar het water. We gingen varen. Eigenlijk wilde mama niet, maar ik bleef het lekker toch vragen. Toen zei ze, "oke, maar wel je reddingsvestje aan hè"! Dat vond ik niet erg. Want er zit een leuk fluitje aan. Het wiebelde heel erg, maar ik kan mij altijd goed aan alles vasthouden. Ook was er opeens een hele hoge golf, we schrokken. Mijn kleine broertje moest toen met de Maxi Cosy naar binnen. We maakten veel grapjes naar hem want we staken onze tong uit. Hij lacht dan heel grappig. En toen zei papa "we gooien het anker uit". En toen lagen we stil. Eerst was er een soort eend die maar nieuwsgierig bleef komen. Ik mocht stukjes brood gooien, maar dat lustte hij helemaal niet. Wel kwam er een meeuw. Eindelijk was er grond te zien. Mijn laarsjes doen een beetje zeer maar ik ging toch lopen. Blubber is best leuk want je kunt lekker scheppen. Ik vond schelpen, wormpjes en krabbetjes met maar één schaar en gekke slakkenhuisjes. Ook was er veel spinazie.*

#### Tekenen

*"Wie lust er wat te drinken", riep mama. Ik vind fristie heel lekker, mijn vader noemt dat "drakendrank" omdat het rood is. Toen wilde ik tekenen. Ik mocht in de kajuit zitten met echte waterverf en een kwastje. "Het kan ook met zout water hoor", zei mijn vader. Toen ik naar buiten keek zag ik een hele mooie vogel. Een soort witte pelikaan. Maar met kleurtjes vind ik hem mooier. Die heb ik toen geverfd. "Ach wel nee," zei papa, "het is gewoon een meeuw". Maar ik weet het zeker dat het een soort pelikaan was hoor! Toen zei mama "waarom stuur je niet een leuk verhaaltje naar het waddenblad?" Want er is een oma'tje. Zij heet mevrouw Haes en zij mist de kinderen. En daarom heb ik dit verteld. Want ik mocht ook mee varen. Het heet de Waddenzee. We zien heel vaak zeehondjes, maar een pelikaan heb ik echt maar één keertje gezien. Dat wil ik aan mevrouw Haes zeggen. Doe!*





**Stichting Nautin publiceert informatie voor de pleziervaart op een toegankelijke wijze. Juist voor het varen op de Wadden is actuele informatie uiterst belangrijk. Daarom is de Vereniging Wadvaarders sponsor van Nautin.**

Via de website [www.nautin.nl](http://www.nautin.nl) is alle informatie beschikbaar. Nautin publiceert onder meer:

- de dieptes van sterk veranderlijke geulen op het Wad
- de actuele posities van de boeien in heel Nederland en daar buiten
- de voorspelling van de afwijking van de waterstanden
- de laatste informatie over afgesloten (of weer geopende) artikel-20 gebieden
- gespecialiseerd weerbericht voor Wadden en kustwateren
- het unieke getijdenprogramma QuickTide voor PC.

Nautin werkt uitsluitend met vrijwilligers. Allemaal enthousiaste pleziervaarders, met daarbij ook veel Wadvaarders. Samen zorgen zij voor het verzamelen en bewerken van de informatie en het beschikbaar stellen via de Nautin-website.

**Daarom is Nautin voor de Vereniging Wadvaarders hét platform voor al haar 'harde' nautische informatie. Nautin werkt dan ook nauw samen met de webredactie van de Wadvaarders.**



## Boekbespreking

Door Annemarie Zuydweg, "It Paradyske"



## Hugh Aldersey-Williams: Het getij

### Observatie

Heeft u weleens de hele cyclus van het getij geobserveerd? Een dag kijken naar het gaan en het weer terugkomen van het water? U kunt interessante details bestuderen, zoals de verticale lagen in de beplanting of de fouragerende vogels, de stroomverschillen en de geluiden van het slik. De opmaat van het boek *Het GETIJ* is de enthousiaste beschrijving van de auteur van één dag waarop hij dat allemaal doet.

Het getij heeft drie verhaallijnen, die zodanig door elkaar worden gevlochten, dat het geheel boeiend blijft. Als u de wetenschappelijke lijn minder interessant vindt: sla de volgende paragraaf dan gerust over, maar haak vooral niet af, want het boek heeft nog meer te bieden. Dit is een aanpak die voor het boek overigens zelf ook werkt.

### Historie van de wetenschap van het getij

Op een toegankelijke manier vertelt

de schrijver hoe Galileo het getij als uitgangspunt nam om te bewijzen dat de aarde om de zon draaide. Als er een externe kracht was die het water deed schommelen, moest de hele bak met water immers bewegen. Hij kreeg zijn bewijs niet sluitend, vooral omdat hij er van uitging dat hoogwater tweemaal per dag een uitzondering was en hij liet de maan helemaal buiten beschouwing. De paus verwierp daarom zijn bewijs.

Newton kon met zijn ontdekking van de zwaartekracht wél verklaren dat door de aantrekkingskrachten onderling tussen de zon, de maan en (het water van) de aarde, er twee getijden per dag zijn. Laplace zette de volgende stap, door de theorieën van de beide wetenschappers te combineren. Met zijn formules kon het getij eindelijk voorspeld worden, toen er eind 19e eeuw een krachtige rekenmachine voor werd ontwikkeld. Dit intrigerende apparaat werd onder andere gebruikt bij de voorbereiding van D-Day in de Tweede Wereldoorlog.

### Cultuur en geschiedenis

Aldersey-Williams laat heel veel aspecten van het getij zien, tot aan de taalkunde toe. Hij noemt Het raadsel van de Wadden van Erskine Childers, vast ook aanwezig in uw (boord-) bibliotheek. Over de slijkjutters op de Theems had ik nog niet eerder gehoord - arme sloebers die hun vondsten probeerden te verkopen. Verschillende veldslagen zijn beslist door het getij. Kortom: veel leuke wetenswaardigheden vanuit verschillende hoeken.

### Bijzondere plaatsen

De derde verhaallijn bestaat uit reisverslagen van de schrijver van tochten naar diverse, voor het getij interessante plaatsen. Aldersey-Williams gaat naar Venetië om de kustbescherming daar te bekijken,

naar Morecambe Bay om een tocht over de drooggevallen baai te maken, naar Noorwegen voor een zoektocht naar de "Maalstroom". Deze verslagen vond ik enigszins saai. Blijkbaar is het toch moeilijk om een natuurervaring over te brengen.

### Zeespiegelstijging

De slotnoot van de schrijver geeft nog een extra urgentie voor het meten van het getij. De zeespiegel stijgt en dus willen we ook daar greep op krijgen met analyse en voorspelling. Hoe beter we het getij begrijpen en het aandeel daarvan in het zeeniveau, hoe preciezer we iets kunnen zeggen over de zeespiegelstijging.



### Conclusie

Ik heb het boek gelezen toen ik deze zomer een aantal weken rondzwierf aan de Engelse oostkust. De schrijver is afkomstig uit Norfolk en verschillende persoonlijke observaties spelen dan ook in deze omgeving. Uiteraard laat het zich ook prima lezen op het Wad.

Dit veelzijdige en toegankelijke boek is zeker een aanvulling voor mijn nautische bibliotheek, al was het hier en daar even doorbijten op de details. Het is ook geschikt als naslagwerk.



# Herinrichting haven West-Terschelling?

[Foto: Evert Jan de Kluizenaar]

**Omdat Rederij Doeksen een verlengde vracht-catamaran in de vaart neemt, moet de aanlanding in West-Terschelling worden aangepakt. Rob Leemans legt uit dat de Wadvaarders pal staan voor een goede invaart voor de jachten. En dat het vrachtschip daarom het beste kan gaan aanlanden op een andere, nieuw aan te leggen locatie.**

Terschelling werkt aan een Masterplan om de gewenste aanpassingen in kaart te brengen nu Rederij Doeksen een verlengde vracht-catamaran in de vaart gaat nemen. Er waren stedenbouwkundige, infrastructurele en nautisch-logistieke knelpunten die aanleiding gaven tot het maken van dit Masterplan. Terwille van de vrachtaart op Terschelling heeft de firma Doeksen de vracht-catamaran genaamd Noord-Nederland laten verlengen tot ruim 65 meter. Deze is in het voorjaar van 2017 opgeleverd. Er ontstond behoefte aan een extra laad- en los-terminal. Dit zou een zogeheten Roll on Roll off – brug (Ro-Ro brug) moeten worden, de tweede op West-Terschelling. De gemeente heeft een projectbureau ingeschakeld om een nieuw Masterplan Havengebied West-Terschelling te laten ontwikkelen.

De Wadvaarders zijn, samen met andere toeristische organisaties, betrokken geraakt bij dit Masterplan.

## Drie opties

In het Masterplan worden drie opties genoemd als plekken voor de Ro-Ro brug voor het vrachtverkeer (zie kaartje):

- **Optie 1:** een tweede Ro-Ro brug binnen het huidige Veerhaventerrein
- **Optie 2:** een nieuwe haakse afmeerplaats op het Werkhaventerrein
- **Optie 3:** of een nieuw aan te leggen afmeerplaats bij Het Lichtje, ten oosten van de huidige havens.

Dit kost niet alleen veel geld, maar er zitten ook diverse haken en ogen aan de opties.

Het beleid van Rijkswaterstaat is dat er niet meer dan één Ro-Ro brug per Waddeneiland wenselijk is. Maar daarnaast zijn er ook nautische veiligheidsaspecten, met name rondom een haakse afmeerplaats in de Werkhaven (optie 2). Tenslotte zijn er voor een oplossing "buiten" natuurlijk de beperkingen rondom Natura-2000 natuurgebieden.

## Overleg

Tezamen met andere toeristische organisaties, nu verenigd in het

Verbond Vaarrecreanten Waddenzee (VWW), hebben we gekeken naar de nautische veiligheidsaspecten en eventuele vaarbeperkingen voor ons. Dit laatste speelt vooral bij optie 2 wanneer vrachtschepen achter in de haven gaan afmeren. Vrachtschip de Noord-Nederland is breed en heeft vrijwel de gehele vaargeul nodig. Het aantal ligplaatsen voor de chartervaart zal daartoe beperkt gaan worden. De chartervaart heeft dat punt natuurlijk opgepakt.

In optie 2 dienen de vrachtschepen bij het Werkhaventerrein dwars af te meren. De schepen komen dus dwars in de vaargeul te liggen. Hierbij heeft de nieuwe Noord-Nederland van Doeksen door zijn lengte de grootste impact. Er komt dan wel een korte insteekhaven, maar ondanks dat blijft het schip dwars in de doorvaart naar de jachthaven uitsteken.

## Wadvaarders pleiten voor veiligheid

Er ontstaat vervolgens een onveilige situatie. Dit is door het Maritiem onderzoeksinstituut Marin uit Wageningen bevestigd. Voor jachten gaat dit waarschijnlijk betekenen dat gedurende de doorvaart en manoeuvreren van de vrachtschepen er geen jachten mogen passeren en dat de ruimte om achter langs het afgemeerde vrachtschip te gaan zeer beperkt, of soms zelfs onmogelijk zal zijn.

Ons standpunt met het Verbond Vaarrecreanten Waddenzee is daarom dat optie 2 niet acceptabel is. Optie 1 zou te realiseren kunnen zijn, maar het



## De opties 1-3 in het Masterplan Havengebied Terschelling.

**Wadvaarders pleiten voor optie 3.**

[Bron: Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling]

beste voor Wadvaarders en bruine vloot lijkt optie 3 te zijn. Daarbij verdwijnt al het grote scheepvaartverkeer richting industrieterrein en ontstaat er ruimte voor de chartervaart en een vrije en veilige doorgang voor de jachten. Er zal nog wel wat overleg aankomen, totdat men de knoop zal kunnen doorhakken.



# Broekerhaven

[Foto's: Maarten Snel]

"Het moet natuurlijk wel een uitzondering blijven, maar buiten het seizoen is het best aardig op het IJsselmeer". Zo dacht ik er als fervent Wadliefhebber tot voor kort over. En eigenlijk nog steeds, maar er is nu wel iets bij gekomen. Positiever. Ik heb een beslist aardig en zelfs rustig haventje op het IJsselmeer ontdekt, werkelijk de moeite waard. Maar misschien bent u als lezer van dit verhaal niet belast met zo'n vooroordeel als ik tegen het IJsselmeer en kent u deze haven al lang.

## Zuiderzeestadje

Afgelopen zomer was ik min of meer gedwongen om een route te varen over het IJsselmeer; en ook nog midden in het hoogseizoen. Vanaf het Wad naar Amsterdam en verder naar IJmuiden en Scheveningen. Het eerste deel, van Harlingen naar Enkhuzen, voeren we met een Noordwesten wind van 7 Bfr; we zagen nauwelijks schepen op het water, ook al was het midden in het hoogseizoen. Ik had een tussenstop gepland in Enkhuzen. De oude haven van dit Zuiderzeestadje is prachtig, maar 's zomers mudjevol. De Compagnieshaven is van alle gemakken voorzien, maar daar lig je ook dicht opeen gepakt. Wij hadden even geen zin in zo'n volle toestand.



Broekerhaven buitenhaven

## Ontdekking

En toen ontdekten we het: als je via het naviduct naar het zuiden doorvaart, ligt er na een mijltje of twee aan stuurboord Broekerhaven. Wij hadden er nooit van gehoord. Het is niet veel meer dan een sloot aan het IJsselmeer. Het is een verenigingshaven, geheel gerund door vrijwilligers, met 40 plaatsen voor leden en 20 ligplaatsen voor passanten. Wij lagen er met uitzicht over het IJsselmeer, de drukte trok op enige afstand aan ons voorbij. Een interessante oude binnenhaven ligt aan de andere

kant van een lokale verkeersweg. Motorboten kunnen er heen, onder een vaste brug door.

## Historie

In het begin van de 15e eeuw dachten de Enkhuzenaren dat Broekerhaven een dermate grote concurrent zou worden, dat ze de bouw van de haven een kleine dertig jaar (!) hebben tegengehouden. Maar rond 1450 werd deze haven dan toch aangelegd. Vanuit Broekerhaven werd gevist (sprot, ansjovis), zoals vanuit zo vele Zuiderzeehavens. Maar

Broekerhaven had daarnaast een speciale functie. De producten van het land werden verscheept over de Zuiderzee, tot in de Oostzee aan toe. Om het overladen van de producten te vermijden, werden de platte schuiten vanaf het laaggelegen land omhooggetrokken naar zeeniveau.

Via een natgehouden baan van vette klei, later over ingezepte planken werden schuiten omhooggetrokken met behulp van een rad, aangedreven door menskracht. Later werd in Broekerhaven



Broekerhaven: de overhaal in vroeger tijden



Broekerhaven binnenhaven

een overhaal gebouwd die het hoogteverschil van een kleine drie meter kon overbruggen. De huidige overhaal werd aanvankelijk met stoomkracht aangedreven. In 1923, dus nog voor de afsluiting van de Zuiderzee, kwam de elektrische aandrijving. Na een grondige restauratie in de negentiger jaren is het geheel tot industrieel erfgoed verklaard.

Ook nu nog wordt deze overhaal gebruikt, zij het niet meer voor schuiten met landbouwproducten maar met toeristen.

## Tweede bezoek aan Broekerhaven

Toen we op de terugweg weer ergens in de buurt van Enkhuzen een tussenstop moesten maken, aarzelden we geen moment en hebben Broekerhaven voor de tweede maal bezocht. We lagen er twee dagen verwaaid, de dienstdoende havenmeester regelde voor ons een beschut plekje. Vriendelijke mensen die Broekerhavenaren. We lieten de harde wind over ons heen razen, op dat rustige plekje aan het drukke IJsselmeer. Mijn vooroordeel is met de storm mee weggeblazen.



# Wadvaren zonder veel rekenwerk



## Ameland binnenvaren

**NAP en LAT. Onze nautische kaarten zijn in LAT. Maar de toren spreekt over NAP. Dat geeft nog wel eens verwarring. Zo ontstond "Wadvaren zonder veel rekenwerk". Ditmaal varen we de jachthaven van Ameland binnen.**

### Op weg

Het is 29 juli 12:00 uur. We varen van Lauwersoog naar Ameland. We zijn in het zicht van de haven als ook de veerpont er aankomt. En die willen we niet in de weg varen. "Kunnen we hier afsteken en recht naar de jachthaven", vraag de stuurman. "Als er meer dan een meter water staat moet dat kunnen". Ik kijk op de kaart en zie dat de minste diepte 0,6 meter droogvallend is. Vervolgens werp ik een blik op QuickTide dat tijdens het varen aan staat op de board-PC. Die geeft aan dat de huidige waterstand LAT + 2,0 meter is. Daarbij is het opkomend tij. Dus ik meld mijn conclusie: "Ja hoor, dat gaat prima".

### Uit het hoofd

Die berekening was eenvoudig uit het hoofd te maken. Twee meter minus 60 cm: er staat dus 1,40m water. Het is eenvoudig omdat zowel de zeekaart als

QuickTide de waarde in LAT aangeven. Ik stel QuickTide daarom speciaal in op LAT: hetzelfde als de kaart gebruikt. Een berekening wordt eenvoudig als er geen omrekenarij bij komt kijken. Dus in dit geval gebruik ik altijd LAT. Lekker eenvoudig.

### Snel weten met PC of app

Voor deze vraagstelling is het belangrijk om snel te kunnen zien wat de actuele waterstand is. Dat kan met QuickTide op de board-PC of als app op je telefoon. Het kan ook met andere app's en zelfs met de app Windfinder: die geeft ook een waterstand en wel LAT+190. Maar ja, daarvoor moet ik dan wél mobiel internet kunnen ontvangen.

### Snel schatten zonder apps

Wil je de waterstand schatten met klassieke middelen, dan heb je minstens een getijdentabel van de betreffende locatie nodig. In ons geval zou een tabel van Lauwersoog goed voldoen. Je kijkt naar het hoogwater en het verval. En dan maak je met de regel van twaalf een schatting. Dat kost toch even tijd. Handiger is het gebruik van de HP33 waar per uur de verwachte waterstand (keurig in LAT!) staat vermeld.

### Zonder voorbereiding gaat het niet

Heb je geen HP33, dus geen tabel van Lauwersoog, maar een getijdentabel van bijvoorbeeld Harlingen, dan was het nog lastiger. Want het HW in Nes komt een halve meter hoger dan in Harlingen en daarbij een half uur later. Had ik op de getijdentabel van Harlingen gekeken, dan had ik veel werk gehad om het hoogteverschil en het tijverschil te

verrekenen. Dan had ik de vraag zeker niet vlot kunnen beantwoorden. Zorg dus dat je de juiste informatie bij de hand hebt. Op papier of elektronisch, als je het maar meteen kunt raadplegen.

## Wanneer LAT en wanneer NAP

Mijn vorige twee bijdragen "Wadvaren zonder veel rekenwerk" schreef ik over berekeningen waarbij juist het toepassen van NAP handiger was. En dat had een reden: veel mensen hanteren uitsluitend LAT en beschouwen NAP als iets buitenlands voor landmeters. Maar sommige berekeningen worden juist eenvoudig als je NAP hanteert. Bijvoorbeeld omdat de toren altijd in NAP waterstandjes geeft. Dus ik gebruik zowel LAT als NAP. Als ik op de zeekaart kijk, dan staat QuickTide op LAT. Moet ik de melding van de Brandaris ("NAP+34") interpreteren, dan gebruik ik een dieptestaat in NAP. Dat kan een printje van de Nautinwebsite zijn dat je van thuis meeneemt.

Als ik heel star alleen maar het één, ofwel alleen maar het ander zou hanteren, dan moet ik regelmatig omrekenen. En, tja, dan maak ik ook regelmatig fouten.

The screenshot shows the homepage of 'WADVAARDERS'. Key elements circled in yellow include:

- Actueel**: A section with a red arrow pointing to the 'Actueel' link in the top navigation bar.
- Word lid**: A section with a red arrow pointing to the 'Word lid' link in the top navigation bar.
- Direct inloggen nautin**: A button for logging into the Nautin website.
- Homepage nautin**: A button for the Nautin homepage.
- Erecode WAD**: A logo for the Erecode WAD.
- Klik hier voor de actuele Wadvaardersdieptestaat**: A button for the current depth gauge.
- Voor navigatie en routes klik op een kaartje**: A button for navigation and routes.
- Obstakel in het Pinkegat**: A news item about a shoal in the Pinkegat.
- Stremming Stevinsluisen te Den Oever**: A news item about the current in the Stevinsluisen.
- Verslag van een tocht naar Noordpolderzijl**: A news item about a trip to Noordpolderzijl.
- Help de kaart van de Wadden met Greenmapper**: A news item about mapping the Wadden.
- Vaarwater over de Waardgronden is weer open**: A news item about the opening of the Waardgronden.
- Mosselbankje bij de Richel**: A news item about a mussel bank at the Richel.

Heel veel informatie op [www.wadvaarders.nl](http://www.wadvaarders.nl)  
Ontdek het zelf!

# Droogvallen onder een drone



BE  
RICH  
TEN  
Najaar  
2017

Jaargang 27 nr. 102

28

**Droogvallen op de Breehorn. Eerst kwamen de hangende jagers, sterns, toen de kleine witte meeuwtjes, vervolgens de lepelaars, de wulpen, kleine bruine steltloperjes en daarna de scholeksters. En dat rondom tot op tien meter afstand. Dat was het dan. Of toch niet? Nee. Uren later kwam er op tien meter afstand, verticaal, een... drone!**

Terwijl wij de hele zondag al voor anker op deze plek lagen, hoorden we een gezoem als van een helikopter. Maar naarmate het dichterbij kwam leek het meer een insectengeluid. Het kwam aanvliegen en bleef pal boven onze kuip hangen, ruim boven de mast. Het was een drone met twee naast elkaar geplaatste rode navigatielichten die omlaag schenen. En vier wentelwiekjes. Een onaangenaam geluid, zo'n eerste keer. Gemma zwaaide omhoog en ik, aarzelend, even later ook. Je weet meteen dat je gefilmd en bekeken wordt. Het ding bleef zeker tien seconden hangen. Dan ging hij loodrecht omhoog zodat we hem niet meer goed zagen en vloog weg.

## Drones en droogvallers

Sinds 2015 zijn er veel regels voor drones. En drones hebben de toekomst. Particuliere piloten mogen de drone alleen laten vliegen binnen hun eigen zichtafstand. Die vallen op het Wad dus af. Bedrijven moeten een gecertificeerde drone-piloot hebben en een vergunning van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ook de overheid moet

beschikken over deze mensen en voldoen aan een waslijst van regeltjes. Discussie is momenteel of de drone niet opeens uit de lucht kan vallen, pardoos op auto's, scheepvaart. Of, in ons geval dus, op een droogvallende Wadvaarder die zijn moddervoeten net in de puts staat af te spoelen.

## Waar hebben Wadvaarders mee te maken?

Onze droogvalplek lag in een zogeheten no-fly zone Den Helder die de ruime cirkel beslaat vanuit Vliegveld de Kooij en een groot deel van het Balgzand bestrijkt. Het Westwad heeft nog een no-fly zone boven en rond de Vliehors. Het Oostwad is zo goed als vrij voor dronepiloten. Verder kent het Wad veel Natura 2000 gebieden waar dronevliegen sowieso verboden is. Dit alles leidt tot de voorzichtige conclusie dat onze drone van een overheidsdienst was. Zowel Kustwacht, Douane als Rijkswaterstaat hebben handhavende taken op het Wad, dus is de vraag: wie o wie? De woordvoerder van de Kustwacht laat weten dat momenteel geen gebruik wordt gemaakt van drones voor handhavende taken. De Douane (Belastingdienst) "kan niet bevestigen dat gebruik wordt gemaakt van drones bij hun handhavende taak".

## Rijkswaterstaat

De meeste openheid geeft Rijkswaterstaat (RWS), onze vaarwegbeheerder. Inderdaad gebruikt Rijkswaterstaat voor zijn handhavende taken en inspectie drones. Er zijn er thans twee operationeel en RWS heeft enkele gecertificeerde piloten (zie kader). Woordvoerder Marleen Wilschut (RWS Leeuwarden) vertelt dat Wadvaarders best wel eens een drone op het Wad kunnen gaan zien. Ze zijn

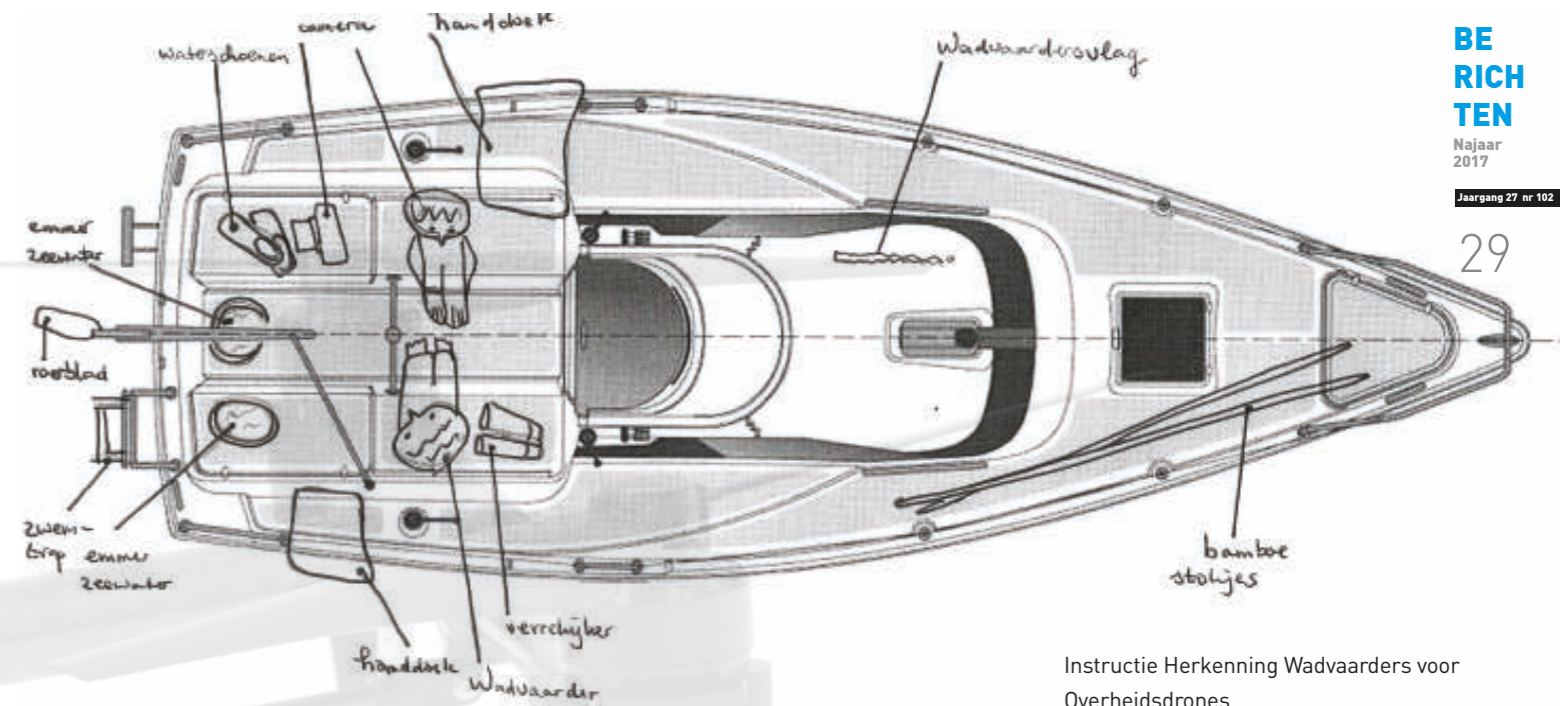
momenteel nog wit, maar in de toekomst herkennen we de drone aan zijn gele Rijkswaterstaatkleuren. Als je hem maar laat vliegen en hangen en als je niet naar boven kijkt dan ziet de piloot je gezicht niet eens. Begin september liet RWS drones meevliegen tijdens een grote oefening voor een olieramp op het Wad. Zeehonden krijgen geen drone boven zich want hun privacy is vanouds beschermd. Maar hoe zit dat met ons, Wadvaarders?

## Hoe herkent de dronepiloot een Wadvaarder?

Laten we de dronepiloot een handje helpen. Zeehonden, maar ook ankerars en droogvallers zijn voor de dronepiloten gemakkelijk te herkennen. Daarom geven wij hen een speciale instructie (tekening). Zo herkennen ze ons als ankerars of droogvallers en weten: dat is in orde. Zodat hun rode lampjes op de drone kunnen worden gewisseld voor groene lichtjes. Wellicht laten ze u dan gemakkelijker met rust. Alternatief: een zeehondenpak aantrekken kan natuurlijk ook, maar kan wat broeierig worden.

## Discussie

Natuurlijk ligt er een mooie taak voor de Wadvaarders waar het recht op droogvallen en ankeren in de vrije natuur in alle rust in het geding is. Rust en privacy! Velen bewaken de privacy van de waddendieren maar worden wij nu zelf opgejaagd? Deel daarom uw ervaringen met drones met ons. Graag ontvangen wij uw ervaring met een drone op de Waddenzee op [wadvaardersberichten@wadvaarders.nl](mailto:wadvaardersberichten@wadvaarders.nl)



Instructie Herkenning Wadvaarders voor Overheidsdrones



De Krokkors monitort een drone

## Drones van Rijkswaterstaat zijn te herkennen aan:

- Momenteel nog een witte kleur, het wordt later Rijkswaterstaat-geel
- Vier wentelwiekjes
- Aan de onderzijde een koperkleurig plaatje
- Later: het logo RWS en het 0800 telefoonnummer



BE  
RICH  
TEN  
Najaar  
2017

Jaargang 27 nr. 102

29

# Kleine waddenhavens, groot waddenplezier

[Foto's: Jan Röben, Nienke Nijp]

Een van de speerpunten van onze vereniging Wadvaarders is de toekomst van kleine waddenhavens. Op het Nederlandse Wad moeten die vechten voor hun voortbestaan.

De toegankelijkheid van Ameland en Schiermonnikoog staat onder druk.

Noordpolderzijl is een vrijwel onbevaarbaar mini-haventje geworden en Holwerd-aan-zee lijkt een onhaalbare droom. Terwijl juist die kleine havens zo goed passen in de waddenbeleving. Om dat gevoel weer eens voluit te ondergaan, besloten we deze zomer eens alle Duitse waddenhavens aan te doen. En dat zijn er nogal wat!



Borkum als eerste in de rij is voor veel wadvaarders bekend terrein. Toegegeven, niet de mooiste, maar wel een lekker startpunt. We besluiten er een zigzagtrip van te maken, eerst naar het vaste land voor Greetsiel. Wat daar meteen opvalt is de levendige mix van bootvolk, dagjesmensen en de lokale bevolking. Een paar viskotters, veel eetmogelijkheden en behoorlijk veel winkels. Greetsiel als voorbeeld voor Holwerd-aan-zee? Het lijkt erop alsof ze hier een levensvatbare combinatie van recreatie, cultuur en levensonderhoud aan de gang weten te houden.

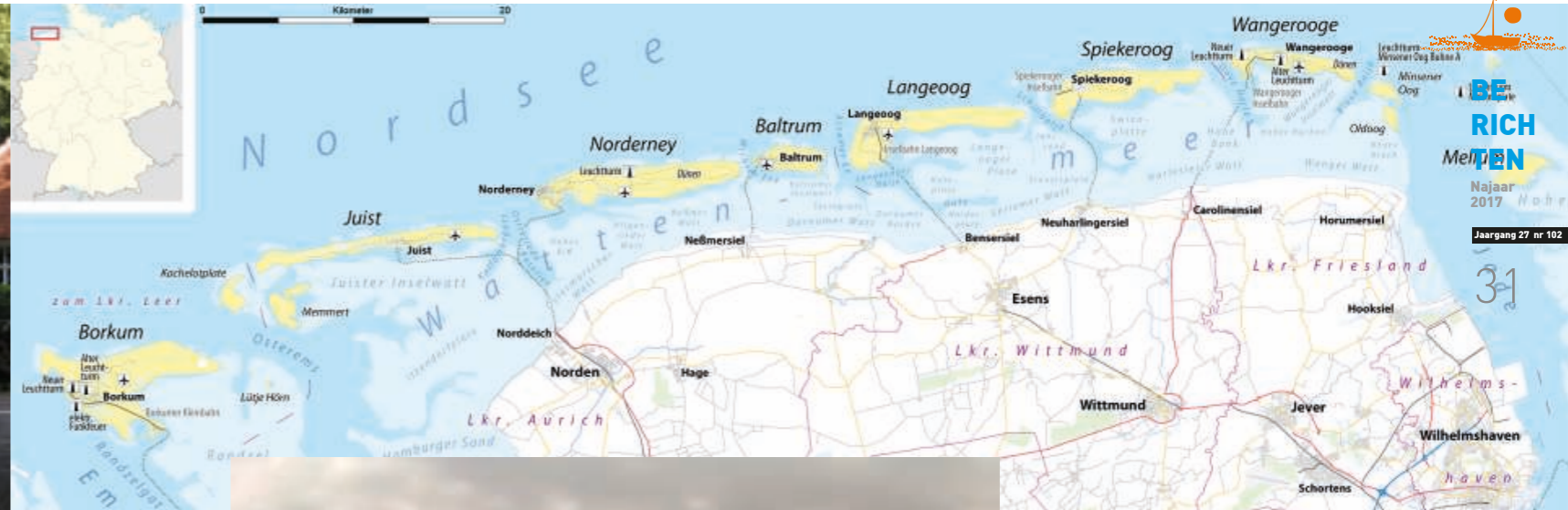
#### Mix van bootvolk, dagjesmensen en lokale bevolking

Dan weer het Wad op, naar Juist. Ook voor veel van ons bekend terrein, met dat leuke baken aan de haveningang. Leuke prikkelroute om er te komen en de haven zelf valt goeddeels droog. Juist lijkt een en al rust, maar er is veel te doen. En ook hier weer lijkt die balans tussen recreatie en een levensvatbare sociale en economische structuur redelijk goed in stand te blijven. Norderney slaan we over, bekend terrein als tussenstop op weg naar Helgoland

of Cuxhaven en lijkt ook wel veel op Borkum. De oversteek naar Norden laten we ook zitten, grotere stad, nogal industrieel, past niet echt in ons rijtje van dromerige waddenhavens. Baltrum, de volgende stop, heeft een wel erg grote haven, maar dat was toentertijd dan ook voor de marine en die was er nu even niet. De jachthaven lag behoorlijk vol en aan het eind van de middag zoeken veel bemanningen een van de vele restaurants uit voor een vissig of anderszins maal. Landelijke rust, veel bezoekers van het vasteland en 'n tevreden sfeertje.

#### Duitse haventjes hebben een sociale en economische functie

Na een tij-stop onder Norderney leggen we aan op Langeoog, de eerste van de drie "ogen" op een rij. We doen ze alle drie en tussendoor doen we haventjes op de vaste wal aan: Nessmersiel, Bengersiel en Neuharlingersiel. Alle drie zijn ze het vertrekpunt voor de veerboten vol met eilandbezoekers, maar ze zijn meer dan dat. Ook de haventjes zelf hebben een sociale en economische functie en de terrasjes zitten vol met vakantiegangers.



Na Langeoog doen we Spiekeroog en daar laat het weer het afweten. We moeten trouwens even terug naar huis voor verplichtingen daar en de havenmeester belooft op de Albatros te letten. Terug op het wad doen we Neuharlingersiel aan. Tjonge, wat een drukte. Gezellig zelfs! Er spelen die avond tot vrij laat een paar bands rond de havenkom en de sfeer is heel relaxed. De laatste waddenstop is Wangerooge, waar de jachthaven echt uitgebaggerd lijkt in de modder. Mooi weer en een prachtig uitzicht vanuit de kuip. Veel wadderiger wordt het niet.

#### Leren van onze Oosterburen. Kleinschaligheid behouden!

De indruk die zo'n ritje langs de kleine Duitse waddenhavens geeft, is er een van verbazing. Hoe lukt het hier om zoveel kleinschaligheid aan de gang te houden? Uit gesprekken met bewoners, havenmeesters, burens aan de steiger en andere bezoekers komt als vast thema naar voren dat "we dit moeten behouden". En wat hebben ze gelijk! Wij zijn er in ieder geval van overtuigd dat onze vereniging Wadvaarders er goed aan doet het belang van die kleine havens te blijven benadrukken. Dat

vonden trouwens ook al die wadvaarders, die we tegenkwamen. Toch handig dat er zoveel de wadvaardersslag in het want hebben! Tenslotte, we kwamen niet alleen wadvaarders tegen, maar ook een onbekende voorouder. Natuurlijk wist ik dat mijn naamgevers ergens in de 19e eeuw uit Duitsland kwamen, maar het was toch een verrassing om op 't piepkleine kerkhofje van Spiekeroog kennis te maken met Hilleren Röben, schiffskapitän uit 1830. Misschien heette zijn schip ook wel de Albatros...







## Wanderer 40 Droogvallend Zeegaand

**NAZ-Schepen  
Harlingen**  
[www.nazeeuw.nl](http://www.nazeeuw.nl)  
[info@nazeeuw.nl](mailto:info@nazeeuw.nl)  
0517 430177  
0654 318163



## Maak uw e-mail- adres bekend bij de Wadvaarders

Heeft u nog geen e-mailadres aan de Wadvaarders doorgegeven? Doe dat dan nu alsnog. Immers, als Wadvaarder heeft u recht op de aankondigingen van uw vereniging plus de elektronische nieuwsbrief Berichten aan Wadvarenden (BaW). Doe het want de Vereniging communiceert meer en meer elektronisch. Stuur een simpele mail aan [wadvaardersledenadministratie@wadvaarders.nl](mailto:wadvaardersledenadministratie@wadvaarders.nl).

## Oproep - Wadkalender 2018

Hebt u afgelopen jaar (of eerder) mooie foto's geschoten van het Wad? Deel ze met andere Wadvaarders!

Als u wilt meedoen voor de Wadvaarderskalender van 2018, zijn er een paar spelregels waar de foto aan moet voldoen:

- Minimale resolutie is 3000x2000
- Liggend formaat.
- Inleveren tot 25 december 2017

Uit de inzendingen worden de twaalf mooiste geselecteerd. De drie beste inzendingen ontvangen een kalender van 2018 van een plaats naar keuze. Uw foto kan - met naamsvermelding - gebruikt worden op de website of in de Berichten. Insturen kan naar [kalender@wadvaarders.nl](mailto:kalender@wadvaarders.nl).

Als u niet per se mee wilt doen aan de kalender, maar wel mooie staande foto's heeft, zijn deze van harte welkom voor de website en de Berichten.

De kalendercommissie, Hans Fix, Annemarie Zuydweg-Fix

# Wadvaarderswinkel

## Wadvaardersvlaggen

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](http://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!



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.



Bedrukking in  
geel

## Wadvaarderskalender

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.

Kijk op [www.wadvaarders.nl](http://www.wadvaarders.nl) om de kant-en-klare pdf's te printen, of doorloop het stappenplan om uw eigen foto's te gebruiken.





# WADVAARDERS

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

## BESTUUR VERENIGING WADVAARDERS

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

## SECRETARIAAT EN LEDENADMINISTRATIE

Vereniging Wadvaarders  
Postbus 6139, 9702 HC Groningen.

Adreswijzigingen of vragen over de contributie graag via bovenstaande postbus. Overige correspondentie via de postbus of e-mail wadvaardersledenadministratie@wadvaarders.nl of via de website: www.wadvaarders.nl.

## CONTRIBUTIE

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

## INTERNET

Website: www.wadvaarders.nl  
E-mail: wadvaardersinfo@wadvaarders.nl  
Twitter: @wadvaarders

# COLOFON

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

## REDACTIE

Paul Raasveld (redactiesecretaris), Jan Röben, Robbert van der Eijk, Wim Blankenstijn, Nienke Nijp, Annemarie Zuydweg (beeld) en Ineke Weber (website).

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

## VORMGEVING

Wiep van der Meulen 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 belangrijke "stakeholders" 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



# IK PAS OP HET WAD



Droogvallend op de Breehorn.  
Foto: Gemma Distelbrink  
gemmadistelbrink.nl

BE  
RICH  
TEN

Najaar  
2017

Jaargang 27 nr. 102

34

# Stiekem tonnetjes leggen

Elk jaar is het weer een klein feestje als mijn kleindochters bij ons op bezoek komen en we de nieuwe kaarten voor de Waddenzee bestuderen. Wijzigingen ten opzichte van vorig jaar ontdekken en allerlei gegevens bijschrijven in de nieuwe kaart. De kaarten van NV Verlag zijn minstens zo goed als die van onze eigen Hydrografische dienst en ze komen tenminste ruim vóór het vaarseizoen uit, niet er midden in. Dus goed voor een zondagmiddagje voorpret.



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

**M**et de laatste updates er bij kun je zien hoe het Westgat bij Schiermonnikoog hard aan het veranderen is, er ontstaan nu zelfs hele zandbulten vlak naast de betonde geul! En het Ra-wadje is verlegd. De Waddenzee is en blijft boeiend en vol dynamiek; daar praten we over en daar genieten we van op zo'n zondagmiddag met de nieuwe kaarten op tafel.

Opmerkelijk als altijd ziet mijn oudste kleindochter een paar nieuwe tonnetjes in de kaart verschijnen. Ze liggen op plekken waar ze eigenlijk niet zo veel toevoegen: de rand of een hoek van een bestaand afgesloten gebied wordt met een gele ton gemarkeerd. Zij signaleert dit, maar ik frons mijn

wenkbrauwen. Waarom zijn daar nu ineens nieuwe tonnen geplaatst? Ze blijken te liggen op plekken waar een zeehondengebied is afgesloten. Die afsluiting is er al vele jaren; een geultje dat toegang zou kunnen geven tot dat gebied is nu met een ton gemarkeerd. Waarom? En waarom nu? Misschien omdat stoute Wadvaarders de neiging zouden kunnen hebben om daar toch het zeehondgebied binnen te varen? In het kader van het nieuwe streven, de ambitie van de vereniging om

zeehondgebieden open te stellen van 3 uur voor tot 3 uur na Hoogwater is daar natuurlijk ook niets op tegen. Want zeehonden kunnen bij hoogwater op die plaatsen niet rusten, laat staan jongen baren of voeden. Als er zo veel zeehonden zijn als thans het geval is, dan hoeven we toch niet overdreven voorzichtig te zijn met ze? Je struikelt over de zeehonden als je niet oplet. Zo praten mijn kleindochters en ik daarover.

Kennelijk denkt het ministerie van Economische Zaken (EZ) daar heel anders over. Want wie anders dan de "vrienden van de Waddenunit" zouden die tonnen geplaatst hebben? Ja, officieel doet Rijkswaterstaat dat, maar dan toch op aangeven van EZ. En het is geen half werk, want we hebben zes

van die nieuw gele tonnen geteld. Alsof zij willen zeggen: "Er komt niks van in, vergeet het maar met dat nieuwe streven, die ambitie van jullie". In elk geval laten ze ons nadrukkelijk weten: Bij Laag en bij Hoog: VERBODEN TOEGANG.

Met mijn kleindochters bespreken we dit gedoe. Ze zijn oud genoeg om er een beetje van te snappen hoe zoiets in de grote-mensen-wereld toegaat. Regelgeving, ambities, balans en onbalans. Maar dat een zeehondgebied bij hoog water niet toegankelijk is voor zeilvaart, dat snappen ze niet. Ik ook niet. Totdat mijn jongste kleindochter heel creatief haar eigen verklaring inbrengt: "Ze willen ons waarschuwen, oma: achter de tonnetjes zou je over de zeehonden kunnen struikelen. En dan val je met je snuit in de modder". Ze trekt er een vies gezicht bij. "Ja maar lieve meid", probeer ik nog, "bij hoog water kun je toch niet struikelen?" We lachen er maar om, om die grote-mensen-wereld.

Wat wél leuk is: dit jaar zijn er ineens veel meer Wadvaardersvlaggen te zien. In de havens, op het Wad, overal. Helaas niet in de afgesloten zeehondgebieden; nog niet. Brave Wadvaarders.

M.C. Haes, "Waterhaes"