

WADVAARDERS BE RICH TEN

WADVAARDERS VERENIGING VOOR VRIJ EN VERANTWOORD VAREN OP DE WADDEN

- ◆ WADVAARDERS: ESTAFETTETOCHT WERELDERFGOED
- ◆ VERHAAL: VOGELN VANUIT DE KUIP
 - ◆ MAARTEN SNEL AAN BOORD VAN DE TIGER
- ◆ NIEUW INZICHT IN ZEEHONDENGEDRAG
 - ◆ VERHAAL: ACH, EEN BULTJE... VASTLOPEN BIJ SPRINGTIJ

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105



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

Of u nu komt voor de jachtstalling, een complete refit, een nieuw teakdek of voor een speciale grijze antifouling kleur, zoals bij dit schip, de WFGL, het is allemaal mogelijk bij de Gier Jachtservice.



Techniek, refit en onderhoud

De Gier
Jachtservice



www.degierjachtservice.nl

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



Hartverscheurend vind ik wat er momenteel plaats vindt rondom het vuil van de containers van de Zoe. Het begint er al mee dat de containers niet zodanig vastgezet zijn dat ze niet in zee kunnen vallen. Nog los van de discussie rondom koers en vaart in die zeegang.

Vervolgens de gang van zaken ten aanzien van het opruimen. Het ontbrak aan een organisatiestructuur om een dergelijke ramp onmiddellijk adequaat te kunnen bestrijden. Hopelijk wordt dat beter wanneer de nieuwe beheerstructuur van de Waddenzee er is. Hartverwarmend is het daarentegen wel te zien hoeveel vrijwilligers er in actie kwamen, waaronder ook leden van de Wadvaarders, met name op de eilanden.

Raakt deze ramp ons ook als Wadvaarders?

Het raakt ons niet in het varen zelf, maar wel in de beleving en vooral in onze liefde voor de Waddenzee. De natuur is hier in eerste instantie de dupe van. De Rijksuniversiteit Groningen heeft uitgerekend dat er miljarden plastic korrels in het Waddengebied liggen. Dit nog los van al het andere plastic en dat is een absoluut drama.

Wat kunnen wij er zelf aan doen? Ik denk dat het begint met bewustwording. Dus proberen zo min mogelijk plastic te gebruiken, met name zo min mogelijk wegwerpplastic. Mijn echtgenote gaat al naar de slager met een eigen (plastic) bakje dat ze laat vullen met gesneden vleeswaren in plaats van de wegwerp plastic bakjes van de slager. Je ontkomt niet aan gebruik van plastic, maar ons streven is toch om zo weinig mogelijk wegwerp plastic te gebruiken. Verder proberen we onderweg zwerfvuil mee te nemen, met name plastic.

Ondertussen zie ik om mij heen steeds meer zaken veranderen rond het gebruik van plastic. Recentelijk zag ik een artikel waarin beschreven stond dat Unilever het gebruik van wegwerp-plastic drastisch wil gaan terugdringen. Zij hopen dat hun grote concurrent Nestlé hier ook aan gaat werken en tevens dat de overheden strengere regels gaan maken. Ik hoop (en verwacht) dat er wat gaat veranderen op dit gebied, maar veel hangt af van onze eigen attitude. Zelf vind ik dat we als Wadvaarders hierin als

INHOUD

persoon ook een eigen verantwoordelijkheid hebben. En dus houdt de werkgroep Plastic/Vuil vinger aan de pols ten aanzien van de mogelijkheden om als Wadvaarders wat te kunnen ondernemen. Eventuele initiatieven laten ze via website, E-mailnieuwsbrief en de Berichten horen. Overigens is het mooi te merken dat de werkgroepen gestalte gaan krijgen. Ik vond het dan ook geweldig dat verschillende werkgroepen zich presenteerden op de Wadvaardersdag. Dit geeft ruimte voor nieuwe initiatieven en invalshoeken die kunnen worden ontwikkeld door de leden zelf, met name binnen de werkgroepen. De verschillende activiteiten worden daarbij minder afhankelijk van het bestuur en worden hierdoor breder gedragen binnen de vereniging. Het bestuur moet hierbij wel ondersteunend zijn en soms de controle wat meer uit handen geven. Dat valt voor jullie voorzitter niet altijd mee. Ik houd altijd graag overzicht, mede door mijn beroep als chirurg waarbij ik altijd zeker wilde weten dat alles in orde was voor een operatie. Nu probeer ik dat wat los te laten en te accepteren dat er ook 'andere wegen naar Rome zijn'. Het is niet alleen voor mij goed, maar het biedt hopelijk ook ruimte voor anderen, en uiteindelijk is dat hopelijk ook weer beter voor de vereniging.

Rob Leemans, voorzitter



4



18

BE
RICHTEN

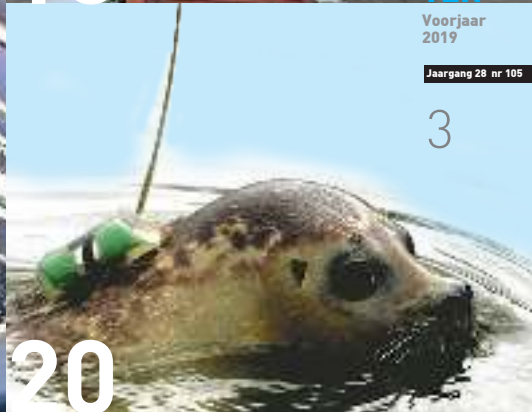
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

3



10



20

4 Wadvaardersdag 2019

Een kort beeldverslag van de Wadvaarders jaarvergadering in Harlingen.

6 Vogelen in de kuip

Nieuw avontuur van Thijs Kuiken met zijn Drascombe Ridibundus.

8 Estafettetocht Waddenzee

Jan Röben kondigt Wadvaarders estafettetocht aan om tien jaar Werelderfgoed Waddenzee te vieren.

10 Verslag van snelvarende Wadvaarder

Maarten Snel aan boord van de Tiger.

15 Boekbespreking

Annemarie Zuydweg bespreekt de Bosatlas van de Wadden.

16 Wadvaarroute

Paul Raasveld krabbelt over het Wad naar het Amsteldiep.

17 Lutske houdt een krabbenrace

18 My Little Pony's, matrassen en microplastics

Nienke Nijp en Els Knol-Licht over de ramp met het containerschip Zoe.

20 Enkele nieuwe inzichten over het gedrag van zeehonden

Robbert van der Eijk las recente onderzoeksrapporten over zeehondengedrag.

24 Ach, een bultje...

Wadvaarder Wim Blankenstein over vastlopen bij hoogwater.

27 Van de bestuurstafel

Jan Röben vertelt over de actuele bestuurszaken.



WADVAARDERS
BERICHTEN

Inleverdatum
kopij

Kopij voor Berichten najaar uiterlijk
11 september 2019 naar de redactie:
wadvaardersberichten@wadvaarders.nl
Een stijlhandreiking vindt u op de website.

Wadvaardersdag 2019



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

4



Uitreiking van de Wadvaarders wisseltrofee in het ochtendprogramma aan voorzitter Arno Broks van het Regiecollege Wadden.



Eilard Jacobs doet verslag van de werkgroep Schoner Wad.

MARITIEME A

PARKEREN



200m LINKS

VEHB
TOEB

De workshop over de apps van rijkswaterstaat en Nautin (Quicktide) werd druk bezocht.



De gezellige lunch met traditioneel boerenkool en hutspot.



Een uitgebreider verslag aan de hand van vele foto's vindt u op de website wadvaarders.nl onder "ledenbijeenkomsten".

De Maritieme Academie Harlingen met de Wadvaardersvlag fier in top.



**BE
RICH
TEN**
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

5



Vogelen vanuit de kuip II

Op een zomerochtend zeilde ik onder een lichtblauwe hemel vlakbij de zuidkust van Ameland. De bruine zeilen kleurden warm in het licht van de opkomende zon en stuwden Ridibundus geruisloos voort over het vlakke water. Aan bakboord gleed de lage groene kust van Ameland voorbij, waar de mensen nog niet ontwaakt waren, maar de vogels wel.

Hun geluiden resoneerden in de stilte: het ke-tiep ke-tiep ke-tiep van scholeksters, fladderend met hun zwartbonte vleugels; de melancholieke tweetonen van een wulp, laag over het water vliegend; het zachte en diepe ohk ohk van eidereenden, rustend op de helling van de dijk; verder naar het oosten, waar de dijk plaats maakte voor bruine aarde, het eindeloze fluiten van een veldleeuwerik, hoog boven het gras biddend. En vanaf de andere kant van het smalle eiland kwam het nauwelijks hoorbare maar krachtige geruis van de Noordzee. Ik vergeleek de contouren van de duinen op het eiland met de lijnen op de zeekaart, besloot dat we het wantij hadden bereikt, en ging naar voren om het anker te laten zakken.

Om tien uur zette het jachtje zich neer op de zachte bodem en een half uur later werd een zandplaat zichtbaar en verschenen de eerste vogels. De boot lag perfect om vanuit de kuip vogels te kijken: zon in de rug, de kajuit als windscherm, en vogels dichtbij. Door de telescoop keek ik naar foeragerende scholeksters, kokmeeuwen, bergeenden, tureluurs, wulpen en lepelaars. Ik zag hoe een bergeend - wit met groene kop en bruine borstband - modder op zijn plastic-rode snavel en smetteloos witte borst kreeg toen hij door het troebele water schoof. Een hongerige scholekster kwam zo dichtbij dat ik de pupil van zijn

oog kon zien, voordat hij zijn kop onderdompelde in het water om een mossel te splijten en de inhoud te verslinden. Tien minuten nadat de eerste vogels waren neergestreken, was de hele vlakke om mij heen bezaaid met steltlopers, meeuwen en eenden en was de lucht gevuld met hun kreten. En te bedenken dat dit wonderlijke tafereel zich twee keer daags afspeelt, jaar in, jaar uit, terwijl wij grotendeels in onwetendheid daarvan leven.

Stil op de plaat, maar vol leven

Twee uur later waren de vogels met het ebende water weggetrokken en was het weer stil rondom Ridibundus. Ik keek lui over de rand van de kuip hoe het laatste water in een dunne laag wegvloeide. Geleidelijk merkte ik dat

er van alles bewoog in het modderige zand, en hoe beter ik keek, hoe meer ik zag. Het meest opvallend waren de spaghetti-achtige ophopingen van wormenpoep, die net boven het wateroppervlak uitstaken, en waar zo nu en dan een extra kronkel uit het zand werd toegevoegd. In het ondiepe water waren krabbetjes, grijs-beige, half-doorzichtig en te onderscheiden van het omliggende zand. Zo nu en dan was er een groep van krabbetjes die vochten om een stukje voedsel. Er waren ook garnaltjes, tot twee centimeter lang. Ze schoten vooruit in spurtjes en werden ook onzichtbaar wanneer ze stopten.

In het zand waren ook nog gaatjes, en, jawel, daarin zaten ook diertjes. Zo nu en dan kwam uit zo'n gaatje een dunne, wit-doorschijnende worm van ongeveer vijf centimeter naar buiten, zoog grijze vlokjes slib uit het water op en verdween dan weer. Dichtbijzijnde krabbetjes pakten de wormen vast met hun babyscharen, maar brachten voor



Foto: Frans Kouwenberg





“Zon in de rug, de kajuit als windscherm en vogels dichtbij”

zover ik kon zien geen schade toe. Uit de gaatjes kwamen ook luchtbelletjes, die met een hoorbare ploep barstten aan het wateroppervlak: wormenscheetjes.

Pas na enige tijd realiseerde ik me dat de kleine onregelmatigheden van het zand, lijkend op puistjes, helemaal niet uit zand bestonden. Het waren zandkleurige slakjes die zich heel langzaam voortbewogen. Blijkbaar hielden ze van onze schaduw, want daar was de slakken-dichtheid ongeveer twee keer zo groot als in de zon.

Laarzen aan

Nu dat de vogels weg waren, wilde ik het Wad op om foto's te maken, maar bij het zien van al dit wadleven voelde ik me er schuldig over. Toch trok ik mijn laarzen aan, stapte overboord, en liep om mijn jachtje heen. Toen ik klaar was met fotograferen, keerde ik weer terug naar de boot, trok mijn modderige laarzen van mijn voeten en legde ze in de open bun

naast de buitenboordmotor, om later af te borstelen wanneer het water weer opkwam.

Na het middageten voelde ik me loom in de warme middagzon. Die morgen was ik vroeg begonnen, dus ging ik de kajuit in om te slapen. Ik werd wakker door het klotsen van water tegen de romp. Ik deed mijn ogen open en zag dat we omringd waren door water. Ik keek op mijn horloge en zag dat het zes uur was. Ik moet weer ingedommeld zijn, want toen ik weer wakker werd dreef Ridibundus al. Langzamerhand werd ik bewust van mijn omgeving en dacht toen plotseling: “De laarzen!” Maar het was al te laat: het water klotste in de bun en één laars was weg. Ondanks intensief turen naar het omliggende water, vond ik hem niet meer terug.

Slechts één laars?

De volgende ochtend keek ik uit de kooi naar buiten. Het zand was geboetseerd

in een regelmatige golfpatroon. Dichtbij de boot liepen bergeenden, hun verenkleed bijzonder mooi in het morgenlicht. Ze zeeften met hun snavels het water in de dalen van de zandgolfjes. Om half zeven luisterde ik naar het marifoomb Bericht: Noordwest 3-4. Perfecte wind om te zeilen. Terwijl het water opkwam, keek ik weer naar de nu zwemmende bergeenden en zag iets tussen hen in drijven. Dat kon toch niet zijn wat ik hoopte dat het was? Dat was onmogelijk. Ik kon het net zo goed even gaan bekijken, want ik moest toch wachten tot het water hoger was voordat ik kon gaan zeilen. Ik trok het anker op en deed de riemen in de dollen. Toen ik dichterbij kwam, kon ik mijn ogen niet geloven. Het was inderdaad de teen van de missende laars die net boven het water uitstak. Dankzij het ankeren op het wantij was het niet ver afgedreven. Bovendien was de laars helemaal schoongewassen. Het was een mooi begin van een nieuwe dag op de Waddenzee.

Estafettetocht Werelderfgoed

Op 26 juni 2019 is het tien jaar geleden dat onze Waddenzee werd uitgeroepen tot werelderfgoed. Kort daarna volgden ook de Duitse en Deense Wadden. Voor Wadvaarders niet verbazingwekkend: we wisten allang dat we met de Wadden een uniek en kostbaar natuurgebied binnen handbereik hebben, waar we – vrij en verantwoord – de mooiste vaartochten kunnen maken. Elk Unesco-werelderfgoed heeft een Secretariaat en dat van de Wadden is gevestigd in Wilhelmshaven. Dit secretariaat is voor de Wadden Sea Board, waarin de drie Waddenlanden hun beleid ten aanzien van de Wadden coördineren. Tot zover de bestuurlijke kant er van.

Onze oproep: vaar mee!

Feest!

Ter ere van tien jaar Werelderfgoed Wadden is besloten om op 30 juni in Wilhelmshaven (ook in Duitsland met een "v" in plaats van een "f", maar dat terzijde) flink uit te pakken. Bijeenkomsten, toespraken, vlaggen en een Fietstocht langs de drie waddenkusten en eindigend in Wilhelmshaven. Nou is er niets mis met fietsen langs de waddenkusten en zeker niet fietsen op de eilanden, maar Wadden betekent ook water en water betekent varen! Vandaar dat de Wadvaarders aan de bestuurders van het Werelderfgoed Wadden hebben voorgesteld ook een vaartocht op te zetten, vanuit de drie landen en – net als bij de fietsers – met als eindbestemming Wilhelmshaven. Dat vond men een goed idee en de eerste routeschets was snel gemaakt.

Fietsen

Het startschot voor de fietsers valt op 20 juni op Vlieland en voor hen loopt de route via Texel naar de vaste wal en vervolgens langs de kust naar Delfzijl en Nieuw Statenzijl, waar het peloton wordt overgedragen aan de Duitse begeleiding. Dan volgt een soortgelijke route langs de Duitse waddenkust, eindigend op 30 juni in Wilhelmshaven. Niet iedereen zal de complete route fietsen, je kunt aan- en afhaken waar je wilt, maar het zou natuurlijk mooi zijn als er een flink peloton aankomt op de eindbestemming.

Varen

De vaartocht verloopt in principe volgens hetzelfde procedé. Met een start op Vlieland, even terug naar Den Helder en vervolgens oostwaarts! Ook voor de varende jubileumgangers geldt, dat je ook voor een deel van de route kunt

VAARROUTE 
 FIETSROUTE 
 GEZAMENLIJK EVENT  



Werelderfgoed Waddenzee

kiezen, oftewel aan- en afhaken waar dat uitkomt. Maar liefst met dezelfde uitkomst als met de fietsers: een behoorlijke vloot Wadvaarders in Wilhelmshaven op 30 juni, met de vlag van het werelderfgoed in top. Onderweg zullen we de fietsers een paar keer tegenkomen en zullen we ze graag uitnodigen voor een biertje in de kuip. In Harlingen en Lauwersoog wordt op de geplande dagen (zie kaartje) een gezamenlijke jubileumviering georganiseerd.

Verleden en heden

Bij werelderfgoed denk je natuurlijk ook aan het verleden. We varen oostwaarts, zoals onze voorvaderen deden in de tijd van de kofschepen en de Hanzesteden langs de noordelijke kusten. Toen vaak boven langs de eilanden, maar onderdoor als de veiligheid dat vereiste en de diepgang dat toeliet. Nu zullen we uit de plaatsen die we aan doen lokale producten meenemen en die aanbieden in Wilhelmshaven. Texelse wollen slossen, Terschellinger bier, Beerenburg

en Friese dûmkes liggen natuurlijk voor de hand.

Route

Het is nog vroeg en de definitieve route ligt nog niet vast, maar onderstaand kaartje geeft een goede indruk met data voor de geplande ontmoetingen met de fietsers en natuurlijk de eindbestemming. Ook de Duitse en Deense collega's zijn nog bezig met de voorbereiding en we zullen in een volgende nieuwsbrief meer details kunnen geven.

Meedoen?

Naast Wadvaarders zijn natuurlijk ook Toerzeilers, Kustzeilers en de bruine vloot welkom om mee te varen. Om mijn idee te krijgen van de belangstelling (en om onze Duitse gastheren te laten weten met hoeveel we voor de rede van Wilhelmshaven verschijnen...) graag een bericht aan het secretariaat van de Wadvaarders. In de laatste nieuwsbrief met de Berichten aan Wadvarende is een aanmeldingsformulier opgenomen.

Aanmelden kan per mail bij secretaris@wadvaarders.nl



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

9



Verlag van snelvarende

Maarten Snel aan boord van de Tiger

“Brandaris, hier de Tiger. We varen in de Blauwe Slenk, op weg naar Terschelling.”

“Tiger, hier Brandaris, dat is goed ontvangen. Geen bijzonderheden, tot straks. Uit.”

Als ik met mijn Gulliver op het Westelijk Wad vaar dan hoor ik regelmatig dit bericht via mijn marifoon. Nu is dat anders, ik maak het live mee. Ik sta op de brug van de Tiger, een indrukwekkende werkomgeving. Kapitein en stuurman hebben allerhande beeldschermen voor zich, sommige dubbel uitgevoerd. Recht voor de stuurman en kapitein wordt het radarscherm geprojecteerd op een kaartbeeld en AIS op de centrale plotter tussen de stuurman en kapitein. Op beide posities een marifoon die twee kanalen tegelijkertijd laat uitluisteren (dual watch). Sturen doen ze met een joystick, ook dubbel uitgevoerd, maar dan wel zo dat de kapitein voor gaat boven de stuurman (en niet andersom). Bij de stoel van de werktuigkundige zijn er diverse meters en beelden van de machinekamer te zien. Een snelle veerboot is zo maar bij je in de buurt.



“We moeten altijd lang vooruit de situatie overzien en bedenken hoe schepen zich zullen gaan gedragen...”

e Wadvaarder



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

11

Het is vandaag mooi weer, weinig wind, rustig op het water. Als we Harlingen verlaten is de ebstream net begonnen, dan gaan nog niet zo heel veel schepen de haven uit. Eigenlijk is dat jammer, want ik had wel willen meemaken hoe de Tiger zich een weg zoekt door een veld met grote en kleine zeiljachten. "Hoe doe je dat als het druk is? In een druk weekend in de vakantie, of met de HT-race?" vraag ik aan Jan Almoes, de kapitein van de Tiger. "We moeten altijd lang vooruit de situatie overzien en bedenken hoe schepen zich zullen gaan gedragen. Voor ons is het prettig als jachten voorspelbaar gedrag vertonen. In algemeenheid is het natuurlijk prettig als iedereen zijn stuurboordswal houdt. Als dat niet kan of niet handig is, kunnen ze ook de bakboordswal nemen. Maar laat ze daar dan blijven als wij naderen. Voor ons is het vervelend als schepen oversteken; dat gebeurt vrijwel altijd te laat. Wij naderen zo snel, dat heb je als jacht niet in de gaten". Dat we snel gaan, dat kan ik wel beamen.

Een zeiljacht dat vanaf deze brug ver weg lijkt, daar zijn we in een mum van tijd vlakbij. "D'r op en d'r over" zeggen ze in wilertermen; dat nemen we hier maar niet al te letterlijk. Als het echt moet kan de Tiger in drie scheeps lengtes (3 x 50 m) stilliggen, maar dat is wel heel heftig, vooral voor de passagiers. Jan Almoes: "Dat vermijden we door altijd met twee man op de brug te zijn en tijdig te signaleren of er zich een moeilijke situatie aandient; en door direct in te zien welke maatregelen we moeten nemen. Meestal is het de beste oplossing dat wij uitwijken. Maar als we zien dat er weinig ruimte is, dan geven we lichtseinen of een korte stoot op de claxon. Een laatste middel om moeilijkheden te voorkomen is, dat we het gas er af doen en dan langzaam doorvaren." Wat mij verbaast is, dat er weinig gebruik gemaakt wordt van de marifoon om met jachten te overleggen over de manoeuvres. Als reden hiervoor wordt genoemd, dat er zo slecht wordt uitgeluisterd door de pleziervaart, zelfs

in het blokgebied kanaal 2. Met de beroepsvaart is die marifooncommunicatie er wel; de naam van het schip is vaak wel bekend en er wordt goed uitgeluisterd. "Als we de naam van het zeiljacht of charterschip wel kennen en we weten dat er door die schipper goed wordt uitgeluisterd, dan zoeken we wel marifooncontact." Bij het aanlopen van de haven van Terschelling zal daarvan straks nog een mooi voorbeeld volgen.

De Tiger en de bemanning

Voorlopig is het nog rustig op het water; tijd voor een praatje over de snelvarende veerboten. Sinds 1973 is de Koegelwieck in de vaart; de eerste Koegelwieck van 1973 tot 1992 en de huidige kwam in 1992 in de vaart. Voordat de Koegelwieck in dienst kwam heeft de Stuifdijk enkele jaren dienst gedaan maar dit schip voldeed niet aan de eisen van de rederij. Jan Almoes is sinds 1992 bij Doeksen in dienst gekomen als kapitein op de Koegelwieck. Toen in 2007 de Tiger in de vaart kwam werd hij daarop ook kapitein.



De dag dat ik meevoer is Douwe van het Riet als stuurman op de brug.

De beide snelle schepen worden afwisselend gebruikt; de Koegelwieck op de rustiger dagen; de ander in weekends en tijdens vakantieperiodes. Soms komt het ook voor dat ze beide nodig zijn. De Koegelwieck ging eind 2018 uit de vaart voor een grote onderhoudsbeurt, de Tiger is dit jaar aan de beurt. Dit schip is moderner, de techniek is verbeterd maar wel behoorlijk gevoelig; eerder vergelijkbaar met een race-auto dan met een (snelle) vrachtwagen. Aan boord staan twee Mercedes-motoren met elk 16 cilinders, goed voor bijna 2 x 3000 pk. Door de hoge verbrandingstemperatuur is er relatief weinig vervuiling, al blijft het natuurlijk wel diesel. Op de langere termijn zal een overstap gemaakt worden naar varen op gas (zoals de twee nieuwe 'gewone' veerboten die binnenkort worden opgeleverd).

De aandrijving van de Tiger gebeurt met waterjets. Daarmee kan dit schip om zijn as draaien. Zelfs zijwaarts wegvaren is mogelijk. Een boegschroef is niet nodig; maar zou soms toch wel handig zijn, vooral als er in de haven met veel pleziervaart zijwind staat en er weinig ruimte is. Tijdens de snelle vaart op ruim water wordt de Tiger bestuurd met een roertje achter elk van de beide waterjets. De kruissnelheid is dan ruim 30 knopen. Hier op de brug merk je daar overigens weinig van, nauwelijks motorlawaai, grote afstand tot het water. Kapitein en stuurman besturen altijd samen het schip. Verder is er de

hoofdwerktuigkundige die met metertjes en een camera de motoren in de gaten houdt. Hij onderhoudt de motoren en start de motoren zo'n tien minuten vóór vertrek. In de ruimte met de passagiers is altijd een steward(ess) aanwezig. Hij/zij verwelkomt de passagiers bij de entree en bij het vertrek. Jan: "We doen in principe alles zelf. Met elkaar onderhouden we de apparatuur en het interieur. Dat maakt ons werk ook wel extra interessant, veelzijdig. Af en toe is groot onderhoud aan de motoren nodig. Dat is altijd een duur klusje!"

Lastige situaties vermijden

Op weg naar Terschelling maken we weinig 'spannende' situaties mee. Maar als er moeilijke situaties ontstaan, hoe komt dat dan? Stuurman Douwe en zijn kapitein zijn het er snel over eens: "Schipper van de pleziervaart (niet allemaal) kijken veel te weinig om zich heen. Ze kijken vooral naar voren. Kijk meer om je heen, en kijk vooral heel vaak achterom. Je ziet ons lang van tevoren aankomen en dan kun je tijdig je maatregelen nemen." Een duidelijk advies! Wat ook belangrijk is in druk vaarwater: "Wij varen duidelijke lijnen, dat maakt het voor anderen duidelijk wat wij doen. Het zou mooi zijn als iedereen dat doet. Dus als je uitwijkt, doe dat dan overdreven duidelijk, niet met een paar graden maar met tien, twintig graden. Wij zijn snel voorbij en dan kun je je koers hernemen. Voorspelbaar gedrag is een groot goed en dat geldt wederzijds." Later op de dag zal ik nog wel meemaken wat dit betekent...

We doen de bekende veerbootroute, via de Pollendam, Blauwe Slenk, Meep naar de Slenk en richting de haven van Terschelling. "Varen jullie niet door het Schuitengat?"

"Bij een tochtje van Terschelling naar Vlieland doen we dat vaak wel. Bij NAP staat daar 2,60 m terwijl wij 1,60 m steken. Dus vanaf halftij en meer nemen we het Schuitengat; tenzij er veel swell staat in de Vliestroom, dan is het bij de ingang van het Schuitengat wel erg knobbelig. Het is een relatief smal vaarwater, dus we varen er langzaam, zeker als er ook andere schepen zijn. De route Harlingen-Terschelling varen we meestal door de Slenk. Die is ook smal, maar als de pleziervaart stuurboordswal aanhoudt is daar geen probleem. Hier geldt zeker, dat zeilboten niet moeten gaan kruisen; dat is overigens ook verboden bij het naderen van een veerboot. Door de vele bochten lijkt het voor jullie soms alsof we recht op je af komen varen. Maar geen zorgen, wij varen doorgaans mid-vaarwater. Houd je eigen wal aan, liefst stuurboord, dan is er geen probleem."

"Houden jullie wel eens gas in als er schepen op het Groene Strand liggen, zoals vaak tijdens Oerol?"

"Meestal wel, maar soms als we stroom tegen hebben en toch op tijd in Harlingen moeten zijn (de bus en de trein wachten niet op de veerboot), dan is dat een stuk lastiger."



Glasheldere communicatie. We naderen Terschelling. En dan gebeurt het volgende:

- "Brandaris, hier de Tiger, we lopen zo Terschelling binnen. Zijn er bijzonderheden?" "Tiger, er vaart een charter de haven uit, nadert nu de havenmond. Het is de Alida".
- "Alida, hier de Tiger."
- "Tiger, hier de Alida. Ik heb het gehoord, ik zal uitwijken naar de bakboordswal. Als wij dicht aan de groene kant blijven is er dan voldoende ruimte voor jullie?"
- "Alida, zo komt het goed. Bedankt en goede vaart. Uit."

Tijdige, glasheldere en zakelijke informatie-uitwisseling tussen Tiger en chartervaart; zo hoor het

Gebruik van een fietspad (zogeheten aanvullende betoning)

Even later liggen we afgemeerd, met één enkele stalen pin die in een gat in het berghout (aluminium stootrand) verdwijnt, midscheeps. We hebben het nog even over het gebruik van het 'fietspad' (de geel-gemarkeerde route naast de rood-groene vaargeul, bij

het Pannengat en vlak voor de Pollendam). Een prima maatregel, wat de bemanning van de Tiger betreft. Maar als het fietspad aan de bakboordswal ligt (dus varend van Terschelling naar Harlingen), dan hebben schippers bij het verlaten van het fietspad de neiging om direct het vaarwater over te steken naar de stuurboordswal van de geul. Als er op dat moment een vrachtaarder of een veerboot aankomt, blijf dan liever een tijdje aan bakboord varen. En dat geldt zeker als de Tiger of Koegelwiek onderweg is. Op kanaal 2 kun je horen of ze de haven verlaten of het blokgebied in komen varen. Minstens zo effectief en nogmaals gezegd: kijk heel regelmatig om je heen en vooral ook achterom. Dat voorkomt veel schrikmomenten en onnodige (lichte) paniek. En dat geldt niet alleen bij het verlaten van een 'fietspad', maar overal en altijd, zeker in de veerbootgeulen.

De discussie over de 'fietspaden' zet mij wel aan het denken. Als ik naar Harlingen toe vaar en het 'fietspad' aan bakboord vóór de Pollendam neem (vanaf de BS18 langs de gele BS-H naar de gele A) dan kan ik bij het naderen van een veerboot niet oversteken naar het Hanerak (stuurboordswal). Dat zou betekenen dat ik een tijdje de bakboordswal moet houden; en in de Pollendam lijkt mij dat niet prettig. Gevraagd naar zijn mening hierover zegt Jan Almoes: "Ik zou in de Pollendam niet de bakboordswal nemen, maar liever even wat langzamer gaan varen, de veerboot laten

passeren en dan rustig oversteken naar de recreatiebetonning van het Hanerak".

Twee leerzame ontmoetingen

Na een uurtje op het eiland (terrasje Wakend Oog in de nazomerzon, prima koffie, lekkere appeltaart) ga ik weer aan boord voor de terugreis naar Harlingen. Nog steeds mooi weer, beetje heilig, rustig op het water. Bij het naderen van Harlingen is nu wel meer zeilvaart, vooral charters.

In de Blauwe Slenk gebeurt waar we het vanochtend de hele tijd over gehad hebben: twee charters steken over van hun stuurboordswal naar bakboord. Niet omdat ze moeten kruisen, want ze varen ruime wind. Misschien om de binnenbocht te kunnen nemen, een kortere route. Dat oversteken gaat langzamer dan zij dachten. Of waarschijnlijker: de Tiger gaat sneller dan zij verwachtten. Nu gaan wij er dus omheen, achterlangs. De Tiger vaart dan aan zijn bakboordswal. Stuurman en kapitein zijn beiden nu zeer alert want achter het zeil van beide charters varen ook jachten. Die houden netjes stuurboordwal, dus het gaat allemaal ruim goed. Maar nu maak ik dus vanaf de Tiger mee hoe snel dit allemaal gaat. Het zou wel eens kunnen zijn dat ze op die charters vinden dat de Tiger wel erg dicht langs ze heen voer. Maar als zij stuurboordswal hadden gehouden was er niks aan de hand geweest; als ze tijdig de bakboordswal hadden opgezocht ook niet.



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

13



En dan nog wat, alsof de situaties speciaal voor mij gecreëerd werden (quod non): het gas is er al af als we de haven van Harlingen naderen. Twee zeilschepen verlaten net op dat moment de haven. De voorste houdt in de havenmond de stuurboordswal en koerst noordwaarts weg; ruimte zat. De andere lag in het midden (!) van het vaarwater en kiest plotseling voor zuidwaarts. Zelfs op de motor gaat een zeiljacht niet zo snel als de Tiger die langzaam vaart. Ook dit loopt ruim en gemakkelijk goed af, maar het geeft wel aan hoe het niet moet. Hier op de brug bestaat het vermoeden, dat de bemanning te zeer bezig was met het voorbereiden van de zeilen, te laat zag dat de Tiger er aan kwam. En de snelheid van veerboten wordt heel vaak onderschat. Dat geldt zeker voor een snelvarende Tiger of Koegelwieck, maar ook voor een langzaam varende Tiger.

Samengevat

De tips en adviezen voor de pleziervaart nog eens op een rij:

- Kies één kant van het vaarwater en houd die aan; bij voorkeur stuurboordswal. Bakboordswal varen en die aanhouden is beter dan ergens in het midden.
- Wisselen van kant, van stuurboord naar bakboord of andersom? Doe dat alleen als er geen ander verkeer aankomt. Met name de snelle schepen zijn bij je in de buurt voor je er erg in hebt.
- Als je moet kruisen, maak dan tijdig duidelijk waar en wanneer je overstag gaat.
- In de Slenk is kruisen verboden bij de nadering van een veerboot, er is een uitluisterplicht kanaal 2.
- Als je wilt uitwijken voor een (snelle) veerboot, doe dat dan heel duidelijk. Dus niet een paar graden van koers veranderen, maar overdreven veel. Na het passeren van de veerboot herneem je dan je oude koers.
- Wees voorspelbaar; tweemaal van koers veranderen is erg verwarrend voor anderen, zeker voor een snelle veerboot.
- Bij het inlopen van een smal vaarwater of een haven heeft de Tiger vrij veel ruimte nodig om de ingang 'open te varen'; hij zwenkt uit, die neemt dus een ruime bocht, houd daar rekening mee.
- Kijk om je heen en vooral ook goed en vaak achterom; ze zijn maar zo heel dicht bij je.
- Marifooverkeer volgen is in het blokgebied verplicht; ook daarbuiten is het nuttig.
- Bij twijfel kun je de Tiger of Koegelwieck oproepen, maar zorg dat het zover niet hoeft te komen.

Het was een leerzame dag op de brug van de Tiger.

Dank, Jan en andere bemanningsleden!

Op het traject Harlingen – Terschelling is, zoals in het gehele gebied waar het Binnenvaartpolitiereglement geldt, een uitluisteren en communicatieplicht. Hier is het na het verlaten van Harlingen blokgebied kanaal 2.





De Bosatlas van de Wadden

Als kind kon ik al betoverd bladeren in de Bosatlas die ik bij aardrijkskunde nodig had. Ik was dus erg blij toen ik als bedankje voor mijn inzet, net als de andere vrijwilligers, van Stichting Nautin in november de Bosatlas van de Wadden ontving. Een fijn boek om in de wintermaanden door te bladeren.

Schat aan informatie

De eerste foto's bij de bladzijden met algemene informatie over wat het Wad nu precies is, brachten me in verwarring. Dit klopt toch helemaal niet? En inderdaad, de afbeelding geeft een fictief waddenlandschap weer, maar is wel samengesteld uit werkelijke locaties. De vuurtoren op Texel en het kerkje van Den Hoorn liggen hier aan dezelfde strandweg.

Gelukkig maakt de rest van het boek dit goed. Het bevat een schat aan informatie in kaarten en tabellen (infographics). Alles wat er maar te kwantificeren valt aan min of meer aardrijkskundige data is erin opgenomen. Van de talen in het Waddengebied en het bezoek aan de theatervoorstellingen op Oerol tot het vermogen van de zonneparken in het gebied. De kaart met de gemiddelde windsnelheden bewijst dat ik als kind toch echt hard moest trappen tegen de Texelse wind in.

Maar ook andersoortige informatie krijgt een plaats. Hoe je onderscheid kunt maken tussen de stuurmans- en commandeurshuizen wist je vast al, maar wist je ook dat 'wad' het oudste bekende Nederlandse woord is en 'doorwaadbare plaats' betekent? Boeiend vond ik om te zien hoe de getijdengolf zich voortplant door de Noordzee.

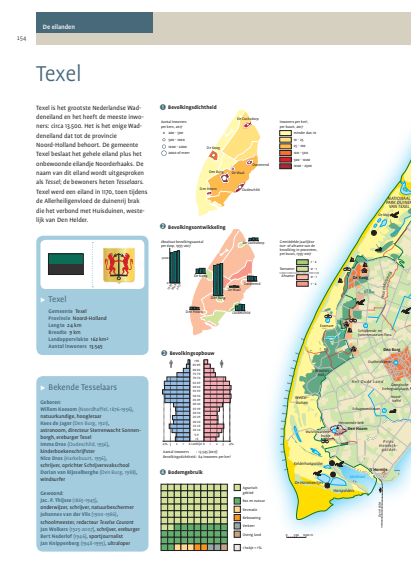
Nationale benadering

Volgens de titel van deze atlas geeft deze informatie over het hele Waddengebied. En er is ook zeker aandacht voor het Duitse en Deense Waddengebied bijvoorbeeld in de overzicht van het reddingswezen, of de kombergingen. Maar ook bij bijvoorbeeld de pagina's over vogels en vogeltrek zou ik een internationale insteek verwachten. Het lijkt erop dat de keuze voor de benadering niet door het onderwerp is bepaald, maar door de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid van de gegevens. Een verantwoording hierover ontbreekt.

Wadvaren versus de natuur

De recreatievaart wordt steeds in een adem genoemd met de spanning met natuurbeheer en overtredingen van

de Erecode. Harde feiten en grafiekjes hierover ontbreken daar dan weer bij. Voor een atlas vind ik de toon over het algemeen wat vooringenomen ten gunste van de natuurbeweging. Verder wordt er door de uitgever een oproep gedaan voor 'beheer' vanwege de verschillende soorten activiteiten. Hoezeer ik het met dit laatste ook eens ben, dit hoort voor mij niet in een atlas thuis. Verhelderend is in ieder geval het overzicht met welke instanties allemaal betrokken zijn bij het beheer van het gebied.



Conclusie

De prijs van de atlas (29,95) valt me mee. Hiervoor krijg je veel gegevens over het hele Waddengebied, dus meer dan alleen over de eilanden. Vanwege het formaat is hij vooral geschikt om thuis (in plaats van aan boord) in de boekenkast te houden.



Alternatieve route Wierbalg – Amsteldiep

Op een dag dat je eigenlijk moet werken het Wad op glippen? En 's avonds helemaal onthaast met een mondvol oesters weer thuis op de bank? Dit overkwam ons door op een ochtend van Den Oever naar het Amsteldiep te varen, daar droog te vallen en voor donker weer aan de steiger te liggen.

Op een doordeweekse dag sprintten wij naar ons jachtje en waren om tien uur geschut en wel door de Stevinsluizen. Normaal gesproken laat je de recreatievaart rechts van je bij het indraaien van de Wierbalg, maar nu was er geen schip te bekennen.

Op het laatste gedeelte wel even wadkrabbelen

Bij de Wierbalg 9 besloten wij door te zeilen naar het Amsteldiep, de bestemming van die dag. Je vaart dan een



koers van 270 graden mits je diepgang niet meer is dan 60 centimeter.

De Krokkfors, een New Classic 700, heeft een hefkiel die dus driekwart omhoog werd gezet. Haal je alles omhoog dan steekt hij slechts 35 cm. Met 60 cm diepgang was het op het laatste gedeelte wel even wadkrabbelen met het losgezette roerblad (het blad steekt een meter als de roerbladneerhouder vast staat).

Het is een stukje van slecht twee zeemijl maar je gaat over verschillende bobbels.

Zo voeren we al om kwart voor twaalf het Amsteldiep binnen, iets ten zuiden van de gele AMD-5.

Rekenen met het tij

Het was die dag 8.19u hoogwater Den Oever en 14.14u (eerste) laagwater Den Helder. Anders gezegd, met zestig centimeter diepgang kun je dus van de W9 naar het Amsteldiep met koers pal west in elk geval tot drie uur na hoogwater Den Oever. Wel was het een rustige periode, er was die dagen nauwelijks opwaai of afwaai in de Waddenzee. Omdat de Westwal behoorlijk hoog is, kozen we ervoor om meteen al grond te voelen en niet nog de plaat op te varen. Een heerlijke middag was het gevolg en rond vijf uur weer los.

Terug met stroompje in de rug bleven we even haken. Dit was op het hoogste deel, ongeveer een halve mijl ten oosten van de AMD-5. Er stond in elk geval 35 cm water want na wat sjoeren, met een volledig omhoog gehaalde hefkiel en losgezet roerblad trok ons fokje het jacht er weer overheen.



Krabben- race

Door de moeder van
Lutske van 't Waad en Lutske zelf



Een krabbenrace is het mooiste dat er is. Ook voor Lutske (8), met nieuwe vrienden en vriendinnen op de steiger in de Waddenhaven. Als mama dit bericht schrijft voor de Berichten, staat de boot nog op de kant. Lutske kan niet wachten tot ze weer op het eiland is, om nieuwe vrienden en vriendinnen te maken en met haar broertje krabben te vangen.

Nodig:

- touwtje
- stok
- verzwaarde knijper
- spekjes
- emmer met zeewater

Met het touwtje, de stok en de knijper maak je een hengel. Aan de knijper een stukje spek. Kijk goed of je krabben ziet op de bodem en zorg dat de knijper met het spekje in de buurt van de krab terecht komt. Grijpt de krab vast? Haal dan de hengel omhoog.

Vang zoveel mogelijk krabben en doe ze in de emmer. Heb je genoeg? Wijs dan met je vrienden en vriendinnen op de steiger elk een krab aan die voor jou racet. De krab die als eerste in het water terecht komt heeft gewonnen.

In de zomer waren we op het eiland Terschelling. Toen heb ik mijn broertje van drie geleerd om krabben te vangen. Hij kon het nog niet zo goed. Ik moest ze steeds van de hengel halen. De krabbenrace is altijd het leukste. Er zijn vaak heel veel kinderen. Ik kan ze niet allemaal verstaan, maar dan wijzen we gewoon allemaal een krab aan. Soms zit een krab vast tussen de steiger. Dan helpen we hem voorzichtig weer los. Krabben vangen lukt het best als het water laag is. Dan kunnen we de krabben goed zien.

Lutske



BE
RICH
TEN

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

17

My Little Pony's, matrassen



**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

18

Het jaar 2019 had een rampzalige start voor het Waddengebied. In de nacht van 1 op 2 januari verloor de MSC Zoe meer dan 345 containers in de Noordzee boven de Waddeneilanden. De Noordzeestranden en waddenkust spoelden vol plastic speelgoed, piepschuim, chemicaliën en ander afval. Direct kwam een grote actie op de been. Duizenden vrijwilligers hielpen met opruimen op de Waddeneilanden en langs de Friese en Groningse waddenkust.



De Rijksuniversiteit spreekt over miljarden bolletjes microplastic

Microplastics

Na het opruimen van de grote stukken afval rest een stille ramp: miljarden plastic korrels. Onderzoekers van Rijksuniversiteit Groningen (RUG) lanceerden de webapp waddenplastic.nl om in kaart te brengen waar en hoeveel kleine plastic korrels zijn aangespoeld. Twee maanden na de start van het onderzoek bracht de RUG op 8 maart de eerste resultaten naar buiten. De hoogste concentraties microplastic liggen op het Noordzeestrand van Schiermonnikoog. Gevolgd door de Groningse waddenkust en de stranden van Rottum. Op Schiermonnikoog wordt in de week van 11 maart 2019 gestart met het mechanisch proberen op te ruimen van de korrels.

Nog jaren inspecties en opruimacties

Nog niet alle containers zijn gelokaliseerd, het bergen van de gelokaliseerde containers is wel gestart en het opruimen van afval blijft doorgaan. De betrokken overheden, beheerders en grondeigenaren hebben afspraken gemaakt om in elk geval tot anderhalf jaar na het opruimen van de laatste container het gebied te blijven inspecteren. Loonbedrijven in de waddegemeenten zijn op afroep beschikbaar voor opruimacties. De kosten van deze maatregelen worden door het Rijk verhaald op de reder van de MSC Zoe. Ondanks dat de Zwitserse reder toegezegd zou hebben de opruimkosten te dragen, werden de eerste claims afgewezen. Wat doen de Wadvaarders?

Droogvallen of ankeren: neem de plastictroep mee

Helaas moeten we verwachten dat ook komend vaarseizoen het nog lang niet afgelopen is met de troep. Dan kunnen we ook als Wadvaarders een specifieke bijdrage leveren, wij komen immers droogvallend of ankerend op



plaatsen waar anderen niet komen? We roepen dan ook iedereen op om op zulke momenten goed uit te kijken naar containertroep - let vooral ook op de kleine deeltjes - en die op te ruimen. En vergeet ook niet zo'n opruimactiviteit te melden op plastic@wadvaarders.nl en let natuurlijk op dat je geen waddendieren verstoort.



sen en microplastics



Opruimen op de Rottums

Direct na de eerste rampzalige signalen van de overboord en stukgeslagen containers boven de Waddeneilanden kwam de Stichting Vrienden van Rottumeroog en Rottumerplaat (SVRR) in actie. Vrijwilligers uit het crisisinterventieteam van SVRR trokken samen met de bemanning van de LNV Waddeneenheid 'Harder' en enkele medewerkers van Staatsbosbeheer naar Rottumerplaat om op te ruimen. Els Knol-Licht was er bij en deelde haar ervaringen.

Vrijdagmiddag, 4 januari 2019. Onze telefoon gaat. 'Het is zo ver', is de mededeling van Wim Dijksterhuis, bestuurslid van de Stichting Vrienden van Rottumeroog en Rottumerplaat (SVRR). Of ik morgenochtend om half acht ook op kan stappen op de 'Harder' in de Eemshaven. Maandag terug, hoe laat nog niet bekend. "Slaapzak mee en wat eteerij voor de vaarochtend. Voor de rest wordt gezorgd. Er kan maar een klein clubje mee, stuk of tien", zegt Wim. "Oh jee, ik moet zondag..., ik heb afspraken maandag..., helaas Wim,

dat gaat niet lukken". En ik leg de telefoon neer. Niet lang er na bel ik hem weer op: "Wim, ik ga toch graag mee, weet je nog iemand die mij met de auto op kan pikken?" Ik had snel bedacht dat ik mijn afspraken kon verplaatsen en thuis nog wel een paar dagen gemist kon worden. Een ophaler bleek ook snel geregeld te kunnen worden. En zo geschiedde.

Op de Rottums

Waar te beginnen, wat te rapen, eerst het meest schadelijke voor de natuur?

De lichtste dingen, veelal piepschuim, eerst? Voor ze door een volgende hogere vloed of hardere wind hoger op het eiland verspreid zouden worden? De natte matrassen waren sowieso niet te tillen, de fietsspatborden staken onze vuilniszakken stuk, de miljoen grijze plastic korreltjes op de vloedlijn waren onmogelijk te rapen. Dan maar wat wel kon. Kindersportschoentjes t/m maat 30 (helaas, mijn kleinkinderen zijn al groter); damesslippers bij overvloed (ook in mijn maat, maar niet mijn smaak); plastic zakken vol roze babyslofjes (zoals alles zwaar van water en zand); kunststof speelgoed commando-uitrusting in een netje (helmpje, kogelvrijvest, mitrailleur, steekmes), ik gruw bij het zien ervan; namaak pluimgras in piepschuimpotten in plastic verpakt, gebundeld per drie (haast niet te tillen vanwege zand en water). Hilarisch, als het niet zo droevig was, de hoeveelheid in plastic verpakte, doorweekte, dus zware rollen gekleurde afscheurbare schoonmaakdoekjes. We konden er de hele Plaat wel mee poetsen als we wilden. Oneindig veel kunststof kaarsen, we voetbalden ze op het laatst tot hoopjes, om ze dan geknield op te rapen en in de zak te mikken.

Overal granulaat, plastic korreltjes

Maandag in de loop van de ochtend voeren we terug naar de Eemshaven, deels blij met het ogenschijnlijke schone strand wat we hebben kunnen achterlaten, maar wetend dat er om elk hoekje, over elk duintje, nog zoveel ligt. Ook zoveel van die kleine plastic korreltjes, granulaat, basisstof voor matrijzen, die plastic producten in serie uitpoepen. Gevreesd wordt dat vogels ze wel oppikken, maar niet uitpoepen.

Het volledige verhaal van Els Knol-Licht op www.wadvaarders.nl of op haar persoonlijke blog: wadvanel.blogspot.com



**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

19

Enkele nieuwe inzichten het gedrag van zeehonden



BE
RICH
TEN
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

20

In de periode 2009 – 2015 zijn door diverse onderzoeksgroepen zeehonden van een GPS-zender voorzien. In 2016 en in januari 2019 zijn twee analyses gepubliceerd door het Wageningen Marine Research Institute van de gegevens die deze zenders hebben opgeleverd. Daarnaast zijn er ook gegevens vrij gekomen van het onderzoek dat medewerkers van zeehondencentrum Pieterburen bij de Punt van Reide hebben uitgevoerd. Samen leiden deze studies er toe dat we ons beeld over de gewone zeehond op bepaalde punten moeten bijstellen. Dit artikel gaat uitsluitend over de gewone zeehond *Phoca vitulina*, niet over de grijze zeehond.

Moeder – pup relaties

De onderzoekers van het zeehondencentrum in Pieterburen wilden uitzoeken wanneer een pup echt hulp nodig heeft. Twee jaar onderzoek in de afgelopen jaren hebben een paar verrassende uitkomsten opgeleverd. Zo blijkt dat pups veel langer alleen kunnen liggen, tot wel acht uur, dan voorheen werd aangenomen. De moeder van een verdwenen pup blijft nog enkele dagen naar haar jong zoeken. Ook in de literatuur vinden we terug dat moeder en pup elkaar alleen dan niet terug weten te vinden na een catastrofe, zoals een heftige storm, als de dieren meer dan een kilometer van elkaar verwijderd zijn geraakt en de pup buiten het gebruikelijke gebied is beland. In het algemeen vinden moeder en pup elkaar binnen twee uur terug. Het huilen van pups is geen uiting van verlatenheid maar behoort tot de normale communicatie tussen pups en moeders.

Mede op grond van deze studies is eind vorig jaar door de minister het advies van een wetenschappelijke commissie overgenomen waarin o.a. is opgenomen dat een pup pas na 24 uur mag worden meegenomen door speciaal aan te stellen

Zeehond met zender

Foto: met dank aan Ecomare



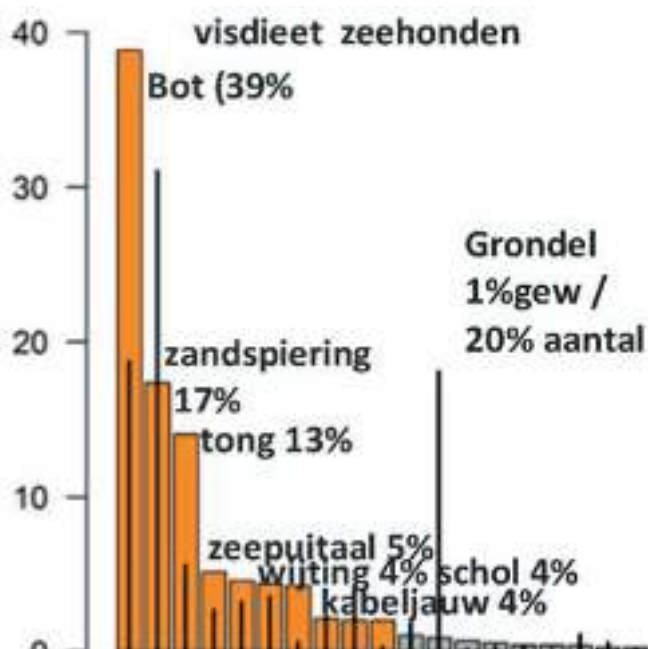
over en

zeehondenwachters. Alleen gewonde dieren en pups die nog gezoogd worden mogen dan worden opgevangen. Zwakke en zieke dieren moeten – hoe zielig ook – aan hun lot overgelaten worden om te voorkomen dat de weerstand in de populatie voor infectieziektes afneemt doordat kwetsbare exemplaren weer in de populatie worden teruggebracht.

Andere zeehondmoeder zoogt pup

Opmerkelijk is ook dat door de waarnemers van Pieterburen is vastgesteld dat een pup niet enkel door de eigen moeder maar ook door andere moeders wordt gezoogd. Voor een andere stelling die je nog wel eens hoort, dat een onderbroken zoogbeurt niet meer ingehaald zou worden is er in de literatuur geen onderbouwing te vinden. Het beeld dat een pup die tijdens het zogen meermalen is verstoord na 20 dagen ondervoed voor zijn eigen kostje zou moeten gaan zorgen, is mogelijk minder juist en minder somber dan tot nu toe gedacht.

Desalniettemin blijft het zaak tijdens de zoogperiode van half mei tot eind juli verstoring van op zandplaten liggende groepen zeehonden te vermijden en voldoende afstand te houden tot de groep, minimaal 100 meter, maar soms ook veel meer. Kijk naar de zeehonden en participeer op hun gedrag; zodra ze door jou onrustig worden en ze je in de gaten houden, is het tijd om meer afstand te nemen. Een tweede advies is, maak geen lawaai en praat niet hard tijdens het passeren van een groep zeehonden.



Figuur 1

Zeehondendieet

Afgelopen januari verscheen een artikel van Geert Aarts en acht andere onderzoekers over het dieet van de gewone zeehond en de samenstelling en grootte van de vispopulaties in de Waddenzee en aangrenzende deel van de Noordzee. De onderzoekers hebben aan de hand van zeehondenuitwerpselen gekeken welke vissoorten de zeehonden het meest eten.

Het dieet van de gewone zeehond blijkt voor 39% te bestaan uit bot, 17% uit spiering, 13% tong en slechts voor 4% uit schol en 4% kabeljauw (figuur 1).

Figuur 1: Visdieet van de gewone zeehond
Kolommen: percentage gewicht in het totale dieet, lijnen: aantal exemplaren in het dieet (uit Aarts, G. et al. 2019).

In het waddengebied maakt bot echter slechts 14% van het totale gewicht aan vis uit, terwijl schol 58% van de visbiomassa vult. En ook de kuststrook wordt vooral door vissoorten bevolkt die de zeehond weinig eet, zie figuur 2a.

Hoeveelheden vis in Waddenzee en kuststrook

Er zijn ook schattingen gedaan naar enerzijds de hoeveelheid vis waar een volwassen zeehond behoefte aan heeft en anderzijds hoeveel de Waddenzee en kuststrook te bieden hebben. G. Aarts schat dat ongeveer 10.000 zeehonden in het Nederlandse Wad per jaar ongeveer 17.500 ton vis nodig hebben (figuur 2b).

De Waddenzee en kuststrook blijken echter voor hoogstens 27% vis voor de zeehonden beschikbaar te hebben. Het ziet er kortom naar uit dat de Waddenzee, maar ook de kuststrook boven de eilanden domweg veel te weinig vis bevatten voor deze populatie; en bovendien, dat wat er aan vis zwemt voor een groot deel niet de vissoorten zijn waar de zeehond op jaagt. Dan ontstaat er een beeld dat zeehonden wel verder de Noordzee op moeten zwemmen om aan hun dagelijkse 4,5 kilo vis te komen.



BE
RICH
TEN

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

21

Figuur 2: Samenstelling en omvang vispopulaties in de Waddenzee, kuststrook en Noordzee

a. Procentuele samenstelling biomassa vispopulaties in de Waddenzee en de kuststrook

b. Hoeveelheid biomassa vis in tonnen in de Waddenzee, kuststrook en Noordzee (naar de gegevens van Aarts, G. et al. 2019)

En dan de GPS-gegevens

In hetzelfde artikel heeft G. Aarts de GPS-data geanalyseerd van zo'n 200 zeehonden in de periode 2007 tot 2015. Hun analyses leveren interessante informatie op over de bewegingen van individuele zeehonden en over wanneer ze waar verblijven en hoe lang. Als de GPS-punten van de "gezenderde" zeehonden op een kaart worden weergegeven (zie figuur 3), dan valt op dat het overgrote deel van de punten zich buiten de Waddenzee bevinden tot op grote afstand van de eilanden.

Deze gegevens bevestigen het vermoeden dat zeehonden verder weg de Noordzee op moeten zwemmen om voldoende vis te bemachtigen omdat de Waddenzee en de kuststrook te weinig hebben te bieden. Geert Aarts en zijn medeauteurs hebben ook gekeken naar de tijd die is verlopen tussen het verlaten van een zandplaat en de terugkeer van een zeehond op een plaat in de Wadden, dus naar de duur van een zwemtrip van een zeehond. Aarts geeft in hun artikel

van 2016 een overzicht van de verdeling van de tijdsduur van de zwemtrips van 225 gewone zeehonden. In tabel 1 heb ik de duur van de zwemtrips samengevat aan de hand van het aantal getijdenperiodes van 12 uur tussen tweemaal laagwater.

Figuur 3: Verdeling van gps-meldingen van 149 gewone zeehonden, gezenderd op het Nederlandse Wad. Rood: meldingen in de Waddenzee, groen: meldingen in de kuststrook, blauw: meldingen Noordzee tot 50km. NH, SP en SZ zijn de plekken waar uitwerpselen van zeehonden zijn verzameld (uit Aarts, G. et al 2019).

Tabel 1

tripduur	getijden	%	etmaal	%
←12 uur	1	19		
13-24	2	26	1	45
25-36	3	10		
37-48	4	14	2	24
49-60	5	7		
61-72	6	7	3	14
73-84	7	4		
85-96	8	6	4	10
97-108	9	3		
109-120	10	3	5	7

Het percentage zeehonden dat een tot tien getijdenperiodes van 12 uur van een droogligplaat wegblijft (naar de gegevens van Aarts, G. et al. 2016, daar: figuur 9a)

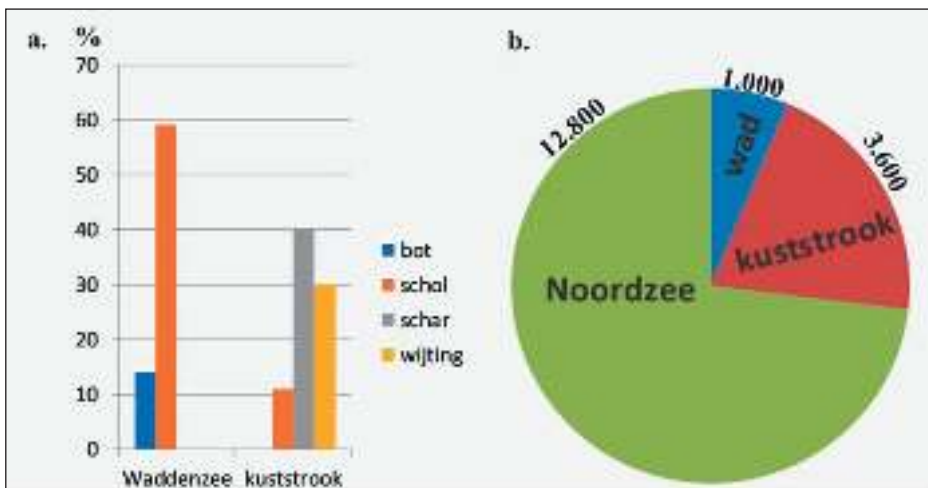
Waar gaat moeder uit vissen?

De 19% zeehonden die binnen 12 uur weer op een plaat ligt, zijn waarschijnlijk de zeehonden die voor een deel een korte zwemtocht maken terwijl de plaat nog droog ligt en in de buurt blijven van de droogligplaat en hoogstens één hoogwaterperiode wegblijven. Van de 26% zeehonden die één dag wegblijven mag je mede op grond van figuur 1 aannemen dat een groot deel er van boven de eilanden heeft rondgezwommen, waarschijnlijk op jacht naar vis. Een deel zal één drooglig periode (laagwater) hebben overgeslagen. We zien dat 55% van de zeehonden die een droogligplek hebben verlaten langer dan één dag wegblijven, ruim 31% zelfs 3 tot 5 dagen.

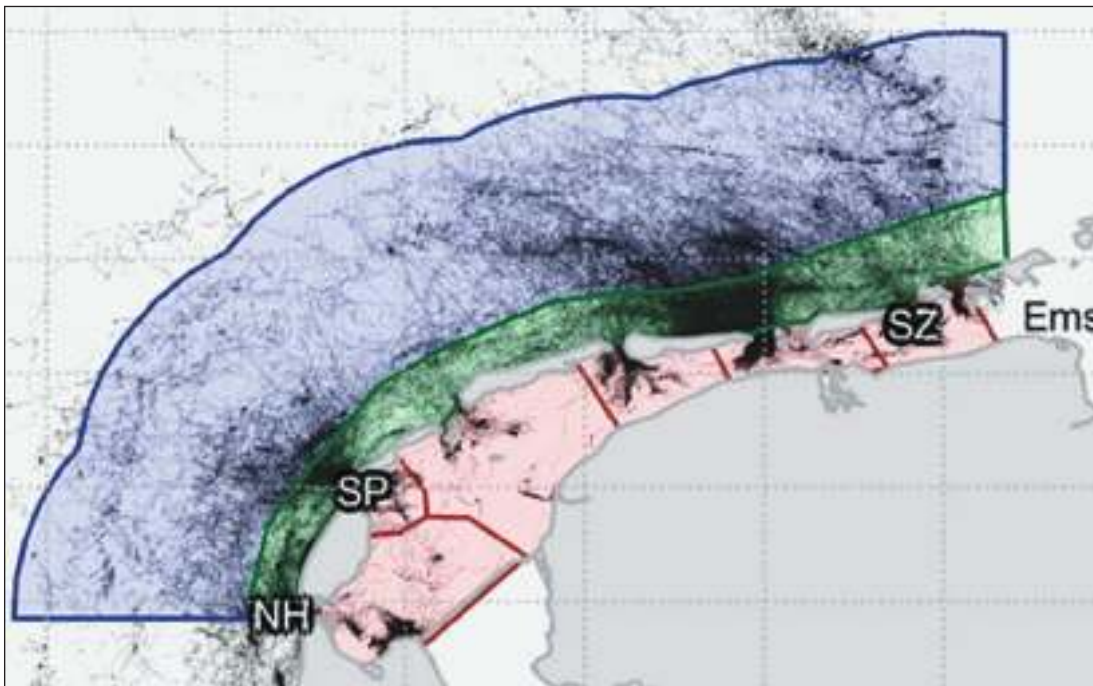
Zowel de samenstelling en omvang van de vispopulatie als de GPS-gegevens van gezenderde zeehonden roepen een beeld op dat zeehonden als ze op vis gaan jagen de Waddenzee wel moeten verlaten en een eind de Noordzee op moeten zwemmen om voldoende vis tot zich te kunnen nemen. Mijn persoonlijke waarneming op 20 mei 2018 toen we meer dan 12 zeehonden tegelijk voor ons langs de zuidoost punt van de Kuipersplaat afkomstig van de net ondergelopen platen aan de oostzijde op weg zagen naar de diepe Zoutkamperlaag lijkt daarvan een illustratie. Mogelijk waren deze zeehonden op weg naar de kuststrook boven de eilanden of nog verder weg.

Populatiegrootte

Zo'n 50 jaar geleden was het aantal zeehonden in de Waddenzee tot een dieptepunt van nog ongeveer 500 dieren gedaald en werd gevreesd voor het verdwijnen van de gewone zeehond in Nederland. Nu ziet het er naar uit dat de populatie tegen zijn maximum aantal zit dat nog door de Waddenzee en de omringende Noordzee is te dragen. Tussen 2005 en 2014 groeide de populatie van de gewone zeehond in het totale internationale Waddengebied gemiddeld met 11% per jaar, de laatste drie jaar is de populatie stabiel of neemt mogelijk zelfs iets af (naar gegevens in het artikel van A. Galatius uit 2018). Het aantal jongen dat jaarlijks geboren wordt is echter de



Figuur 2



Figuur 3

laatste vijf jaar min of meer stabiel op ruim 30% van het in augustus getelde totale aantal zeehonden. Aangezien de zeehonden in het Waddengebied en Noordzee geen vijanden meer hebben sinds ze goed worden beschermd door de mens en er behoudens een kleine virusinfectie in 2014 geen dramatische epidemieën zijn geweest en het aantal geboortes niet afneemt, kan het haast niet anders of de hoeveelheid vis is nu de beperkende factor voor het aantal zeehonden.

Tot slot

Tegen de achtergrond van dit alles is de voor de hand liggende vraag hoeveel zeehonden er nog in de Waddenzee rondzwemmen als de zandplaten zijn ondergelopen. Met dezelfde GPS-gegevens die Geert Aarts heeft gebruikt, moet - lijkt mij - ook nauwkeuriger geanalyseerd kunnen worden waar individuele zeehonden blijven als hun ligplaats onderloopt. Blijven er ook zeehonden in de buurt van de plaat achter of trekken ze alle naar dieper water? Wat doen moeders met pups? Blijven die in de buurt van de platen of trekken die ook de Noordzee op? Ze zullen toch ook moeten eten en hun vis zit amper in de Waddenzee. En wat doen de pups in die

tijd? Die zijn vast nog niet sterk genoeg om ook de zee op te zwemmen en zullen in de Waddenzee achter blijven. Van de waarnemingen bij de Punt van Reide weten we nu dat een pup lang zonder moeder kan zijn en dat andere moeders de pups kunnen opvangen als de eigen moeder op zee aan het foerageren is. Het beeld dat lijkt te ontstaan is dat de Waddenzee met zijn platen door de zeehonden wordt gebruikt om te rusten, jongen groot te brengen en te verharen, maar dat ze voor het foerageren vooral op de Noordzee zitten. Als bioloog vind ik het bijzonder interessant om de gezamenlijke zorg door verschillende moeders voor de pups nader te onderzoeken in combinatie met de vraag waar de zeehonden - zowel de volwassen dieren als de pups - verblijven als de platen onder water staan.

Dit artikel is gebaseerd op de volgende publicaties

- Geert Aarts, Jenny Cremer, Roger Kirkwood, Jan Tjalling van der Wal, Jason Matthiopoulos en Sophie Brasseur (2016), *Spatial distribution and habitat preference of harbour seals (Phoca vitulina) in the Dutch North Sea*. Wageningen University & Research Centre en Wageningen Marine Research, Wageningen Marine Research Report Number C118/16, 43.

- G. Aarts, S. Brasseur, J. J. Poos, J. Schop, R. Kirkwood, T. van Kooten, E. Mul, P. Reijnders, A. D. Rijnsdorp en I. Tulp (2019), 'Top-down pressure on a coastal ecosystem by harbor seals'. In: *Ecosphere* 10 (1): e02538. 10.1002/ecs2.2538.

- A. Galatius, S. Brasseur, J. Cremer, R. Czeck, A. Jeß, P. Körber, R. Pund, U. Siebert, J. Teilmann en S. Klöpfer (2018), *Aerial surveys of Harbour Seals in the Wadden Sea in 2018*. Common Wadden Sea Secretariat, Wilhelmshaven, Germany.

Ach, een bultje...

Vastlopen bij hoogwater, springtij

“Er lopen meer boten vast bij hoogwater dan bij laagwater”. Dat is een wadvaarderswijsheid waar wel wat in zit. Vastlopen doe je ongewild. Je had pech of je planning was niet goed. Ach..., het gebeurt. En als het geen al te hoog water is dan geldt ook de wijsheid: “Het water komt vanzelf terug”. Anders wordt het als je op hoogwater vastloopt; dan kan het best een tijd duren voor je loskomt. Zeker als het net spring is geweest. Dan wordt een schipper toch wat nerveus.

Enige tijd terug wilden wij droogvallen onder Schiermonnikoog. Het plan was de Schildersron in te varen en dan een mooi plekje te zoeken. We kwamen door de Eilanderbalg richting zuid. Van een collega-vaarder hadden we gehoord dat je niet te ver moest doorvaren omdat het dan nogal steil omhoog liep. Dus ik wilde al gauw (veel te gauw dus) stuurboord uit. De stuurman waarschuwde nog: de kleur van het water is niet goed, het is daar te ondiep. Maar de nerveusheid won: we gingen stuurboord uit en we liepen vast.

Droogvallen of vastlopen

Nu, dat vastlopen was het probleem niet, we zouden toch gaan droogvallen. Dan maar hier op deze plek. Het was mooi weer en we hadden het naar ons zin. Na een mooie waddendag gingen we vroeg slapen; we lagen nog steeds vast. Midden in de nacht was het hoogwater en we dreven weer een tijdje. Waarschijnlijk werden we toen nog wat hoger op de plaat gezet. De volgende morgen was het wachten op voldoende water om verder te varen.

Nou, dat water kwam niet erg. Toen we een uur voor hoogwater nog 40 cm te weinig hadden, werden we toch wat benauwd. Want, ja, het was springtij en de

komende week zou het water niet meer zo hoog komen. Probleem! We overlegden met de toren van Schier en die zou het nog eens even nakijken. Na vijf minuten kwam hij met de gedenkwaardige melding: “U krijgt nog 39 centimeter”. En ja hoor, een uur later dreven wij weer. Maar het was echt krap geweest!

Wadvaarders in Engeland: “Ach, een bultje...”

Maar ook buiten de Wadden kan je dergelijke avonturen beleven. Het was een paar jaar geleden dat we aan de Engelse Oostkust de Walton Backwaters invoeren: een krekengebied ten zuiden van Harwich. Het plan was daar te ankeren en te overnachten. Alles zat mee: het weer, het tij en een bevriende boot achter ons aan om 's avonds samen te eten. We voeren Pewit Island en Horsey Island voorbij. En tijdens het overleg over waar te ankeren ging het mis. Wij liepen vast. “Ach, een bultje”, dachten we. Even wat meer gas geven en we zijn er overheen. Nee, dus! Integendeel. Daardoor kwamen we muurvast te zitten. En het water viel snel. En het zakte wel vier meter. Het leverde hilariteit op en leuke foto's. Maar samen eten was niet

Vastlopen was het probleem niet, we zouden toch gaan droogvallen...

meer mogelijk; we waren onbereikbaar geworden voor onze vrienden. En inderdaad: ook op die dag was het springtij met wel een héél hoog water. 's-Nachts om twee uur zou er nét genoeg water staan, daarna een maand lang niet meer. Dat werd dus echt spannend! Maar ach, ook nu viel het mee. Om 02:00 uur kwamen we los en twintig meter verderop konden we voor anker. Maar sindsdien zijn we toch wat voorzichtiger geworden.





**BE
RICH
TEN**

Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

25



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 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 smartphone en 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.



Van de bestuurstafel

Hoewel de meeste bestuursleden – net als de andere leden van de vereniging – druk bezig zijn zich voor te bereiden op het komende vaarseizoen, en dus poetsen, schuren, lakken en nieuwe “hoogst noodzakelijke” aankopen installeren wordt er ook vergaderd. De agenda voor de vergadering eind maart was een goede weergave van wat er zoal speelt, waar we onze stem laten horen en hoe we de belangen van onze leden en van de vereniging zo goed mogelijk kunnen behartigen. Een korte samenvatting.

- Onze redactie (van het magazine Berichten, van de nieuwsbrief met Berichten aan Wadvarenden en van de website) signaleert dat onze website aan vernieuwing toe is. Oude techniek van 15 jaar geleden, de geslaagde overgang naar magazine en nieuwsbrief, het belang van een toegankelijke website voor mogelijke nieuwe leden, de rol van Nautin. Eind 2019 willen we een nieuwe website hebben, die met al deze ontwikkelingen rekening houdt en ook nog leuk is om te bezoeken!
- Vogels, zeehonden en afsluitingen: een vast thema, maar nu met mogelijk ingrijpende veranderingen in nieuwe regelgeving. Af te sluiten gebieden, tot voor kort onder het kopje artikel 20 gebieden, heten in de nieuwe wetgeving voortaan artikel 2.5 gebieden. Tot nu werden deze afsluitingen voorbereid volgens de Leidraad waarin ook wij onze visie kwijt konden. De overheid denkt er aan om dit proces grondig te veranderen. Zelfs zo grondig, dat (zoals gesuggereerd door de Waddenvereniging) de hele Waddenzee een artikel 2.5 gebied zou kunnen worden, maar dan met nieuwe beheersregels. Dat is voor ons alleen aanvaardbaar als het blijvend tot minder in plaats van meer afsluitingen leidt. Lastige discussie!
- Vanuit Lauwersoog worden initiatieven ontwikkeld gericht op emissieloos (elektrisch) varen. Veel Wadvaarders hebben meegedaan met de enquête en

het in kaart brengen van kansen en (on-) mogelijkheden. Dat dit thema actueel is spreekt voor zich. In Amsterdam wil men emissieloos varen in 2025 en hoewel de rondvaart- en verhuursector al voor 70% elektrisch vaart is dat voor de 10.000 (!) particulieren boten en bootjes nog niet zo vanzelfsprekend. Toch goed om ons te oriënteren.

- Werelderfgoed Waddenzee jubileert dit jaar. Vanuit het secretariaat in WilhelmsHAVEN worden rond dit tienjarig jubileum evenementen georganiseerd, waaronder een fietstocht vanuit Nederland, Duitsland en Denemarken, met aankomst in WilhelmsHAVEN op jubileumdag 30 juni. Wij vonden een Waddenfeestje zonder boten ondenkbaar en hebben het initiatief genomen voor een vaartocht, parallel aan de fietstocht. Meer daarover elders in deze Berichten.

- Nautin gaat goed. Dit jaar is de verbeterde versie van Quicktide gepresenteerd en die is nu ook beschikbaar op alle tablets en smartphones. Nautin staat er ook financieel goed voor en heeft de bijdrage van Wadvaarders en Toerzeilers terug kunnen brengen van twee naar een euro per lid. Ook zijn de Kustzeilers sponsor van Nautin geworden, een welkome versterking van het draagvlak.

- De werkgroep Ledenwerving is natuurlijk met het bestuur heel tevreden dat ons ledenaantal nog steeds groeit. Op Boot Holland konden we zo'n 25

nieuwe leden inschrijven. Toch plaatst de werkgroep hierbij een stevige kanttekening: botenbezit en vaarbewegingen in Nederland nemen al jaren af, waarbij de vergrijzing een belangrijke rol speelt. Ook onze vereniging gaat dit merken en we zullen hoe dan ook aantrekkelijker moeten worden voor jongere leden. Jubileumjaar 2020 kan niet zonder jongeren-activiteiten!

Er spelen natuurlijk nog veel meer zaken zoals de nieuwe beheerstructuur voor de Waddenzee en de Gebiedsagenda Waddenzee. De voorzitter noemde in zijn voorwoord al de blijvende schade van de containerramp. Snelvaren blijft een thema waar we bepaald niet gelukkig mee zijn. Maar er zijn ook veelbelovende ontwikkelingen. Zo zijn we groot voorstander van Holwerd aan Zee, een fantastisch initiatief dat vooral het oostelijke Wad bevaarbaarder gaat maken, waarmee niet alleen het vaarplezier maar ook de veiligheid is gediend. En nu doorzetten!

Het hele Waddengebied een 'artikel 2.5'- gebied?





BE
RICH
TEN
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

28



Wanderer 40

Droogvallend
Zeegaand

NAZ-Schepen Harlingen

www.nazeeuw.nl
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 digitale e-mail nieuwsbrief Berichten aan Wadvarenden (BaW).

Doe het want de Vereniging communiceert meer en meer digitaal. Stuur een simpele mail aan:

secretariaat@wadvaarders.nl.

Het hoge woord is eruit: de ANWB stopt met de Waterkampioen, begin april verschijnt de laatste. De makers daarvan willen doorstarten met Deining Magazine.

Deining Magazine wil het blad zijn waar je als watersporter wat aan hebt.

Het tijdschrift kiest expliciet voor kwaliteit in inhoud en beeld en die is niet vanzelfsprekend. Hetzelfde geldt voor onafhankelijke watersport-Journalistiek, bijvoorbeeld met producttesten.

Lezers die daar de waarde van inzien, kunnen inschrijven op www.deiningmagazine.nl. In mei tellen ze het aantal inschrijvingen en hakken ze de knoop door. Een soort van *crowdfunding* dus. Deze zomer kan Deining Magazine er zijn!



Wadvaarderswinkel



BE
RICH
TEN

voorjaar
2018

Jaargang 28 nr 105

29

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 afhandelingkosten enigszins beperkt te houden, wordt niet elke bestelling direct verstuurd. De bestellingen worden verzameld en eens per maand uitgevoerd. Dus even geduld garne, na een bestelling.

T-shirts en polo's met Wadvaarderslogo

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

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



Bedrukking in geel



Premium T-shirt 15,99



Apparel T-shirt 18,99



Baby body 14,99



Vrouwen T-shirt 15,99



Hoodie 26,99

Prijs inclusief bedrukking, exclusief verzendkosten.



WADVAARDERS

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

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



**BE
RICHTEN**
Voorjaar
2019

Jaargang 28 nr 105

30

BESTUUR VERENIGING WADVAARDERS

Rob Leemans, voorzitter
Robbert van der Eijk, secretaris
IJsbrand Dijkstra, penningmeester
Pieter van Kuppenveld, lid
Jan Röben, lid
Kor Wijngaarden, 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 kunt u doorgeven via onze website www.wadvaarders.nl/contact of per post naar bovenstaande postbus.

CONTRIBUTIE

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

INTERNET

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



*De Tiger verlaat West-Terschelling.
Foto: Doeksen.*

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 Elisabeth Spits (website).

E-mail: wadvaardersberichten@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 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 aangeliind.
- Werk niet aan het schip met verf, olie, diesel, oplosmiddelen.
- Ga niet vliegeren. Wadvogels denken dat een vlieger een roofvogel is.
- Probeer niet met motorgeweld los te komen.

Als u zich aan de Erecode houdt:

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



WADVAARDERS



“De Waterhaes gaat weer in 't water”

En de bemanning is aan 't plannen.



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

We willen met de waterhaes van Terschelling via de Waardgronden naar Ameland. Dat is via de virtuele tonnetjes door het groene hekjes gebied. Die hekjes op de waterkaart geven aan waar de virtuele zeehonden hun virtuele jongen liggen te zogen. Het is net als met die tonnetjes. Ze zijn er niet, ze liggen er niet, maar je denkt dat je er wel aan moet houden. Wie kan mij nou eens vertellen hoe de zeehonden hun jongen zogen in

het water. Ik dacht dat ze dat op een mooie hoge plaat deden. U weet wel op de Richel, lekker bij de snelboten en de watertaxi's of in de Blauwe Balg, altijd wat te doen met de zeehondentochtes-rondvaartboten fijn vlak naast de betonde geul. Wat die zeehondjes nou precies zo mooi vinden aan die bootjes. Ze schijnen niet zo goed te zien boven water.

Maar op de Oostpunt van Nordeneij dat is echt het summum. Daar houden de hondjes zich zelfs aan het hek. De mensen aan de noordkant en de hondjes met hun jongen aan de zuidkant, ieder zijn stuk van de Oostpunt en een hééleboel bootjes en ook grote boten, veerboten, vissersboten,

xvrachtbootjes en natuurlijk ook die dikke Duitse motorboten. Lekker brommen. Maar genoeg toeristische wetenswaardigheden.

Wie weet hoe het zit op de Waardgronden, want ik zie daar nooit een nieuwsgierige moeder met haar jong. Het is ook helemaal geen mooie plek voor een zeehond. Te ondiep, beetje slikkig. Geen mooie diepe geul met veel vis en garnalen. Stel dat het nou eens helemaal niet klopt, dat daar voor de flauwe kul van die groene hekjes op de kaart staan. Aan wie kunnen we dan vragen om de hekjes op te ruimen (virtueel opruimen natuurlijk).

Want het Wad opruimen dat doen de Wadvaarders met hun stevig tas die we van het bestuur gekregen hebben en daar stoppen we alle rommel in die we tegen komen. Maar als het moet wil ik die virtuele hekjes ook best in de Wadvaarderstas stoppen. Het is overigens wel aardig bedoeld, maar de gele tonnetjes kunnen ook wel in de tas. Als je niet te diep steekt moet je gewoon vanaf de Noorder Balgen 12 pal oost varen of nog leuker vanuit het oosten over de Waardgronden recht op de dikke streep van de Brandaris aan. Meestal water genoeg als je op tijd bent (wel even een waterstandje vragen).

M.H. Haes, "Waterhaes"