

87

jaars
MARITIEM
Bergen op Zoom
2022

watersportvereniging de Schelde





SAMEN BEPALEN WE DE JUISTE KOERS

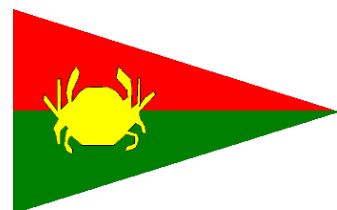
baas.nl

VERZEKEREN | HYPOTHEKEN | WONEN

De adviseurs van baas.nl zijn al meer dan 40 jaar aanspreekpunt voor watersportliefhebbers. U kunt bij ons terecht voor vragen over **hypotheken, verzekeringen en financieringen**. Neem gerust contact met ons op en vraag naar de mogelijkheden.

Dorpsstraat 81 - Halsteren - T 0164 - 686 867 - info@baas.nl - www.baas.nl

**WATERSPORTVERENIGING "DE SCHELDE".
OPGERICHT 20 DECEMBER 1934.**



Correspondentie:

WV De Schelde

Hoofdlocatie:

(havenkantoor)

Havennr. 1536(voet/fiets) **Tel:**

Havennr. 1538(hijspaleau)

Havenmeester:

E-mail:

Vermuidenweg 6

4612 PK Bergen op Zoom

0164-237472

www.wvdeschelde.nl

Maurice van den Heuvel

havenmeester@wvdeschelde.nl

Jeugdlocatie:

"Aan Lager Wal"

Tel.:

Calandweg-Geertruidadijk

"Zeilen op de Binnenschelde"

Calandweg 11

4612PG Bergen op Zoom.

0164-237472

ING:

IBAN: NL88 INGB 0001 0779 49

Samenstelling van het bestuur:

A. de Valk (Aart)

Voorzitter

E-mail:

voorzitter@wvdeschelde.nl

R. de Kok (Robin)

Secretaris

E-mail:

secretaris@wvdeschelde.nl

J. Völker (Joris)

Voorzitter zeil en jeugd

E-mail:

vzjeugd@wvdeschelde.nl

H. Nijssen (Hans)

Penningmeester

E-mail: penningmeester@wvdeschelde.nl

Vacant

2^e Penningmeester

E-mail: penningmeesterwvdeschelde@gmail.com

B. Stinenbosch (Bas)

Voorzitter activiteitencommissie

E-mail: actcom@wvdeschelde.nl

**R. Van der Heijden
(Richard)**

Voorzitter technische
commissie

E-mail: tc@wvdeschelde.nl

R. de Waal (Ruud)

Voorzitter havencommissie

E-mail: vzhavencom@wvdeschelde.nl

F. Couvert (Fedot)

Algemeen
Bestuurslid

Clubkrant

E. Willems

Redacteur clubblad

Clubhuis:

1536

Clubhuisbeheer

Vermuidenweg

4612 PK Bergen op Zoom

Tel: 0164-657693

E-mail: clubhuis@wvdeschelde.nl

Opzegging van uw lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden vóór 1 december van het lopende lidmaatschapsjaar. Het ledensecretariaat bevestigt de opzegging eveneens schriftelijk

WV "De Schelde" is ingeschreven bij de KvK Breda onder no.40280537

Laatste voorwoord van de voorzitter

Beste leden,

Na een week van zonnig voorjaarsweer waarbij veel schippers enthousiast bezig waren met het vaarklaar maken van hun schip voor het nieuwe seizoen hebben sneeuw en herfstachtige buien ons weer naar binnen gejaagd. Ondanks dat, zijn de eerste boten al weer door onze enthousiaste hijsploeg in het water gehesen en de komende weken zullen de anderen volgen.

Oftewel we zijn weer gestart met een hopelijk mooi nieuw vaarseizoen.

Aan de haven wordt er weer veel werk verzet en dat is maar goed ook aangezien we door de coronaperikelen een behoorlijke achterstand hebben opgelopen. Helaas loopt niet alles zoals we gehoopt hadden, wederom lukt het niet om de zelfwerkzaamheid op een goede manier te laten verlopen, veel ligplaatshouders reageren niet op de uitnodiging of komen niet opdagen op de geplande werkdag.

Ook bij de werkzaamheden voor het vernieuwen van de botenhelling zijn we tegen een groot probleem aangelopen betreffende het hijsplateau. Beide onderwerpen zullen uitgebreid besproken worden op de aanstaande algemene ledenvergadering.

Onze vereniging mag zich gelukkig prijzen met een grote groep vrijwilligers die het hart vormen van W.V. de Schelde. Zij zetten zich in voor de havencommissie, technische commissie, hijsploeg, redactie, ICT, bestuur, Aan Lager Wal, aansturing zelfwerkzaamheid en als havenmeester.

Verder ook nog die leden die het terrein en de sanitaire voorzieningen netjes bijhouden en een activiteitencommissie die mede met al onze vrijwilligers zorgt dat onze club geen bedrijf, maar een vereniging is.

Gelukkig zijn dit zo veel leden dat ik bang ben dat ik er enkele vergeet te noemen. Ik ben dan ook heel blij dat we bij de A.L.V. een kandidaat kunnen voordragen die de technische commissie wilt voorzitten en iemand die zich wilt inzetten voor de organisatie bij het, voor onze club zo belangrijke, "Aan Lager Wal".

Maar ondanks dat zijn we er nog niet; we zijn nog op zoek naar een 2^{de} penningmeester en versterking van ons team van havenmeesters.



Ook Uw voorzitter, die 3 jaar geleden wegens gebrek aan een kandidaat zijn functie als secretaris heeft verwisseld voor die van voorzitter, vindt dat nu iemand anders de kans moet krijgen om deze functie in te vullen.

Helaas hebben we voor de hierboven genoemde taken tot op heden geen kandidaten kunnen vinden; dus bent U de persoon die onze penningmeester of onze havenmeesters wilt komen bijstaan, of bent U degene die in onze volgende clubkrant het voorwoord aan onze leden schrijft, meldt dat dan zo snel mogelijk aan een van onze bestuursleden.

Ik wens U allen een hele mooie, sportieve en gezellige zomer toe en verder nog alles wat er maar te wensen valt. Ik hoop U allen te mogen begroeten op onze algemene ledenvergadering op 22 april.

Aart de Valk



The advertisement features a photograph of a technician in a blue shirt working on a complex array of electronic equipment mounted on a white panel. The equipment includes a blue Maretron device, a blue battery charger, and various cables. The technician is looking intently at the work. The background is a clean, white surface.

DE WERD JACHTTECHNIEK

DE WERD JACHTTECHNIEK
IS GESPECIALISEERD IN
TECHNISCH ONDERHOUD
AAN ZEIL- EN MOTORJACHTEN

- Dieseltanks
- Klimaatbeheersing
- Motor onderhoud
- Navigatie apparatuur
- Scheepsaccu
- Winter- en zomerklaar

Noordzijde Zoom 71 | 4614 AE Bergen op Zoom | T 06 286 381 67 | dewerdjachttechniek.nl

Tank! Check! Denk! En voorkom zo motorstoring

Motorpech is een veel voorkomende oorzaak van problemen op het water. Veel motorstoringen zijn te voorkomen door de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen. Hoe? Heel simpel: tank, check, denk!

Tank! Check! Denk!

- Tank! Zorg voor voldoende brandstof aan boord
- Check! Controleer regelmatig de motor, het peil van olie en koelwater, de staat van de accu en de brandstoffilters, inclusief de brandstofwaterafscheiders
- Denk! Gebruik je gezond verstand op het water en denk vooruit. Laat je niet verrassen door veranderende weersomstandigheden en onstuimig wordend vaarwater

Check voor de start de binnenboordmotor:

- Ventileer de boot, vooral de bilge en de motorruimte. Damp onderin het schip
- betekent explosiegevaar
- Kijk de boot na op water-, olie- of brandstoflekkage
- Controleer het oliepeil in de motor en zo nodig in de keerkoppeling
- Controleer het koelwatersysteem
- Inspecteer de V-snaar, elektrische verbindingen, waterslangen, brandstoffilter(s) en het uitlaatsysteem
- Zet de afsluiters voor de koelwaterinlaat open
- Zet de hoofdschakelaar aan
- Start de motor en laat hem eerst een paar minuten warmdraaien voor je hem belast

Check voor de start de buitenboordmotor:

- Zorg dat de motor goed aan de spiegel is bevestigd. Controleer het kantelmechaniek en de vergrendeling
- Controleer of de eventuele bedieningskabels nog soepel gaan
- Zorg dat er niemand achter je staat als je de motor start met het startkoord
- Choke niet te overvloedig, anders 'verzuipt' de motor
- Controleer het koelwatercircuit zodra de motor loopt
- Gebruik de dodemansknop en bevestig het koord aan je pols of pak
- Laat de motor eerst een paar minuten warmdraaien voor je hem belast

Laat na terugkomst de motor nog een paar minuten onbelast lopen voordat je hem uitzet. Zo kan de bedrijfstemperatuur dalen.

Varen in het Oliegeulgebied – seizoen 2022

In het Natura2000-Beheerplan Deltawateren dat in het najaar van 2016 is vastgesteld, wordt het gebied ten westen van de Roggenplaat, waar het vaarwater Oliegeul is gelegen, niet aangemerkt als verboden gebied. Men mag er varen tot de lijn door de gele tonnen met rood-wit-rood topteken. Voor de watertoerist lijkt dat aantrekkelijk, er is echter één MAAR.

De diepe Oliegeul voert heel dicht langs de veiligheidslijn van de Oosterscheldekering. Zó dicht dat de geul ligt in een zone langs de veiligheidslijn waar het niet veilig is te varen en die dan ook gemarkeerd is als verboden vaargebied.

Op de foto hieronder, genomen in augustus 2016, zijn de gele tonnen te zien die de grens van de veiligheidszone/het verboden vaargebied aangeven. Ook de drijvers van de veiligheidslijn zijn te onderscheiden.



Wilt u toch van de Hammen naar de Geul van Roggenplaat varen?

Ruim een halve mijl naar het oosten is nog een doorvaartmogelijkheid, zij het dat die minder diep is. Maar er staat ook minder stroom. Het geultje onmiddellijk ten oosten van deze doorvaart is aan de noord- en de zuidkant zeer ondiep. Het is ook

niet terug te vinden op het kaartje op de volgende bladzijde. De doorvaart is op die kaart goed te zien. Het kaartje is gebaseerd op lodingen van februari 2022. De noordzijde van de Geul van Roggenplaat vormt een drempel. In de kaart is aan de ingetekende lodingen af te lezen dat het diepste punt van de drempel ligt op iets meer dan 1,00 m onder LAT¹. Op kaart 1805.10 staat dat voor Roompot Binnen LAT

op 1,50 m onder NAP ligt. Nu laat zich eenvoudig berekenen dat er 2,50 m water boven de drempel staat als de waterstand gelijk is aan NAP². Voor de ervaren watertoerist, die beschikt over goede navigatieapparatuur, is het dus mogelijk bij voldoende hoog water aan de westzijde van de Roggenplaat te varen. Het vaarwater is niet betond, want het voldoet niet aan de veiligheidseisen die Rijkswaterstaat aan een betond vaarwater stelt. Men is dus op zijn eigen navigatiemiddelen aangewezen.

De coördinaten van het diepste punt van de drempel zijn, zie het cirkeltje op de kaart, 51° 38,97' N en 3° 45,22' E.

Wie vanaf de DAM O 17 een koers van 135° over de grond vaart, komt bij dat waypoint uit. En bij varen van zuid naar noord: wie begint bij het waypoint kan op 315° de DAM O 17 zien liggen.

Ook vanaf de DAM O 19 is varen naar het waypoint in een rechte lijn mogelijk, is de ervaring van de *locals* in Burghsluis.

Waarschuwing 1: De hoge stroomsnelheden kunnen voor riskante situaties zorgen. Deze stromingen zorgen bovendien voor een snel veranderend bodemprofiel. De lodingen op de kaart zijn van februari 2022. Stel u op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld door de havenmeester van Burghsluis er naar te vragen.

Waarschuwing 2: door op- en afwaaiing kunnen grote verschillen optreden met de in de getijtafels opgegeven waarden.

Deze tekst is opgesteld door de Regio Deltawateren van het Koninklijk Nederlands

Watersport Verbond, in samenwerking met Rijkswaterstaat en Watersportvereniging Burghsluis. Zij aanvaarden geen enkele verantwoordelijkheid voor ongemakken en schades die zijn opgelopen bij het varen in het gebied ten westen van de Roggenplaat.

Men vaart op eigen risico!

¹ LAT = Lowest Astronomical Tide

² NAP: de getijtafels geven de rijzing ten opzichte van Nieuw Amsterdams Peil.

Blijf uit de dode hoek van grote schepen



Wist je dat de zogenoemde dode hoek van een binnenvaartschip tot wel 350 meter kan en mag zijn? Dat is vergelijkbaar met de lengte van drie voetbalvelden. Houd daar rekening mee als je op groter water vaart.

Dode hoek

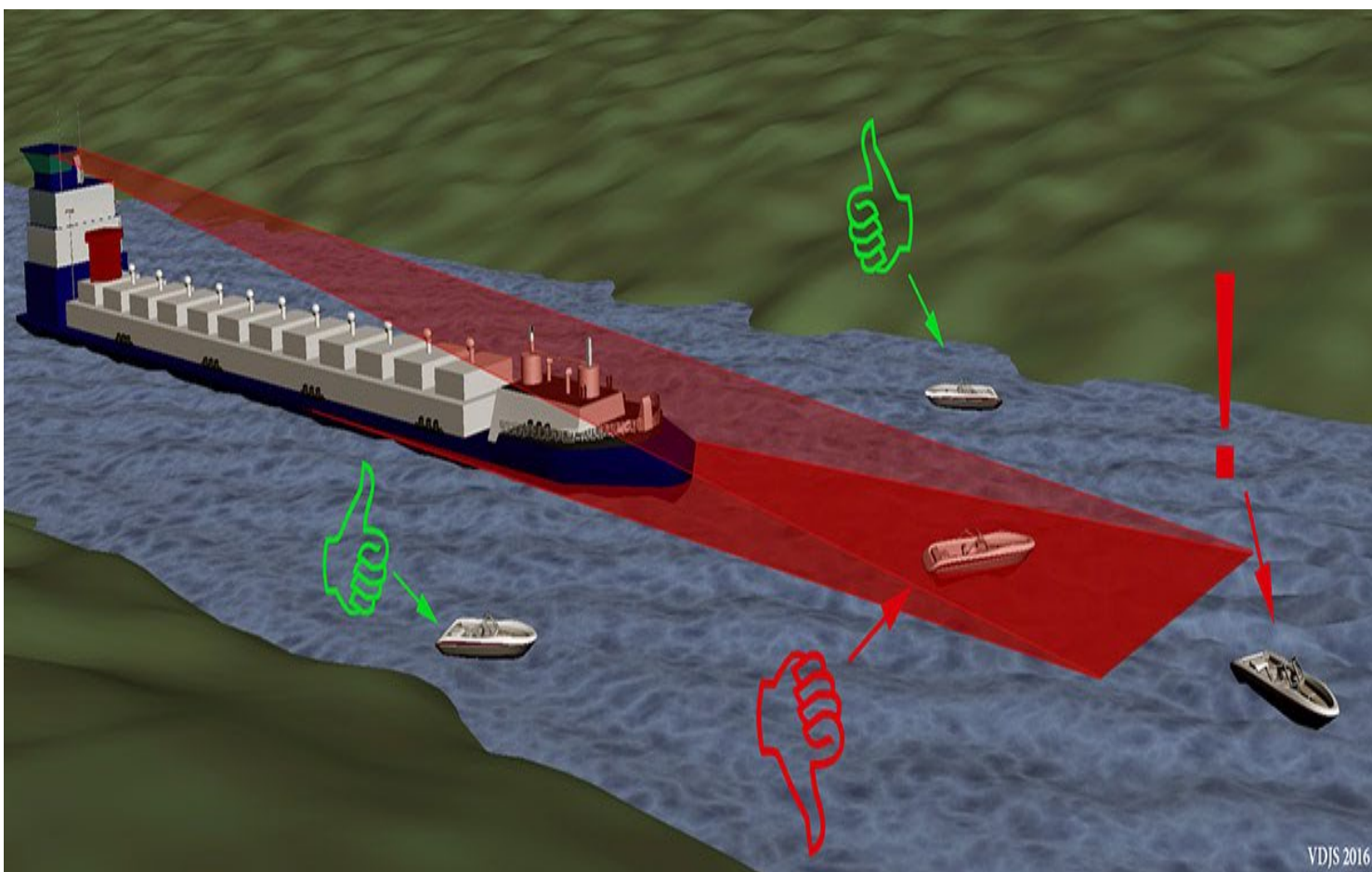
Voor veel beroepsschippers is het een grote angst: andere schepen die uit het zicht raken in de dode hoek. De dode hoek van een groot schip is het stuk voor de boeg dat vanuit de stuurhut niet te zien is. Dat gebied is vaak veel groter dan mensen zich beseffen, zeker als het binnenvaartschip bijvoorbeeld geladen is met containers.

In het BPR staat beschreven dat de dode hoek van een schip 350 meter mag zijn. Onder voorwaarden, bijvoorbeeld met een camera op de boeg, mag dat zelfs 500 meter zijn. Het BPR (artikel 1.07) zegt daarover het volgende:

Tijdens de vaart mag de lading het vrije uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m voor het schip of het samenstel.

In afwijking van de vorige volzin, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m voor de boeg worden beperkt, indien

- a. door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m voor de boeg wordt gewaarborgd,
- b. aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
- c. de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
- d. deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 als geschikt erkend zijn.



Blijf uit de dode hoek

Het advies is dan ook: 'Blijf uit de dode hoek' zodat je niet het risico loopt dat je uit het zicht raakt. **De vuistregel hierbij is, als jij de stuurhut kunt zien, dan kan de schipper jou ook zien.**

Goed zicht

Hierbij is een goed zicht rondom essentieel. De snelheid van binnenvaartschepen ligt vaak hoger dan mensen verwachten. Kijk dus vaak achterom, zodat je weet wat er achter je gebeurt. Pas je koers en snelheid zo aan, dat je buiten de dode hoek blijft. En vaar zoveel mogelijk stuurboordwal.



Ereleden en leden van verdiensten

Bram Aartsen	Erelid
Jan Suijkerbuijk	Erelid
Maarten Velthoen	Erelid
Nia Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Piet Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Peter vd Water	Lid van verdienste



Waterkaarten: digitaal, papier ?



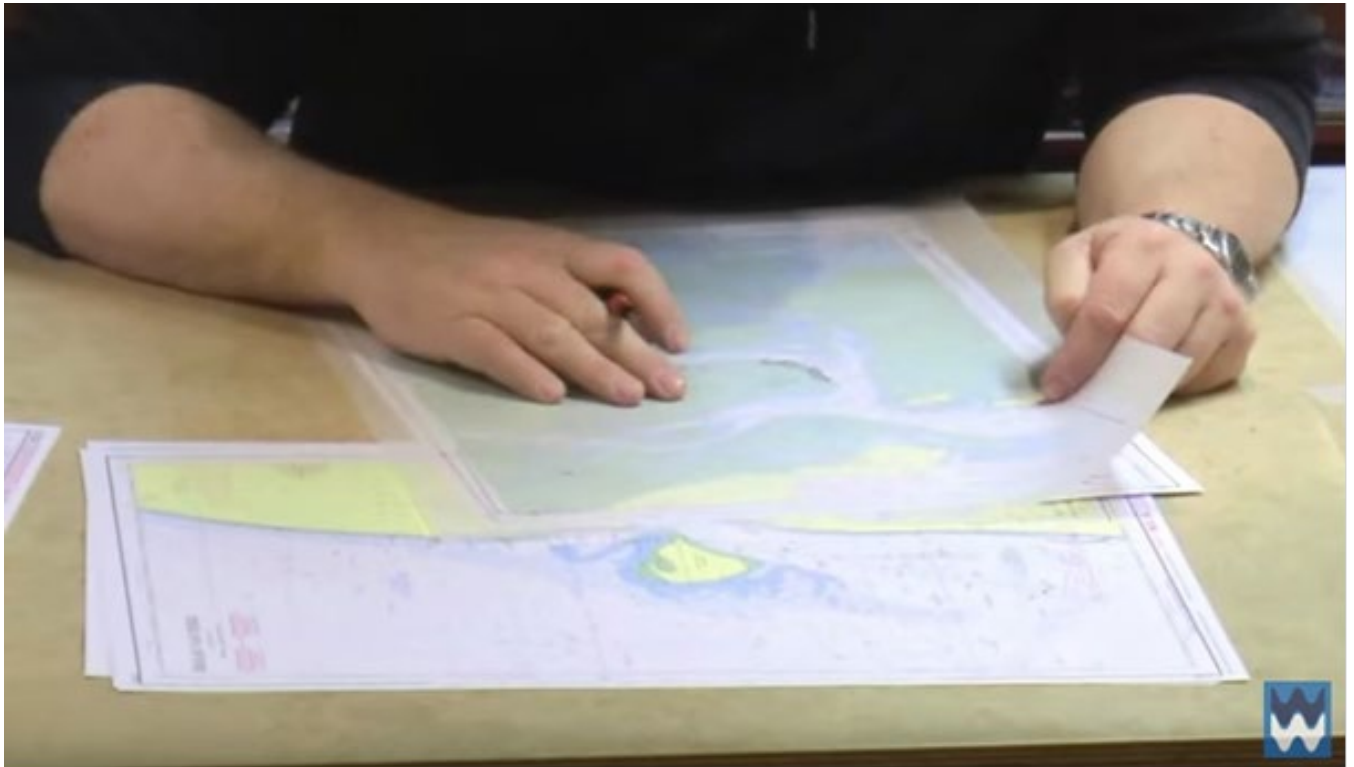
Digitale technologie is niet meer weg te denken bij het navigeren tijdens het varen. Een meerderheid van de vaarweggebruikers vaart met behulp van digitale waterkaarten en navigatieprogramma's, op laptops, tablets en smartphones. Vaak is er een gps-signaal geïntegreerd en zie je jezelf varen op de kaart, zie je de snelheid en koers en kun je makkelijk bestemmingen en routes invoeren. Ook zijn er bij diverse navigatieprogramma's allerlei (informatie)lagen toegevoegd, zodat je met enkele klikken informatie vindt over bijvoorbeeld bruggen en sluizen, marifoonkanalen, aanlegplaatsen, jachthavens en informatie over de 'Varen doe je Samen!' knooppunten.

Superhandig natuurlijk! Je hebt verder niets meer nodig. Of...?

Het gebruik van al deze middelen is erg handig en kan goed gebruikt worden als hulpmiddel bij de navigatie.

Toch zijn er enkele kanttekeningen te plaatsen bij digitale navigatie.

Heb je nog een papieren kaart nodig?



Dat is zeer aan te raden. Bij de beroepsvaart worden er eisen gesteld aan de navigatiemiddelen die zij aan boord moeten hebben. Dit in tegenstelling tot de recreatievaart (uitzondering: Westerschelde). Het kan wel voorkomen dat, in het geval van schade door een navigatiefout, de verzekeringsmaatschappij vraagt naar de accuraatheid van aanwezige waterkaarten.

Zeker als je gaat varen op groter water, zoals IJsselmeergebied, Waddenzee, Deltawateren en Noordzeegebied, is het verstandig om recente papieren kaarten aan boord te hebben. Elektronica kan immers altijd uitvallen door storingen, en dan moet je terug kunnen vallen op navigatie zonder stroomgebruik.

In dit kader is het ook verstandig om tijdens de vaart een logboek bij te houden, op papier dus, met o.a. je laatste positie (bijvoorbeeld om de 20 minuten) en koers, zodat je altijd de navigatie over kunt nemen zonder elektronische middelen met gegist bestek. Dus het is ook goed

om parallellinaal/plotter, passer en handpeilkompas aan boord te hebben.

De meeste leveranciers van digitale waterkaarten geven duidelijk aan dat ze dienen ter ondersteuning van de papieren kaart, niet ter vervanging. Bij het opstarten is dit bericht altijd in beeld (disclaimer).

Zijn digitale kaarten altijd up-to-date?



Een papieren kaart is in principe bij het ter perse gaan al niet meer actueel. Deze kaarten dienen daarom bijgewerkt te worden. Je kunt de vaarkaart bijwerken met de Berichten aan de Scheepvaart/Zeevaart, de z.g. BAS/BAZ berichten. De papieren kaarten worden in Nederland gemaakt door de Hydrografische Dienst (Noordzeekust, Waddenzee, IJsselmeergebied en Deltawateren) en voor de binnenwateren kan je terecht bij diverse marktpartijen, de bekendste zijn de waterkaarten van de ANWB. De kaarten worden niet meer automatisch elk jaar opnieuw uitgegeven. Alleen als er aanleiding is voor een nieuwe uitgave komt er een nieuwe editie.

Men zou snel geneigd zijn om te denken, digitaal is actueel, maar dat is niet altijd het geval. Ook digitale kaarten dienen bijgewerkt te

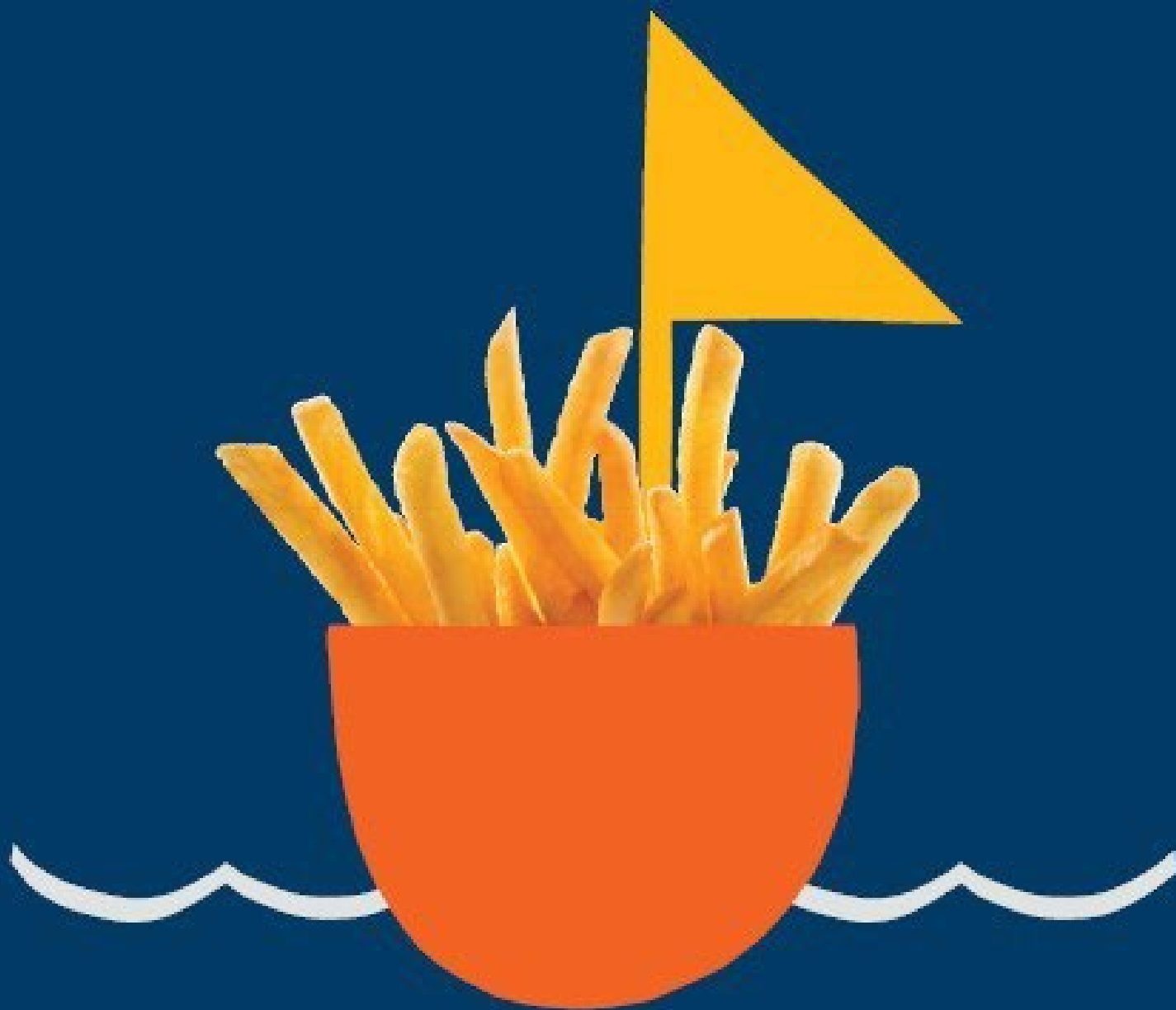
worden. De frequentie waarmee dit gebeurt, hangt af van de leverancier en je contract met hen. Vaak betaal je automatische updates voor de periode van bijvoorbeeld een jaar. Er zijn leveranciers die wekelijks updates verzorgen, andere eens per half jaar. Je bent als schipper zelf verantwoordelijk voor het updaten en bijhouden van je waterkaarten.

Geven ge-update kaarten de werkelijkheid weer?

Zoals alle kaarten geeft een waterkaart een versimpeld beeld weer van de werkelijkheid. De echte werkelijkheid zie je met je eigen ogen. De informatie van de waterkaart en van de eigen waarneming gecombineerd, levert de veiligste navigatie op. Dus, niet enkel op je scherm turen, maar ook om je heen kijken. Kun je ook direct genieten van je vaartocht!



Blijf goed om je heen kijken.



Deze boot wil je niet missen

De aardappelproducten van Lamb Weston zorgen iedere maaltijd weer voor opwinding. Ga voor te gekke menusuggesties met frieten, Twisters® en CrissCuts® naar LambWeston.eu en laat je inspireren. Er is een zee aan mogelijkheden.

Draag een reddingsvest



Een reddingsvest werkt alleen als je het aanhebt... Het kan je redding betekenen als je in het water valt; en dat is een risico voor iedereen die vaart. Een reddingsvest draait je op je rug zodra je in het water ligt. Daardoor kun je blijven ademen, ook als je bewusteloos bent.

Tips voor goed gebruik van een reddingsvest

- Een reddingsvest werkt alleen als je het draagt!
- Het vest moet je goed passen
- Maak alle sluitingen en de ceintuur vast
- Gebruik ook de kruisbanden! Die voorkomen dat het vest over je hoofd uitschiet als je in het water valt of als je aan het vest terug aan boord wordt getrokken
- Draag het reddingsvest over je jas, niet eronder
- Maak er een gewoonte van: aan boord = reddingsvest aan. Draag in ieder geval een reddingsvest bij een watertemperatuur lager dan 15 graden, 's nachts, bij mist of vanaf windkracht 4 Beaufort. En als je zeeziek bent
- Besef dat overboord vallen een zekere dood kan betekenen als je géén reddingsvest draagt
- Zet je naam in je reddingsvest en draag geen vest van iemand anders

Laat je adviseren bij de keuze van het juiste reddingsvest. Relevant voor een goede keuze zijn onder meer het soort watersport dat je doet (en de bewegingsvrijheid die je daarbij nodig hebt) en op wat voor soort wateren, is het vest bestemd

voor een kind of een volwassene, en benodigd drijfvermogen en draaikracht (de capaciteit). Denk ook goed na over de keuze voor een nieuw of tweedehands vest. En controleer en onderhoud je reddingsvest.

Lees meer in: brochure: [Reddingsvest: van levensbelang](#)

Werk veilig: draag je reddingsvest!

Beroepsschippers en hun bemanning adviseren we ten zeerste om altijd een reddingsvest te dragen als zijn naar buiten gaan. Maak van het aantrekken van je reddingsvest een gewoonte. Wees alert en denk aan de risico's van overboord vallen zonder vest. Werk veilig, wees professioneel.

Reddingsvesten met een capaciteit van 150 Newton werken goed zolang je kleding geen lucht vasthoudt. Draag je (zware) werkkleding of laarzen, draag dan een vest van 275N.

Willen of moeten

Het dragen van een reddingsvest is in veel gevallen verplicht gesteld.

Bemanningsleden en andere personen aan boord van een schip bestemd voor bedrijfsmatig vervoer moeten reddingsvesten dragen:

- Bij het aan of van boord gaan, als er gevaar bestaat voor in het water vallen
- In de bijboot
- Bij werkzaamheden buiten boord
- Bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien er geen doorlopende reling van 90 cm aanwezig is.
- Bij de laatste wijziging van het BPR 1 januari 2016 is ook het gebruik van reddingsvesten voor bedrijfsmatige schepen voor het BPR-gebied verplicht. Meer informatie: Zie wijzigingen BPR

=====

Ereleden en leden van verdiensten

Bram Aartsen	Erelid
Jan Suijkerbuijk	Erelid
Maarten Velthoen	Erelid
Nia Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Piet Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Peter vd Water	Lid van verdienste



Varen in het buitenland

Ga je varen in het buitenland? Een goed idee, want bijvoorbeeld Frankrijk en Groot-Brittannië hebben veel moois te bieden, ook voor watersporters. Voorbereiding van je reis is zeker zo belangrijk als bij varen in eigen land.

Welke administratieve, nautische en andere regels gelden er? Hoe gaat communicatie op het water? Welke vaardocumenten moet je hebben? Per land zijn er verschillen. Met je kennis als schipper in Nederland ben je er nog niet. Verdiep je daarom tijdig in de vaaromgeving en regels van het land van je bestemming. Een heerlijk begin van je reis! Voor Frankrijk en Groot-Brittannië hebben we de belangrijkste informatie voor je op een rijtje gezet. Download ook de gratis Safeguiden navigeer app in de appstore of google play. Met Safeguiden vaar je veilig langs de belangrijkste knooppunten op de binnenwateren in Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland. Ook kun je (bijna) incidenten melden aan vaarwegbeheerders.

Varen in Frankrijk

Frankrijk bezoeken vanaf het water is een geweldige belevenis. Veel mensen gaan graag varen in Frankrijk. Het land heeft ook de watersporter veel te bieden, het heeft uitgestrekte rivieren, schitterende meren en stoere zeekusten. Via de rivieren kun je bijvoorbeeld de mooiste steden aandoen, zoals Parijs en Avignon.

Let wel op een paar belangrijke zaken. Als je gaat varen op Franse binnenwateren, dan vind je bij Voies Navigables de France < link > alles over regels, tolgelden en vignetten. VNF is de vaarwegbeheerder van 6.700 van de in totaal 8.500 km rivieren en kanalen in Frankrijk. VNF heeft ook een route calculator, een handig hulpmiddel in een land met dergelijke enorme afstanden.

Met de PoGo app van VNF heb je actuele lokale informatie in een straal van 30 km bij de hand, over sluizen, navigatie, evenementen, weersverwachtingen, en meer. De PoGo app is gratis verkrijgbaar in de AppStore en Google Play . De app is in het Frans. Neem een kijkje op de site van French Waterways, daar vind je onder meer navigatiekaarten en gidsen waarmee je een mooie route kunt uitstippelen.

De website van Pleasure Boaters on French Waterways (ANPEI) verstrekt actuele informatie (in het Frans).

Meer informatie:

- Brochure: 'Welkom op het netwerk van VNF'
Regels, tolgelden (wie, waar, hoeveel, hoe), kaartje, handige adressen.
Deze brochure is er ook in het Engels, Duits en Frans
- Brochure: Communicatie op het water in Frankrijk
- Brochure: Vlot en veilig door brug en sluis in Frankrijk
- Brochure: Spelregels voor een veilige en snelle vaart in Frankrijk
- Website ANWB, met onder meer een handige checklist voor vertrekkers

Varen in Groot-Brittannië

De binnenwateren in Groot-Brittannië zijn nationaal erfgoed. Beslist een bezoek waard! Veiligheid is voor Canal & River Trust een belangrijk thema. CRT beheert 2.000 mijl aan rivieren en kanalen in Engeland en Wales. Met haar Boater's Handbook (dvd) biedt CRT veel voorlichting hoe je daar veilig kunt varen.

Meer informatie:

- Website ANWB, met informatie over (verplichte) vaardocumenten en meer
- PoGo app in de AppStore en Google Play
- Website Royal Yachting Association (RYA), met diverse veiligheidsinformatie
- Website British Marine Federation (BMF)

Meer informatie:

- Verplichte vaardocumenten in het buitenland en landeninformatie: website ANWB
- Kenniscentrum: Het blauwe bord
- Brochure: 'Varen doe je samen!' Op de Europese binnenwateren
- Krijg je buitenlandse gasten die in Nederland gaan varen? We hebben de belangrijkste informatie in het Engels, Frans en Duits beschikbaar
- Berichtgeving buitenland:





ZEILCLUB AAN LAGER WAL W.V. DE SCHELDE

ZEILEN & WINDSURFEN

Zeilclub ALW zorgt voor zeilplezier aan de Binnenschelde van Bergen op Zoom

Zeilclub ALW gaat weer opstarten voor het nieuwe seizoen en ze zijn alweer druk bezig met de eerste voorbereidingen op het terrein. “Want op 23 april hopen wij weer volop te draaien”, aldus Joris Völker, voorzitter van ALW.

“We gaan weer zorgen voor een hoop plezier op het water en rondom ons clubhuis. ALW heeft ruim 200 leden van tien tot tachtig jaar, die allen iets hebben met watersport en dan vooral zeilen of surfen. In mei starten de CWO lessen weer voor de kinderen. ” In 2020 introduceerde Marc Koudenburg en Joris Völker een geheel nieuw CWO plan voor de instructeurs, waardoor ze nu allen CWO 2 en CWO 3 gecertificeerd zijn. In 2021 ontving ALW ook het certificaat voor de toegankelijkheid. “En dat was voor ons een mooie opsteker als club.”

ALW biedt sinds 2019 ook het sailability zeilen aan voor mensen met een beperking. Hiervoor staan de komende periode weer twaalf zondagen gepland. Maar ALW heeft ook steeds meer een groep die het gezellig vindt om op de donderdagavonden met elkaar te zeilen en daarna een borrel te drinken in ons gezellige clubhuis. “Wij zijn een echte vereniging”, aldus Völker.

“Wij draaien op vrijwilligers en een kern team waar ik de plannen mee maak. Maar juist doordat wij een vereniging zijn hangt hier altijd een gezellige sfeer van gezellig samen en gastvrijheid. ALW is onderdeel van WV De Schelde, maar wij draaien ons eigen programma en varen onze eigen koers aan de Binnenschelde.

Deze plas is echt uniek en wij liggen echt op een zeer mooie en goede locatie wij zorgen voor plezier op de Binnenschelde. Wat is nu mooier om als je er langs fietst of rijdt om vele zeiltjes te zien van zeilers en windsurfen dat maakt ALW tot een mooie parel van Bergen op Zoom.



Strijd om de ruimte

De Waddenzee is een natuurgebied, maar diezelfde ruimte wordt ook gebruikt voor visserij, gas- en zoutwinning, recreatie, militaire oefeningen, noem maar op. De Waddenvereniging maakt zich zorgen. 'Alles bij elkaar opgeteld wordt het een keer te veel.'



Schijn bedriegt

Als je op de dijk staat en over het wad uitkijkt, heb je het nauwelijks in de gaten. Je ziet wellicht een vissersboot voorbijvaren, er trekt misschien in de verte een groep wadlopers door het slik, maar van een strijd om de ruimte lijkt geen sprake.

Maar schijn bedriegt, het is dringen geblazen met alle zichtbare en onzichtbare menselijke activiteiten. 'Zonder dat je het doorhebt is er ongelooflijk veel gaande op het wad', zegt Frank Petersen van de Waddenvereniging. 'Er wordt gevisst, gerecreëerd, gebaggerd en naar gas geboord. Als je dat beseft, vraag je je af, hoe bestaat het dat dat allemaal tegelijk in de Waddenzee plaatsvindt.'

Niet gek dat de vele functies weleens met elkaar botsen, maar vooral met de functie van natuurgebied. Petersen: 'De Waddenzee is een heel kwetsbaar gebied. Bodem beroerende visserij heeft schadelijke effecten op de bodem en alles wat daarin leeft, bodemdaling door gas- en zoutwinning heeft negatieve effecten op de bereikbaarheid van voedsel voor vogels en recreatie kan ook verstorend zijn.'

Elke vorm van gebruik heeft consequenties.' Vooral in de stapeling van effecten van al deze activiteiten, ook wel de cumulatieve effecten genoemd, zit het gevaar. 'De gevolgen van een van de activiteiten is misschien wel te overzien, maar naast elkaar is het effect veel groter, en soms versterken ze zelfs elkaar.'

'Er wordt gevist, gerecreëerd, gebaggerd en naar gas geboord. Als je dat beseft, vraag je je af, hoe bestaat het dat dat allemaal tegelijk in de Waddenzee plaatsvindt'



Verstoring door vliegtuigen

Een voorbeeld van een diersoort die te maken heeft met zo'n optelling van schadelijke effecten is de scholekster. De aantallen gaan al vele jaren achteruit, maar één enkele oorzaak is niet aan te wijzen. Waarschijnlijk gaat het om een opsomming van bedreigingen.

Scholeksteronderzoeker Bruno Ens van SOVON Vogelonderzoek was afgelopen jaren betrokken bij een groot onderzoek (genaamd CHIRP, Cumulative Human Impact on biRd Populations) naar al deze factoren. 'Een ingewikkeld samenspel waarvan we nog lang niet alles hebben kunnen ontdekken', zegt Ens. 'Een van de zaken waar de scholeksters mee te maken hebben in de Waddenzee, zijn de sportvliegtuigen en vlieg oefeningen van Defensie boven de **Vliehors op Vlieland**.

Onze promovendus Gert-Jan van der Kolk heeft nauwkeurig in kaart gebracht welk type vliegtuig welke verstoring geeft. Sportvliegtuigjes en straaljagers blijken

verrassend genoeg maar weinig verstoring te geven, maar bij Hercules transportvliegtuigen van Defensie is er juist totale paniek onder de vogels.

Ze gaan dan massaal op de vleugels, waardoor ze tijd verliezen waarin ze normaal zouden eten, en ze gebruiken onnodig veel energie.' Al met al lijkt de opgetelde verstoring door vliegverkeer mee te vallen voor de scholekster, al gaf het onderzoek aanwijzingen dat de rosse grutto er meer last van heeft.

Bovendien komt ook bij de scholekster de geringe verstoring bovenop alle andere effecten die menselijke activiteiten hebben op het leven van de vogel. Zo worden ze ook geregeld opgeschrikt door recreanten. 'Op de Vliehors valt dat mee, juist doordat het een militair oefenterrein is, maar verderop op Vlieland, bij het Westerse veld, is dit in het vakantieseizoen wel een probleem. Scholeksters moeten daardoor naar andere hoogwatervluchtplaatsen zoals Richel. Dat is veel verder weg van hun foerageergebied.'



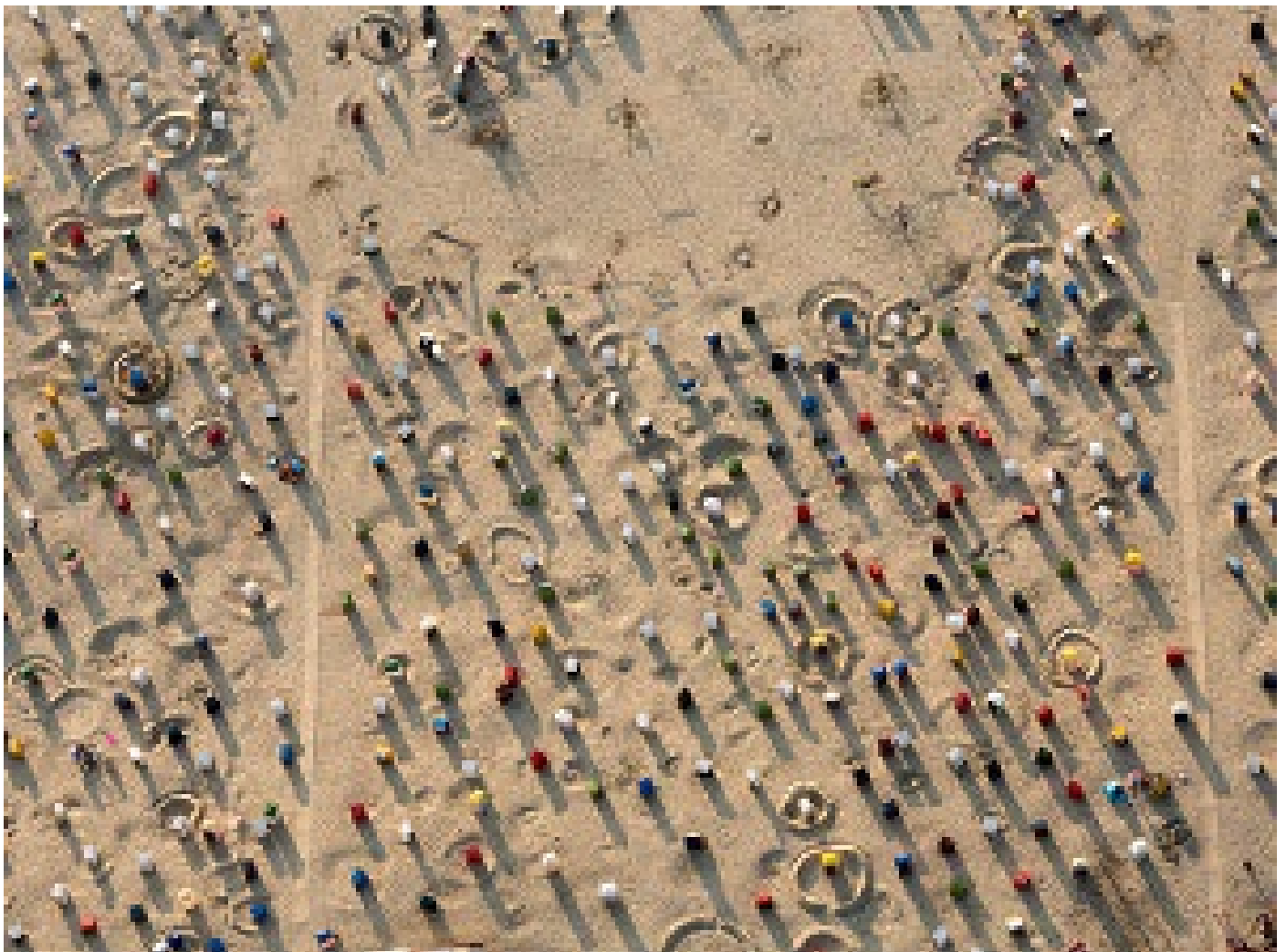
Lager broedsucces

De beschikbaarheid van voedsel is ook onderdeel van het probleem. De mosselvisserij in de jaren '80 heeft vrijwel alle mosselbanken weggevaagd, voor 50% van de scholeksters destijds een belangrijke voedselbron. Na lange afwezigheid keren de mosselbanken terug, maar bieden niet genoeg voedsel. Ens: 'Dat heeft te maken met

de opmars van de Japanse oester, een invasieve exoot. Het zijn steeds meer gemengde banken die voor een deel bestaan uit Japanse oesters. De grote oesters, daar kan de scholekster niks mee.'

Een van de zaken waar de Waddenvereniging zich zorgen om maakt, is bodemdaling. Dat gebeurt niet alleen door gaswinning, maar ook door zoutwinning. Die activiteiten versterken elkaar. De scholeksteronderzoekers zagen de gevolgen van bodemdaling op de kwelders van Ameland. Ens: 'De bodemdaling wordt op de kwelder niet overal gecompenseerd door opslibbing, en dus komt de kwelder lager te liggen.

Dat verhoogt de kans dat nesten van vogels die op de kwelder broeden, overstromen. Daar komt bij dat zomerstormen, die vaak leiden tot overstroming, ook zijn toegenomen.



Optelsom

Het onderzoeksproject CHIRP richtte zich ook op de broedgebieden van de scholekster in het binnenland. Het broedsucces is laag en dat komt onder andere door intensievere landbouw, predatie en klimaatverandering. Maar wat ook meespeelt is dat de vogels in slechtere conditie de winter uitkomen.

Dus wat er tijdens de overwintering in de Waddenzee gebeurt, bepaalt mede of ze later in het jaar succesvol kunnen voortplanten.

Als alle effecten van menselijk handelen en bijvoorbeeld veranderingen in het klimaat elkaar zo versterken, zou het logisch zijn alles in zijn geheel te bekijken voor er weer nieuwe activiteiten worden toegelaten. Dat is helaas niet het geval, merkt Petersen. 'Er wordt gekeken naar welke mogelijke schadelijke effecten die nieuwe activiteit heeft, maar niet naar welke andere activiteiten met schadelijke effecten er al zijn.'

Wat wij graag zouden willen is dat bij aanvraag van een vergunning voor een grote activiteit, ook de cumulatieve effecten meegenomen worden.'

Effecten waddengebied in kaart gebracht

Het lastige is, dat niemand goed weet wat het opgetelde effect is van al deze activiteiten. Daarom bracht de Waddenacademie eind vorig jaar een *Quick scan cumulatieve effecten Waddengebied* uit, die als basis dient voor een onderzoeksprogramma van NWO-NWA om de effecten van klimaatverandering én de cumulatieve effecten van menselijk handelen te onderzoeken.

Dat onderzoek neemt echter nog zo'n vijf jaar in beslag. Voor de uitkomsten bekend zijn, moeten de autoriteiten heel terughoudend zijn met nieuwe vergunningen, meent Petersen. 'Ik hoop daarom dat de nieuwe minister van LNV voorlopig geen nieuwe vergunningen afgeeft voor bijvoorbeeld de aanleg van kabels en bestaande vergunningen voor zoutwinning en visserij tegen het licht houdt.'

Alles bij elkaar opgeteld wordt het een keer te veel. Als je nu nieuwe activiteiten toelaat zonder de effecten te kennen, is dat misschien net de druppel.'

Uit het WADDEN magazine

Dit artikel is verschenen in het WADDEN magazine van maart 2022. Tekst Koen Moons, foto's van Cris Toala Olivares en Marcel van Kammen. Wil je het magazine ook ontvangen? [Word lid van de Waddenvereniging](#) vanaf €27,- per jaar, steun ons werk en ontvang het magazine 4x per jaar in de (digitale) brievenbus.

Aan de aangesloten verenigingen van Regio Deltawateren

De provincie Zeeland is ingegaan op ons verzoek de Zeelandbrug weer tweemaal per uur te openen, in ieder geval dit zomerseizoen.

Bijgaand een tabelletje met alle gegevens.

Er zijn natuurlijk verenigingen die het niet nodig vinden naar al hun leden dit bericht door te sturen. U kunt ook een link geven naar de site van de provincie (staat onderaan het tabelletje) Maar voor het geval u wel bekendheid wilt geven: gebruik gerust dit tabelletje.

Info Watersportverbond, DeltaWateren



Bedientijden Zeelandbrug voor de scheepvaart

Zomerseizoen (1 april t/m 30 september)

De brug wordt tussen 05.55 en 23.00 uur bediend om 5 minuten voor half en 5 minuten voor heel.

Maar: op werkdagen in de spits, gaat de brug 1 keer per uur open.

Tussen 7 en 8 is de bediening om 7.20 uur. De bediening van 7.55 vervalt.

Tussen 8 en 9 wordt de brug alleen om 8.55 uur bediend.

Tussen 16 en 17 uur is de bediening om 16.25 en vervalt die van 16.55.
Tussen 17 en 18 uur wordt de brug alleen om 17.55 uur bediend.
Zie onderstaande tabel voor alle tijden.

werkdagen			zaterdag, zondag, feestdagen		
ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond
5.55	11.25 11.55	17.55	5.55	11.25 11.55	17.25 17.55
6.25 6.55	12.25 12.55	18.25 18.55	6.25 6.55	12.25 12.55	18.25 18.55
7.20	13.25 13.55	19.25 19.55	7.25 7.55	13.25 13.55	19.25 19.55
8.55	14.25 14.55	20.25 20.55	8.25 8.55	14.25 14.55	20.25 20.55
9.25 9.55	15.25 15.55	21.25 21.55	9.25 9.55	15.25 15.55	21.25 21.55
10.25 10.55	16.25	22.25 22.55	10.25 10.55	16.25 16.55	22.25 22.55

Uitzonderingen die het hele jaar gelden:

- Bij onvoorziene brugpassage van hulpdiensten opent de Zeelandbrug een half uur later.
- Als de brugopening van 7.20 uur vanwege passage hulpdiensten moet worden overgeslagen, dan opent de brug om 8.25 uur.
- Als de brugopening van 16.25 uur vanwege passage hulpdiensten moet worden overgeslagen, dan opent de brug om 17.25 uur.

Communicatie:

<https://www.zeeland.nl/actueel/bedieningstijden-sluizen-en-bruggen>

Marifoonkanaal 18

Watersportcursussen 2022

Vaarbewijs 1 en 2

Plaats

Bergen op Zoom
Breda
Dinteloord
Dordrecht

Dongen
Etten-Leur
Raamsdonkveer
Willemstad



YACHTCONSULT

Diverse cursussen

Marifoon basis	Praktijkcursus kajuitzeiljacht varen
GMDSS	Radar instructie en gebruik in de praktijk
GPS Praktijk	Gebruik elektronische zeekaarten
Kustnavigatie	Praktijkcursus

Nieuw: Yachtcharters/ Zeilen in de zon: Middellandse zee, Caribbean
(CWO vaarinstructeur)

CWO staat voor: Stichting Commissie Watersportopleidingen

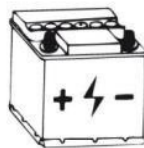
Postbus 129, 4700 AC Roosendaal

Tel.: 0165 546707

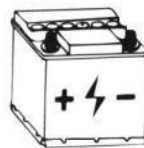
e-mail: rs@yachtconsult.com

www.yachtconsult.com

Een samenwerkingsverband van: **ANWB - HISWA - KNWV - RECRON**



ACCU'S



10% korting

Leden van deze watersportvereniging krijgen bij inlevering van deze advertentie **10% afhaalkorting**, op de Daveco accu's van 120, 150 en 200 A/h.



DAVECO ACCUVERKOOP BV
Leeghwaterstraat 19
4251 LM Werkendam
Tel: 0183-501016
Fax: 0183-502001
E-mail: info@daveco.nl
Website: www.daveco.nl

Prijzen: zie website!

**OUDE ACCU'S ZIJN GELD WAARD
- BEZORGEN MOGELIJK -**

Openingstijden:

Maandag t/m Vrijdag : 8.00 - 17.00 uur

Zaterdag : 8.00 - 13.00 uur

Voortgang hijsmast/helling onderhoud.

Het zal de regelmatige bezoekers van ons haventerrein niet ontgaan zijn: de botenhelling wordt momenteel behoorlijk op de schop genomen en daar hebben we naar verwachting nog een week of twee last van.

Omdat de helling wordt verbreed naar 4 meter, dient ook de positie van de hellinglier daarop aangepast te worden. Daarom is de motor met reductiekast en de bandtrommel gedemonteerd.

De elektromotor is momenteel in onderhoud en zal worden getest op capaciteit, de reductiekast krijgt onderhoud en het geheel komt omgekeerd op de betonnen sokkel te staan, om de hartlijn van de helling zo veel als mogelijk in lijn met de trekrichting van de lier te positioneren.

Tijdens de werken aan de helling is helaas ook een defect aan het hijsplateau ontstaan.

In tegenstelling tot het aparte plateau waarop de kraan staat, blijkt het daar naadloos tegenaan geplaatste betonnen hijsplateau destijds niet voorzien van heipalen en/of een bescherming tegen onderuit spoelen van zand. Wat we nu constateren is dat het hijsplateau door het intrillen van de stalen damwandprofielen voor de helling, in zijn geheel licht aan het verzakken is en daarvoor zijn we in overleg met partijen om op korte termijn een plan van aanpak te formuleren.

Voor de hijsbewegingen levert dit vooralsnog geen problemen op; dagelijks monitoren we de situatie en mocht daar iets in veranderen nemen we passende maatregelen.

Wel is het zo dat we voor schepen die nog UIT het water moeten voor knippen en scheren, een tijdelijke voorziening op het plateau maken om de onderwaterschepen te kunnen afspuiten.

Het plateau is nu nl niet meer waterdicht doordat er delen zijn gedemonteerd voor de helling en enkele voegen openstaan.

Op de vloer komt een (vrachtwagen)zeildoek met opstaande randen en met een pomp wordt het vervuilde water naar een kolk op het terrein afgepompt.

Omdat de verticale gordijnen op het plateau aan de hellingzijde momenteel onbruikbaar zijn, dient er bij het afspuiten rekening mee gehouden te worden dat er geen vervuiling buiten het plateau optreedt, de hijsploeg zal daar op toezien.

Voor eventuele vragen over het bovenstaande verzoeken wij u die te richten aan leden van het bestuur; bijna dagelijks is er wel iemand van de haven- of technische commissie aanwezig om vragen te beantwoorden.

Richard Van der Heijden
Namens Technische commissie

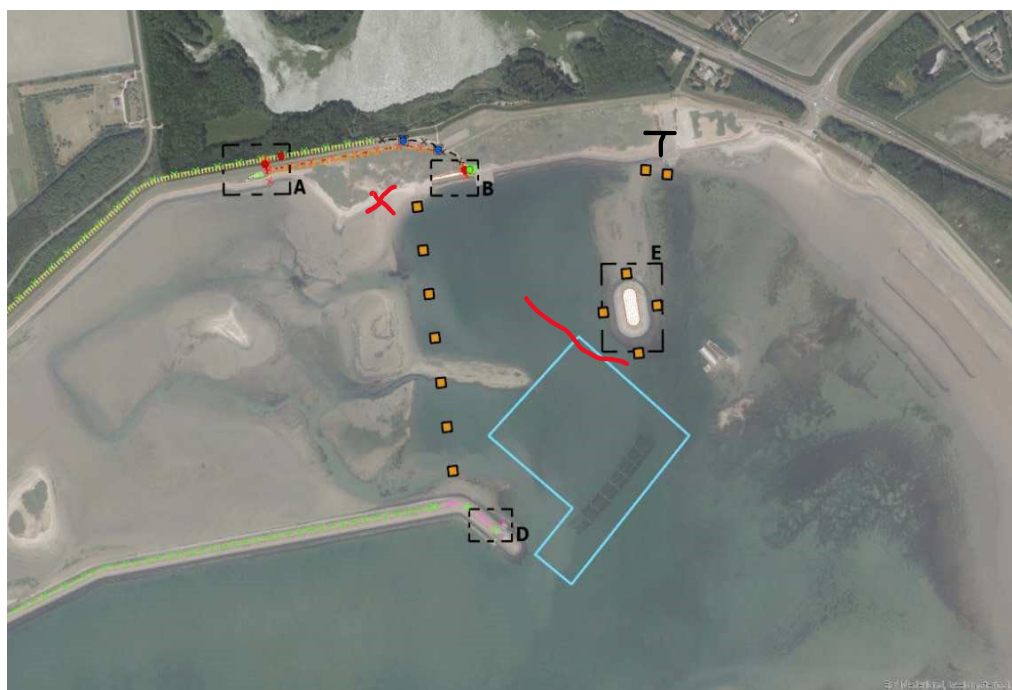
Ankerbaai Schelphoek.

Tussen Zierikzee en Burghsluis ligt aan de Hammen het natuurgebied Schelphoek. Het is overgebleven na de watersnoodramp van 1953. Het gebied is onderdeel van het Nationaal Park Oosterschelde, het wordt beheerd door Staatsbosbeheer. Gedeeltelijk is het gebied toegankelijk voor bezoekers, zowel over land als over water.

De toegang tot het intergetijdegebied aan de westzijde is verboden. Op de dijk staat een rasterhek (groen in de plattegrond), in het water wordt de grens aangegeven met palen (gele vierkantjes). Het rode kruis geeft een zandstrandje aan, dat helaas in het verboden gebied valt.

E is een vogeleiland (niet betreden). Tekstborden op de twee palen rechtsboven, bij de T, maken duidelijk dat men niet vanaf de wal naar het vogeleiland mag lopen.

Het gebied binnen de blauwe lijn is een zeeboerderij. Gele tonnetjes met rood-wit-rood topteken vertellen dat men niet tussen de grijze tonnen door mag varen.



De toegang naar het aantrekkelijkste deel van de ankerbaai loopt langs de rode lijn tussen het vogeleiland en de zeeboerderij.

De doorvaart is ongeveer 50 meter breed.

Wie voor anker ligt en met een bijboot naar de wal wil, moet ten oosten van punt B een geschikte plaats zoeken. Het is daar een harde oever. Pogingen om zand te storten zijn tot mislukken gedoemd, de stroom neemt het onverbiddelijk mee. Even verderop is er de trailerhelling bij T.

Deze tekst is opgesteld door de



Regio Deltawateren van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, in samenwerking met Rijkswaterstaat en Watersportvereniging Burghsluis. Zij aanvaarden geen enkele verantwoordelijkheid voor ongemakken en schade die zijn opgelopen bij het varen en ankeren in de Schelphoek. De tekst staat ook op internet: www.watersportverbond.nl > recreatie > in mijn regio > regio Deltawateren > ankeren Schelphoek

Jos Boone Watersport

Gespecialiseerd in:

- navigatie-apparatuur
- technische accessoires

- elektrische systemen
- dieselmotoren
- rubberboten
- veiligheidsmiddelen
- verfsystemen
- onderhoudsartikelen
- zeilkleding
- boeken en kaarten
- nautische geschenken

JOS BOONE B.V. is actief sinds 1975 en heeft zich ontwikkeld tot een vooraanstaand watersportbedrijf. De winkel is gelegen op het water, heeft een dieseltankstation en een eigen steiger voor bezoekers. We bieden een breed assortiment en advies op maat voor watersporter en vakman.

Jos Boone Watersport

Maisbaai 1 - Jachthaven Middelburg | Tel. 0118 - 62 99 13 | www.josboone.nl

Dealer van oa.

HONDA
MARINE

vetus



MASTERVOLT

PLASTIMO

MUSTO
PERFORMANCE

Raymarine

L' LOWRANCE
SIMRAD





Wij mogen ook uw plezierjacht verzekeren in onze volmacht op het *Yacht Account Robbe*

Varen vergt stuurmanskunst, verzekeren vereist vakmanschap. Op de uitstekende voorwaarden van het Yacht Account Robbe, zijn inmiddels talloze jachten verzekerd. Mede door het gunstige schadeverloop hebben wij extra korting kunnen bedingen. Heeft u schade dan kunt u op onze steun rekenen, daar alle schades via onze eigen volmacht snel en deskundig worden afgewikkeld.