

91

watersportvereniging de Schelde

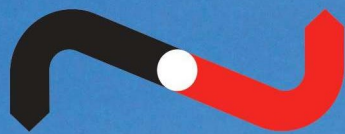


jaar

MARITIEM

Bergen op Zoom
2026





ROBBE

Financiële Raadgevers

Verzekeringen • Hypotheken • Belastingadvies

Dankzij onze volmacht bent u
verzekerd van persoonlijke
schadebehandeling

De beste verzekering
voor een plezierjacht?

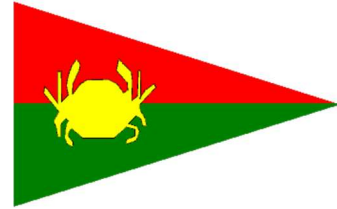
*Robbe helpt
je verder*

Heuvelstraat 5, 4901 KD Oosterhout NB • 0162 45 22 00 • info@robbe.nl • www.robbe.nl

Volg ons online



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



Correspondentie: WV De Schelde

Hoofdlocatie: Vermuidenweg 6
(havenkantoor) 4612 PK Bergen op Zoom
Havennr. 1536(voet/fiets) Tel: 0164-237472
Havennr. 1538(hijsplateau) www.wvdeschelde.nl
Havenmeester: Maurice van den Heuvel
E-mail: havenmeester@wvdeschelde.nl

Zeilclub ALW: Calandweg-Geertruidadijk
"Aan Lager Wal" "Zeilen op de
Binnenschelde" Calandweg 11
4612PG Bergen op Zoom.
Tel.: +31 6 30 67 07 23

ING: IBAN: NL88 INGB 0001 0779 49

Samenstelling van het bestuur:

B. Aertssen (Bram)
Voorzitter E-mail: voorzitter@wvdeschelde.nl

B. Lebeau (Ben)
Secretaris E-mail: secretaris@wvdeschelde.nl

Vacant
Voorzitter zeil en jeugd E-mail: vzjeugd@wvdeschelde.nl

H. Nijssen (Hans)
Penningmeester E-mail: penningmeester@wvdeschelde.nl

Vacant
2e Penningmeester



Vacant

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

Vacant

Algemeen Bestuurslid

Clubkrant

E. Willems

Redacteur clubblad

Clubhuis: Vermuidenweg
1536 4612 PK Bergen op Zoom
Clubhuisbeheer
Tel: +31 6 30 67 07 23
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





VOORWOORD van de Voorzitter,

5 april 2026

Geachte leden,

Het watersportseizoen is weer begonnen. Vorige week is het hijsseizoen van start gegaan en de eerste boten zijn inmiddels weer te water gelaten. Ook maken leden weer gebruik van de mogelijkheid om hun boot tijdelijk op de kant te zetten voor onderhoud, zoals een schoonmaak- of schilderbeurt.

De hijsmast was op tijd gereed en functioneert weer uitstekend. Alle lagers zijn vernieuwd en ook de giek is opnieuw geschilderd.



Het zal u niet ontgaan zijn dat de spanningen in het Midden-Oosten hebben geleid tot sterk stijgende olieprijsen. De oorlog tussen Iran, Amerika en Israël heeft wereldwijd gevolgen. In Zuidoost-Azië is brandstof inmiddels op rantsoen en het is afwachten hoe deze situatie zich in Europa ontwikkelt. Voor watersporters met een motorboot is dit een vervelende ontwikkeling: zij worden direct geconfronteerd met

hogere kosten. Ons advies is om, waar mogelijk, tijdig te tanken zodat u voldoende bereik houdt om bijvoorbeeld een andere haven aan te doen.

Voor zeilboten ligt dit anders; zij zijn minder afhankelijk van brandstof en kunnen grotendeels op de wind varen. Ook voor vakantiegangers blijft de situatie onzeker, zeker wat betreft de beschikbaarheid van brandstof onderweg. Elektrisch varen en rijden lijkt in dit opzicht een voordeel te bieden, maar de huidige ontwikkelingen laten zien hoe een regionaal conflict grote mondiale gevolgen kan hebben. Hoe dit zich verder zal ontwikkelen, is moeilijk te voorspellen. Blijf vooral genieten van het leven en laat u niet te veel beïnvloeden door deze onzekerheden.



Op 1 april is de containerterminal geopend. Tegelijkertijd zien we dat de containers aan de overzijde van de jachthaven grotendeels zijn verdwenen. Dit brengt meer rust in de haven; met name het nachtelijke

geluid is aanzienlijk verminderd. Desondanks blijft het een industriehaven, waar enige geluidsoverlast nu eenmaal bij hoort. Wat er met de vrijgekomen ruimte zal gebeuren, is nog niet bekend. Volgens de gemeente zal deze locatie opnieuw worden ingevuld met een watergebonden bedrijf.

Tijdens de ALV van 17 april zullen de heren van Essers – Gerben Spaargaren (Witteveen en Bos), Tim Withagen (Finance Manager Essers NL) en Richard Klaassen – ons meenemen in de toekomstige ontwikkelingen rondom de containerterminal.

Zij geven inzicht in hoe de situatie eruit gaat zien zodra de terminal operationeel is. Daarbij komt onder andere aan bod:

- de veiligheid bij het uitvaren van de haven
- de praktische gevolgen voor onze vereniging en leden

Het belooft een informatieve en belangrijke presentatie te worden. Het is dan ook zeker de moeite waard om bij deze ALV aanwezig te zijn.



In aanloop naar de recente verkiezingen hebben wij als bestuur twee informatiesessies georganiseerd voor raadsleden over de situatie van onze jachthaven. Alle politieke partijen zijn hiervoor uitgenodigd, maar helaas heeft niet iedereen gereageerd, ook niet na een herhaalde uitnodiging.

Tijdens deze sessies is het idee ontstaan om in het najaar, samen met alle betrokken partijen – waaronder de gemeente, Rijkswaterstaat, Brabants Landschap en Waterschap Brabantse Delta – een gezamenlijke beeldvorming ochtend/middag te organiseren om de toekomst van de jachthaven te bespreken. Ook de zeeverkeners waren hierbij aanwezig; zij ervaren vergelijkbare knelpunten.

Graag verwelkomen wij alle leden op de Algemene Ledenvergadering van 17 april.

Namens het bestuur,
Bram Aertssen, Voorzitter WV De Schelde



Update steigerwerkgroep ALW

Na een periode van tekenen en offertes opvragen door Erwin, en goedkeuring van het bestuur, is de steigerwerkgroep na een kort werkoverleg in januari (met Erwin, Marcel, Robert en Rob) voortvarend van start gegaan.

We begonnen met het loskoppelen van de steigers, het uit het water halen en het grondig afspuiten ervan.



Grote dank aan Coen van EPS Svanehøj voor het takelwerk! Al snel groeide de werkgroep met de inzet van Ronny, Leo, Bart, Dirk, Igor, Richard, Jan, Coen, Albert en Wim. Samen met het klusteam van de zeeverkeners en enthousiaste zelfwerkzaamheid-klussers uit de jachthaven is het zware tilwerk geklaard.

Tijdens de sloopwerkzaamheden kwamen we uiteraard de nodige uitdagingen tegen: versleten boutverbindingen en losgeraakte bekleding van de tempex drijfelementen. Al snel werd besloten om de steigers volledig uit elkaar te halen en grondig te reviseren.



Begin maart bereikten we het kantelpunt: van afbreken naar opbouwen. In de loop van de maand zijn alle 14 drijfbakken en 7 bovenframes

aangepakt. Het hoogtepunt volgde eind maart, toen de frames weer op de drijvers zijn geplaatst.

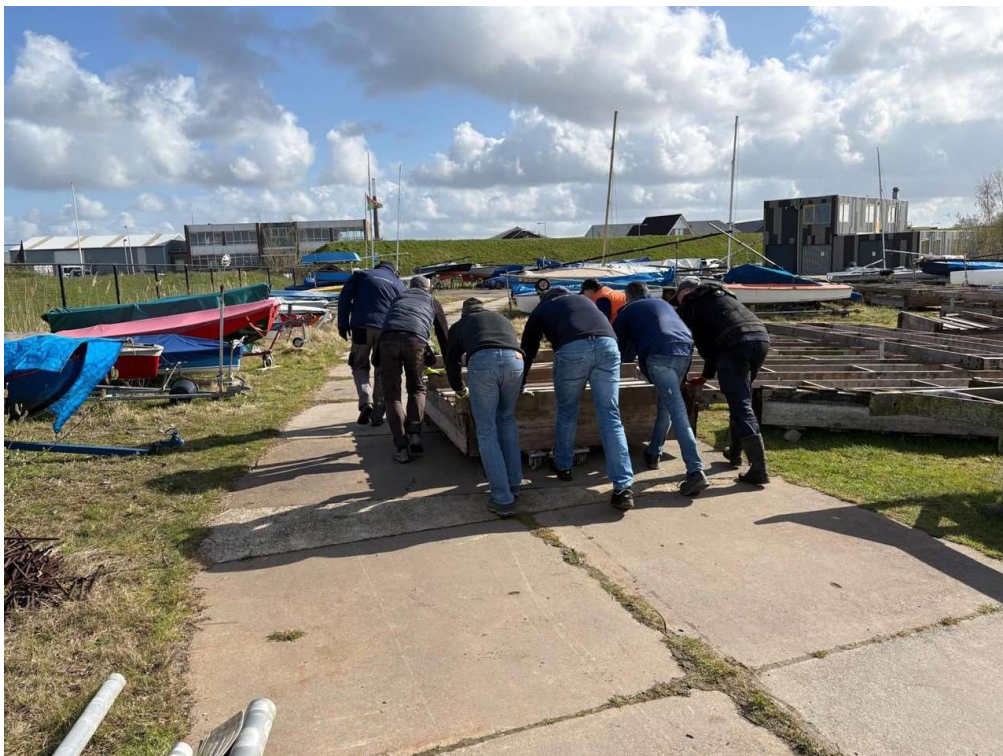


Voor de komende maand staat het bevestigen van de frames op de planning, net als het leggen van een compleet nieuw plankendek,

het opknappen van de vingersteigers en de voorbereidingen voor de tewaterlating.

Dank aan alle klussers voor hun vele uren inzet, en in het bijzonder aan Erwin voor zijn onvermoeibare energie en motivatie om dit project tot een succes te maken. Er ligt nog genoeg werk, dus kom gerust langs om te helpen – of om de werkgroep aan te moedigen!

van Rob Hoppenbrouwers





H.ESSERS



*Dé specialist in
watersport-
verzekeringen*

**Suydersee
Verzekeringen**

Sluisplateau 32
4424 BK Wemeldinge
Marc Bazelmans:
06-14035176

0227-712034 | info@suydersee.nl | www.suydersee.nl

De hijscapaciteit van de botenkraan en mastenkraan...hoe zit het nou eigenlijk ?

Deze vraag komt elk jaar wel een keer voorbij, meestal als leden een ander -zwaarder- schip kochten, of als nieuwe leden of passanten met hun schip naar onze haven komen en gehesen moeten worden.

Het antwoord op deze vraag vinden wij in het kraanboek, waarin alle eigenschappen, uitgevoerde periodieke keuringen en onderhoudswerkzaamheden moeten worden vermeld.

Voor onze botenkraan uit 1976 geldt, dat deze is goedgekeurd voor een maximale hijslast van 15 ton, onder de hijshaak, bij een vlucht van 11 meter. Dat laatste is de horizontale afstand van de mast tot het hijspunt van de giek en die is bij ons afgestemd op de positie van de haak, midden boven het hijsplateau.

Echter, behalve het te hijsen schip, hangt er onder de haak als éérste gewicht het zgn hijsjuk, met een eigen gewicht van 800 kg, alsmede de kabels, haken met eventueel verlengstroppen en de hijsbanden. En dát onderdeel wordt vaak vergeten, of over het hoofd gezien.

Dat maakt dat het maximaal te hijsen bootgewicht is vastgesteld op 14 ton. Niet méér, en daar valt niet over te marchanderen. Dat er bij de verplichte keuringen door Liftal BV met statisch hogere testgewichten gewerkt word, is namelijk geen vrijbrief om dan ook maar zwaardere schepen te hijsen. Die testen vinden namelijk plaats met een waterzak, bóven de helling, waar bij eventuele breuk (en die komen wel eens voor!) alleen een hoop water op de grond valt, zonder omstanders in de buurt. Onnodig te bedenken wat er gebeurt als er door een defect of overbelasting een te zwaar schip uit de kraan valt.

In zo'n geval zullen de arbeidsinspectie en schadeverzekering onderzoeken of de toegestane hijslast niet werd overschreden. Het zal duidelijk zijn dat de vereniging hier geen enkel risico in mag nemen. Zelfs als een eigenaar verklaart dat hij alle verantwoordelijkheid voor het hijsen van zijn of haar zwaarder schip aanvaard, is dat géén vrijbrief om boven het vastgestelde maximum te hijsen: de vereniging blijft met haar hijsmeesters eindverantwoordelijk.

Voor schepen waarbij er twijfel aan het te hijsen gewicht bestaat, dient er vooraf door middel van de elektronische unster (weegschaal) vastgesteld te worden of het maximaal toegestane gewicht niet wordt overschreden. In gevallen waarbij de eigenaar redelijkerwijs kan weten dat zijn schip bij die grens zit, is het dus verstandig om preventief overtollig gewicht (tankinhouden, inventaris) te verwijderen.

Voor de mastenkraan is een maximaal hijsgewicht van 500 kg vastgesteld. Gezien de afmetingen van de masten op de bij ons liggende zeilschepen is dat ruim voldoende om veilig te hijsen.



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

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

Ereleden en leden van verdiensten

Bram Aertssen	Erelid
Jan Suijkerbuijk	Erelid
Maarten Veldhoen	Erelid
Nia Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Piet Suijkerbuijk	Lid van verdienste
Peter van de Water	Lid van verdienste



Infographics: Informatie over de Jachthaven en Aan Lager Wal

Beste leden,

Ter voorbereiding van gesprekken met gemeenteraadsleden van Bergen op Zoom, zijn 2 infographics ontwikkeld waarin kort en bondig de informatie over de Jachthaven van WV de Schelde en de informatie over Zeilclub Aan Lager Wal is samengevat.

Belangrijk onderdeel voor de gesprekken met de raadsleden waren de uitdagingen waarmee we te maken hebben. Voor de Jachthaven natuurlijk de toenemende professionele scheepsvaart en daarmee de afnemende veiligheid van ons, de passanten en van onze boten in de jachthaven en voor Zeilclub Aan Lager Wal de waterkwaliteit en de bevaarbaarheid van de Binnenschelde.

Door op deze link: <https://www.wvdeschelde.nl/infographics> te klikken kunt u de infographics downloaden. Zo kunt u eventueel aan belangstellenden de actuele informatie over onze vereniging vertellen en wat er zoal speelt aan mogelijke verbeteringen.

Groet,
Ben Lebeau





Jos Boone
watersport

Navigatie apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

Diesel- en GTL tankstation

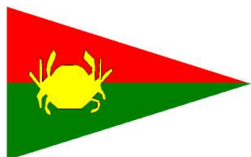
Al sinds 1975 **advies op maat**
en ruime voorraad op ons
winkelschip in Middelburg



 **vetus** CENTER

josboone.nl

Jachthaven Middelburg / Maisbaai 1 / 0118 629 913 / info@josboone.nl



Aan de leden en begunstigers van
W.V. "DE SCHELDE" te Bergen op Zoom.

Uitnodiging van de algemene (voorjaars) ledenvergadering 2026

Datum: Vrijdag 17 april 2026

Plaats: **Clubhuis Eetcafé 't Haventje, Vermuidenweg 4, BoZ**

Aanvang: **19.30 uur**

Definitieve agenda:

- 1 Opening.
 - 2 Presentatie van externe sprekers van de firma Essers, Gerben Spaargaren (Witteveen en Bos), Tim Withagen (Essers NL), Richard Klaassen (Essers MCT)
 - 3 Overleden leden
 - 4 Vaststellen notulen ALV 21 november 2025. (Vanaf 7 april te vinden op het besloten deel van onze website of een papieren versie af te halen op het havenkantoor)
 - 5 In- en uitgaande post
 - 6 Financieel jaarverslag 2025 (vanaf 7 april te vinden op het besloten deel van onze website of een papieren versie af te halen op het havenkantoor)
 - 7 Verslag kascontrolecommissie.
 - 8 Vaststelling van het financieel jaarverslag 2025.
 - 9 Benoeming nieuwe leden kascontrolecommissie.
 - 10 Bestuur mutaties:
 - Secretaris: Het bestuur draagt Dhr. Ben Lebeau voor als secretaris.
 - 2^e Penningmeester: Het bestuur draagt Mevr. Caroline Hopmans-Bovee voor als 2^e penningmeester
 - Voorzitter Zeilclub Aan Lager Wal: Het bestuur draagt Dhr. Rob Hoppenbrouwers voor als voorzitter ZcALW.
 - Voorzitter Activiteitencommissie: vacature.Leden die deze functies ambiëren kunnen zich melden bij de secretaris.
- Reglementair aftredende leden:
- Penningmeester, Dhr. Hans Nijssen, is herkiesbaar,
 - Voorzitter Technische commissie, Dhr. Richard van der Heijden, is niet herkiesbaar en de functie is dus vacant.
- Leden die deze functies ambiëren kunnen zich melden bij de secretaris.
- 11 Pauze
 - 12 Bestuur mededelingen van de commissies
 - 13 Rondvraag.
 - 14 Sluiting

Hopende u allen te mogen begroeten;
Namens het Bestuur,

Bram Aertssen,
Voorzitter.



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](https://www.LambWeston.eu) en laat je inspireren. Er is een zee aan mogelijkheden.

Windparken veranderen stroming en temperatuur in de Noordzee



Tegen 2050 zal de offshore windenergie in de Noordzee naar verwachting meer dan tien keer zo groot worden. Onderzoekers van het Helmholtz-Zentrum Hereon hebben voor het eerst de lange termijn impact van dit grote aantal windparken op de hydrodynamica van de Noordzee geanalyseerd.

Het resultaat: het huidige patroon kan op grote schaal veranderen. De studie benadrukt benaderingen om potentiële risico's voor het milieu in een vroeg stadium te minimaliseren. Het werk werd onlangs gepubliceerd in *Communications Earth & Environment* van The Nature.

Offshore windturbines veranderen de lucht en oceaanstromingen. De rotors winnen windenergie en beïnvloeden de stromen aan het oppervlak, terwijl de turbinepilaren onder water als obstakels fungeren en de getijdenstromen vertragen. Deze wake-structuren, bekend als wake-effecten, interageren met elkaar en bepalen de complexe fysieke impact

van offshore windparken. Een onderzoeksgroep onder leiding van geofysicus Dr. Nils Christiansen van het Hereon Institute of Coastal Systems – Analysis and Modeling heeft nu voor het eerst de effecten van beide fenomenen samen geanalyseerd en hun omvang berekend voor het scenario tot 2050.

De studie toont aan dat de interactie van wake-effecten leidt tot verminderingen van pieksnelheden en veranderingen in stromingsfrequenties in de Duitse Bocht. “Onze simulaties schetsen een nieuw, fijn gestructureerd stromingspatroon dat niet alleen zichtbaar is binnen de windparken, maar zich ook kan verspreiden over de Noordzee met de oppervlaktesnelheden die tot wel 20 procent vertragen in een expansiescenario voor 2050,” zegt Christiansen.



Dit kan leiden tot grootschalige veranderingen in sedimenttransport of het mengen van

zeewater. Deze factoren vormen ook het mariene ecosysteem. Daarnaast hebben de veranderingen in het stroompatroon ook gevolgen voor de nauwkeurigheid van stroomvoorspellingen, die bijvoorbeeld relevant zijn voor scheepvaart, maar ook voor rampenbeheer, milieubescherming en visserij.

Info: Helmholtz-Zentrum

Op deze vijf locaties komen watersporters het vaakst in de problemen

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) lanceert een hotspotkaart met vijf locaties waar watersporters vaak in de problemen komen. De kaart is onderdeel van de campagne '**Ga goed voorbereid het water op**'. Dat de Biesbosch ook bij deze risicogebieden hoort, wordt door veel schippers onderschat.



De Waddenzee, het IJsselmeer, de Randmeren en de Zeeuwse wateren: dat zijn volgens de KNRM de plekken op het water waar watersporters het vaakst vastlopen vanwege ondieptes, weeromslag of getij. De KNRM-hotspotkaart brengt deze gevaarlijke punten in beeld om schippers te waarschuwen voor de gevaren op het water. Een plaats die verrassend genoeg ook op de kaart staat: de Biesbosch.

Een onderschatte hotspot

Als er een plek is waar veel watersporters geen problemen verwachten, is het de Biesbosch. Op een zomerse dag gaat alles wat drijft hier het water op en wordt aangelegd bij de vele eilandjes. De plek wordt door de **KNRM** niet voor niets 'de grootste camping op het water' genoemd.

Maar onderschat dit vaargebied niet! Het water rondom Dordrecht is een van de drukste vaarknooppunten van Europa. Hier komen binnenvaart, zeevaart en pleziervaart samen. Er varen dus allerlei soorten schepen: van zeeschepen tot zeilers en kano's. Zelfs voor ervaren schippers is dit een uitdagend gebied.

Het getij

Naast de grote hoeveelheid verschillende schepen is er ook nog het getij dat voor problemen kan zorgen. Na een dagje aanmeren bij een eiland kan het water ineens gezakt zijn. De boot kan daardoor vast komen te liggen op ondieptes, strekdammen en kribben die vlak onder het



wateroppervlak liggen. Als dit gebeurt, adviseert de KNRM: probeer eerst zelf los te komen, door alle opvarenden aan een kant te zetten en de boot voorzichtig los te duwen. Lukt dit niet? Schakel dan pas een reddingsboot in.

Wees voorbereid

Vorig jaar kwam de KNRM rond de driehonderd keer in actie vanwege boten die in de problemen kwamen. Met de hotspotkaart als onderdeel van de campagne '*Ga goed voorbereid het water op*' adviseert zij de watersporters: wees voorbereid en ken je vaargebied.

HET HELE JAAR

AUTOMATISCH SPAREN VOOR ONZE CLUB

EN VOOR JEZELF!

1

SCAN

de QR-code om onze clubkaart te activeren

2

KOPPEL

je bankrekening veilig in de privacyvriendelijke Dappre app

3

SPAAR

door simpelweg te pinnen bij deelnemende ondernemers

Geen account nodig!

Kijk bij 'spaar hier' in de Dappre app voor alle spaarlocaties in Nederland!



**SCAN DE CODE
EN BEGIN DIRECT!**



OF GA NAAR

DAPPRE.COM/KIESJECLUB

Op kraamvisite bij Oyster Heaven – waar winst en natuur samen opgroeien



In het Veerse Meer probeert Oyster Heaven Zeeuwse platte oesters uit te zetten, om zo verdwenen riffen te herstellen en biodiversiteit op te krikken.

Een bont gezelschap meldt zich op een grijze, maar zachte najaarsochtend bij Oyster Heaven, een bedrijfje op een klein industrieterrein bij Kamperland, aan het zuidelijke uiteinde van de Oosterscheldekering. In een onooglijk gebouwtje worden enkele journalisten, culinaire influencers en fotografen hartelijk ontvangen met Zeeuwse bolussen. En, oh ja, voormalig topatlete Dafne Schippers is er ook, met hond Mexx. Daarover later meer.

Het gezelschap is op kraamvisite, zou je kunnen zeggen. Want even verderop zijn bij een kweker onlangs weer talloze kleine oesterlarfjes uitgekomen, die hier bij Oyster Heaven verder zullen opgroeien. Niet om te worden opgegeten als ze eenmaal volgroeid zijn, maar om de natuur te redden.

Verstand hebben van kapitaal om de wereld te verbeteren

De initiatiefnemer is de Brit George Birch (34), die met zijn lange haar en wollen muts op het eerste gezicht helemaal op zijn plek is op en rond het water. Hij studeerde ecologie en evolutionaire biologie in Edinburgh, maar trok naar Rotterdam voor een MBA-opleiding aan de Erasmus Universiteit. Een bewuste keuze: 'Ik was ervan overtuigd dat als ik iets wilde verbeteren in de wereld, ik verstand moest hebben van financiële systemen en kapitaalstromen.'

Maar de financiële sector kon hem niet lang bekoren en vanuit Rotterdam was Zeeland niet ver weg.



De kusten waren onverwoestbare onderwatersteden

De kust deed hem denken aan het landschap van zijn kinderjaren. Hij kreeg er na enige tijd de mogelijkheid zijn kennis van ecosystemen en financiën te combineren met het uitzetten van oesters in het Veerse Meer.

Ruim honderd jaar geleden waren de kusten van de Noordzee voor 20 procent bedekt met oesterriffen, legt Birch uit. Ze vormden onverwoestbare onderwatersteden, waar talloze andere dieren zich konden voeden en verschuilen.

Daarnaast spelen oesters een belangrijke rol bij het op peil houden van de waterkwaliteit. Eén enkele oester filtert elke dag 200 liter water. Birch wijst naar een aquarium met een paar oesters waarin een medewerker net een emmer troebel water heeft gekieperd: 'Het water in die bak is over een paar uur volledig helder. Dankzij de oesters.'

Commerciële visserij, parasieten en een ijskoude winter

Bovendien vormden die honderdduizenden oesters, allemaal vastgeklonken aan de bodem en aan elkaar, een zeer robuuste kustverdediging. Birch toont een kaartje van ruim een eeuw geleden waarop de oesterriffen staan ingetekend. 'Het is bijna allemaal verdwenen. Weggevist en opgegeten,' zegt Birch. 'Rond 1870 visten vooral Britse vissers in korte tijd enorme hoeveelheden oesters uit zee, tot er een omslagpunt werd bereikt waarop de soort zichzelf niet meer in stand kon houden.'

Naast de commerciële visserij hadden de oesters ook te kampen met parasieten, verstoring van de bodem en een ijskoude winter in 1963.

Oesters een handje helpen

Oyster Heaven, opgericht in 2022, probeert nu de oesters een handje te helpen om weer van die riffen te gaan vormen. Projectleider bij Oyster Heaven Femke van Toor leidt rond over het terrein om te laten zien hoe dat gaat.

Het oestersubstraat, het zaad, is ingezaaid in de inkepingen van blokken met een open structuur, die in het Limburgse Brunssum worden gebakken. Op elk blok zitten 85 tot 150 baby-oesters, maar met het blote oog zijn enkel wat stipjes te zien.

Initiatiefnemer George Birch

De aanwezigen mogen zelf tellen, om zo te ervaren wat de medewerkers van Oyster Heaven zoal doen. Het is een nauwkeurig werkje, maar noodzakelijk om goed bij te kunnen houden hoeveel oesters straks het water in gaan.



De wijde wereld in: het Veerse meer

De geribbelde, rood-bruine blokken, *mother reefs*, ofwel moederriffen, worden op pallets gestapeld, onder water gezet en gevoed met algen die op het terrein van Oyster Heaven worden gekweekt. Zo groeien de oesters in enkele weken tijd op tot jongvolwassen exemplaren, klaar om de wijde wereld in te trekken. Of nou ja, wijde wereld... het Veerse Meer, want daar worden ze uitgezet.

Oyster Heaven bevindt zich in de beginfase van het project Asta, waarbij de komende tijd op elke uitzetdag zo'n 45 pallets boordevol oesters worden neergelaten.

Zeeland versus Japan

De vele namen op veel menukaarten doen anders vermoeden, maar in feite is de oesterpopulatie in Nederlandse wateren erg overzichtelijk. Vroeger had je alleen maar de inheemse platte oester (*Ostrea edulis*), oftewel de Zeeuwse platte genoemd. Ook elders in de Noordzee kwam deze oester voor, wellicht wat groter of kleiner, afhankelijk van de temperatuur van het water en het voedselaanbod, maar in feite dezelfde oester. In de jaren zestig, toen de platte onder meer door ziektes was gedecimeerd, werd de Pacifische of Japanse oester (*Crassostrea gigas*) geïntroduceerd. In de handel kreeg deze de naam creuse. De aanduiding 'Zeeuwse oester' kan verwarrend genoeg op beide soorten slaan.

De creuse is minder gevoelig voor ziektes en bleek goed te gedijen. Toch klopt volgens Femke van Toor van Oyster Heaven het verhaal niet dat deze invasieve exoot de platte oester heeft verdreven. Hun ideale leefgebieden zijn nèt even anders: de platte gedijt het best op 1 tot 10 meter diepte, terwijl de creuse het juist goed doet op droogvallende platen en heel ondiepe riffen. Daardoor is de creuse beter zichtbaar en lijkt hij dominantier.

Het gezelschap gaat iets zuidelijker, bij Oranjeplaat, mee het water op om te zien hoe dat gaat. Een bootje met een hijskraan tilt de pallets een voor een overboord en dropt ze met een grote plons het water in, waarna ze een meter of 3 tot 5 dieper op de bodem belanden.

Enkele duizenden oesters per keer, met als doel om voor het eind van 2025 ongeveer vier miljoen oesters te hebben uitgezet. Dat wordt gezien

als de kritieke massa die nodig is om op eigen kracht een rif te laten bestaan. Het experiment wordt uitgevoerd op een perceel van een visser met wie afspraken zijn gemaakt, legt Van Toor uit.

Waarom is voormalig topatlete Dafne Schippers aanwezig?

De gasten mogen ieder hun eigen, zelf getelde blok het Veerse Meer in gooien. Ook Dafne Schippers. En nu we alles weten over de oester, worden we toch wel benieuwd naar de redenen van haar aanwezigheid. Dat blijkt te maken te hebben met de trouwe Australian shepherd Mexx, die zich voorbeeldig gedraagt aan boord. Schippers is na haar actieve topsportcarrière gevraagd om ambassadeur te worden van Purina, een merk in diervoeding van foodgigant Nestlé.

Als de verslaggever de link zichtbaar nog altijd niet begrijpt, legt een woordvoerder van Purina uit dat het bedrijf een van de partners is van Oyster Heaven, omdat het graag bijdraagt aan herstel van de oceanen. En dat is weer zo'n belangrijk thema omdat Purina voor zijn kattenvoer enorme hoeveelheden vis verwerkt. Dus ziet het bedrijf het als zijn plicht om iets terug te doen voor de zee.

Oyster heaven is geen ideële stichting, maar een commercieel bedrijf

Het sluit goed aan bij de visie van Birch, die Oyster Heaven heel bewust niet als een ideële stichting heeft opgezet, maar als een commercieel bedrijf met een businessmodel.

Veel bedrijven ontkomen er tijdens hun productieprocessen niet aan dat ze schade toebrengen aan de natuur of veel beslag leggen op natuurlijke bronnen. In de visie van Birch biedt Oyster Heaven hun de mogelijkheid om hun ecologische voetafdruk te verkleinen, door te investeren in oesterriffen die leiden tot natuurherstel.



Opstelling waarin eigen algen worden gekweekt die dienen als voeding voor de oesters. Beeld: G.A. Dijkstra

Om hoeveel geld het precies gaat, wil Purina niet zeggen, behalve dat het 'miljoenen euro's' zijn. In ruil daarvoor levert Oyster Heaven geen tastbaar product, maar de belofte, over een tijdje hopelijk ondersteund door meetbare data, dat de projecten inderdaad tot significante verbetering van de natuur hebben geleid.

Wat zijn de effecten op lange termijn?

Het zal nog een aantal jaren duren voordat echt duidelijk wordt wat de effecten op langere termijn zijn. In die tijd vergaan de kleiblokken en groeien de oesters aan elkaar tot een natuurlijk rif, dat op zijn beurt weer een rijke biotoop vormt voor andere dieren. Een volwassen oester brengt miljoenen larven voort, waarvan er bij gunstige omstandigheden ongeveer vijfduizend tot oesters uitgroeien.

Birch en Van Toor rekenen erop dat er de komende jaren op meer plekken projecten kunnen worden opgezet om oesterriffen te herstellen. Birch: 'Honderd miljoen nieuwe oesters in 2030 in Europa, dat is het doel.'

Varen met KansPlus – 6 september

Beste leden,

Op 6 september gaan we als vereniging weer varen met KansPlus: een dag varen voor mensen met een beperking. Twee jaar geleden hebben we dit na lange tijd weer opgepakt, en dat was een groot succes.



Zwerver 3

Samen met KansPlus en Stichting Willy Mol zijn we al een tijd bezig om er opnieuw een mooie en onvergetelijke dag van te maken. Daar hebben we jullie hulp hard bij nodig.

De vraag is dus: **vaart u weer mee?**

Deze dag kan alleen doorgaan als er genoeg watersporters meedoen.

U kunt zich aanmelden bij de secretaris of bij mij. Let op: uw boot moet verzekerd zijn, zowel voor uzelf als voor de opvarenden.



We hopen op veel aanmeldingen!



Namens KansPlus en Stichting Willy Mol,

Met vriendelijke groet,

Bram Aertssen

Voorzitter WV De Schelde

"Bram Aertssen" voorzitter@wvdeschelde.nl

secretaris@wvdeschelde.nl

Kustwacht start met monitoren rond windparken op zee

Sinds 1 oktober 2025 heeft de Kustwacht er een nieuwe taak bij: het monitoren van scheepvaartverkeer op zee dat dichtbij windparken en vaarwegen vaart.



Op de Noordzee is er steeds minder bewegingsruimte, onder meer door de toename van scheepvaart en de uitbreiding van het aantal windparken op zee. Dit betekent ook dat er meer veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. Daarom is [Vessel Traffic Monitoring](#) (VTMon), ofwel scheepverkeersmonitoring in het Nederlands, in het leven geroepen. VTMon is niet hetzelfde als verkeersbegeleiding: de focus ligt op het voorkomen van ongelukken en niet op het begeleiden van de scheepvaart. Er vindt alleen interactie met de scheepvaart plaats wanneer er bijvoorbeeld dreigend gevaar of risicovolle situaties worden gesignaleerd. Zo kan de Kustwacht sneller ingrijpen als er iets mis dreigt te gaan.

Vorbereiden op de toekomst

Met de VTMon-taak bereidt de Kustwacht zich voor op de toekomst. Nu is het nog redelijk overzichtelijk op de Noordzee. Maar de plannen en vooruitzichten voor 2050 laten zien dat het heel druk gaat worden op

zee. Om het veiligheidsniveau voor de scheepvaart hetzelfde te houden zijn daarom maatregelen nodig.

In onderstaande afbeelding zie je een schets van de situatie op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee anno 2023 en de plannen hoe de situatie er in 2031 uit zal gaan zien.



Infographic [Scheepvaartveiligheid](#), Noordzeeloket

Sinds 1 oktober is de VTMon-desk 24/7 operationeel. In de eerste jaren wordt met name praktijkervaring opgedaan om VTMon te verbeteren en aan te passen aan de groei van het aantal windparken. Dit geeft inzicht in welke apparatuur en digitale ondersteuning de VTMon-operators mogelijk nodig hebben en wat voor hen een realistisch takenpakket is.

Meer informatie

Nieuwsgierig wat de regels zijn voor varen in windparken? In ons artikel [Veilig varen rond windparken op zee](#) lees je wat het verschil is tussen een doorvaartpassage en vrij doorvaart, hoeveel afstand je moet houden tot windturbines en nog veel meer!



Beton Centrale West Brabant (locatie de Schelde)

Synthesebaan 2

4612 RB Bergen op Zoom

Beton Centrale West Brabant (locatie de Mark)

Sint Antoinedijk 7

4751 SC Oud Gastel

Contact Planner: 0165-311699

Wij leveren ook aan particulieren klanten



Varen op de rivier met stroming: waar moet je op letten?

Varen op een stromende rivier brengt speciale vaardigheden met zich mee. Waar moet je op letten?



Onze rivieren zijn erg mooi en met de juiste kennis en voorbereiding kun je er veilig van genieten. Het is onder meer belangrijk dat je jouw eigen schip kent en weet hoe de recreatie- en beroepsvaart op de stromende rivieren zich gedragen.

Stroming op rivieren

Op de Nederlandse rivieren staat stroming. Voor de meeste rivieren zal deze stroom van hoog naar laag stromen. Onder andere op de Waal, Maas en de Rijn is dit het geval.

Er zijn ook rivieren waar de stroom wordt bepaald door het getij, de zogenoemde benedenrivieren. Hier wordt de stroomrichting dus mede bepaald door het getij, en kan tegen de hoogte in lopen. Voorbeelden van zulke benedenrivieren zijn de Hollandsche IJssel en de Lek.

Stroomsnelheid

De stroomsnelheid van de rivieren wordt vooral bepaald door de hoeveelheid toevoer van water. Bijvoorbeeld door regenval binnen het stroomgebied en smeltwater uit de bergen. Dit kan heel snel gaan, een stijging van 2 meter in 24 uur komt voor.

De stroomsnelheid hangt af van de combinatie van de hoeveelheid water (waterstand) en het verhang (het gemiddelde verval over een bepaalde afstand). Zo zal de stroomsterkte op verschillende delen van een rivier wisselend van sterkte zijn.

Waar moet je als schipper op letten?

Een aantal belangrijke zaken om te weten voordat je op een stromende rivier gaat varen zijn:

- Stroomsnelheid
- Op- of afvaart
- Manoeuvreren
- Invaren haven of nevenwater
- Tussen kribben

Stroomsnelheid inschatten

Je zult de stroomsnelheid moeten inschatten. Vraag je van tevoren sowieso het volgende af:

- Is je boot geschikt om hier tegen de stroom in te kunnen varen?
- Heb je genoeg motorvermogen?

Hou er rekening mee dat op sommige rivieren een enorme stroming kan ontstaan, soms wel 8 tot 10 km/uur. Je zult dus een schip moeten hebben dat harder kan varen dan de stroomsnelheid. Zo niet, ga hier dan niet varen!

Het is lastig om actuele stroomsnelheden te vinden, ook omdat deze steeds veranderen. Op Waterinfo van Rijkswaterstaat kun je onder meer stromingsmetingen vinden met de tijdstippen waarop deze zijn gemeten.

Op- of afvaart?

Wil je weten hoe de beroepsvaart zich gedraagt op een rivier? Dan moet je het een en ander weten over stroming. De stroming op een rivier is minder in een binnenbocht ('de oord'), terwijl in de buitenbocht ('de hang') de stroming sterker is. Een opvarend binnenvaartschip kan dus kiezen voor de binnenbocht om brandstof te besparen, terwijl een afvarend schip juist de buitenbocht zal kiezen.

Door de grotere stroming is een buitenbocht vaak dieper dan een binnenbocht. Afhankelijk van de diepgang van een schip, kan een schip een keuze maken voor de plek op het vaarwater.

Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat een opvarend schip bij een bocht naar links de 'verkeerde wal' (bakboordwal) van de rivier wil aanhouden. Om dit aan te geven toont het opvarende schip een blauw bord aan de zijde waar je als afvarende het schip kunt passeren.

Manoeuvreren op stroming

Manoeuvreren met je schip wordt beïnvloed door stroom op- of afvaart. Stroomopwaarts varende je schip stilleggen lijkt eenvoudig. Gewoon gas terugnemen of achteruitslaan totdat je stilligt. Hou er wel rekening mee dat je onbestuurbaar wordt als je geen snelheid meer hebt ten opzichte van het water.

Stroomafwaarts je schip stilleggen is lastiger. Je schip wordt onbestuurbaar (geen druk meer op je roer). Een schip voorstrooms stilleggen is dan ook af te raden.

Zorg verder dat het anker gebruiksklaar ligt voordat je vertrekt. In geval van sterke stroming kun je ervoor kiezen om het anker klaar te leggen op het voordek. Zo kun je het in geval van nood direct inzetten en kun je erger voorkomen.

Haven of nevenwater invaren

Vaar nooit vanaf een stromende rivier met de stroom mee een haveningang of nevenvaarwater in. Je hebt al snel teveel snelheid en het gevaar bestaat dat je letterlijk 'uit de bocht vliegt' en tegen het havenhoofd botst.

Draai eerst op. Dit betekent dat je de kop van het schip richting de stroomrichting draait. Vaar daarna tegenstrooms op en draai rustig de haven in.

Ditzelfde geldt voor aanleggen: alleen tegenstrooms aanleggen is veilig. Dus ook hier geldt, eerst opdraaien en dan pas aanleggen.

Tussen de kribben

Veel jachtenschippers gaan stroomopwaarts steeds tussen de kribben varen. Dat heeft als voordeel dat je daar minder stroom tegen hebt. Soms heb je zelfs stukjes stroom mee. Dit komt doordat de stroom tegen de krib terugdraait, de zogenoemde 'neer'(stroom).

Als je tussen de kribben vaart, houd je daarmee ruimte op de rivier over voor de binnenvaart: je vaart immers uiterst stuurboordwal! Let wel goed op de diepte ten opzichte van de diepgang van je schip. Let verder goed op de kribben zelf; deze zijn bij hoog water soms slecht zichtbaar.

Gevaarlijke situaties

Een gevaarlijke situatie kan ontstaan als je dwars op de stroom ergens tegenaan wordt gedrukt. Bijvoorbeeld dwars tegen een brugpijler of dukdalf, of dwars tegen een afgemeerd schip. Je kunt dan omslaan, of eronder gedrukt worden. Vergis je niet, stroom kan enorme krachten uitoefenen op een schip dat ergens door tegengehouden wordt!

Dus nog even in het kort: bereid je reis goed voor, zoek de waterstanden op, houd je ankergerei gebruiksklaar en weet hoeveel stroom je kunt verwachten.

Goede, veilige vaart!

© Foto boven: Rijkswaterstaat/ Harry van Reeken

Onderwaternatuur: van druk naar herstel

Wageningen Marine Research

4-JUN-2025 - De onderwaternatuur in de Rijn-, Maas- en Scheldemonding en de Waddenzee staat onder druk. Toch zien onderzoekers van Wageningen Marine Research duidelijke mogelijkheden voor herstel. Twee recente studies tonen aan dat menselijke ingrepen zoals dammen, dijken en het uitdiepen van vaarwegen hebben geleid tot verlies van soorten, verstoring van processen en het verdwijnen van leefgebieden.

Doel en aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Programmatische Aanpak Gr



ote Wateren (PAGW), met een duidelijk doel: inzicht geven in wat er nodig is om de onderwaternatuur toekomstbestendig te maken. Op basis van literatuuronderzoek zijn de bouwstenen in kaart gebracht voor een sterk en veerkrachtig ecosysteem zoals verbindingen tussen leefgebieden, geleidelijke overgangen tussen zoet en zout water, een grote variatie aan soorten en natuurlijke processen die het landschap blijven vormen.

Zoet en zout uit balans

In de Rijn-, Maas- en Scheldemonding heeft de aanleg van de Deltawerken geleid tot een verstoring van het natuurlijke samenspel tussen rivier en zee. Veel natuurlijke overgangen van zoet naar zout

water zijn verdwenen, waardoor vissen worden gehinderd in hun migratieroutes. Zeegras, ooit talrijk aanwezig, is grotendeels verdwenen. Het gefragmenteerde systeem heeft geleid tot morfologische verstarring, afname van de waterkwaliteit en verlies van biodiversiteit.

Aantasting van biodiversiteit in de Waddenzee

De Waddenzee heeft te maken met vergelijkbare problemen. Door menselijk ingrijpen – zoals exploitatie van de natuur en de aanleg van dijken – zijn in het verleden 144 soorten verdwenen, waaronder zeezoogdieren, vogels en vissen. Door de stijgende zeespiegel en hogere temperaturen komen waardevolle natuurgebieden zoals wadplaten, kwelders en zandbanken onder druk te staan. Deze gebieden maken de Waddenzee juist zo bijzonder. Toch zijn er ook tekenen van herstel: zo is het areaal aan zeegras de afgelopen jaren weer toegenomen, onder meer rond het eiland Griend.

Gemengde mossel- en oesterbank in de Waddenzee (Bron: Oscar Bos)



foto: Oscar Bos

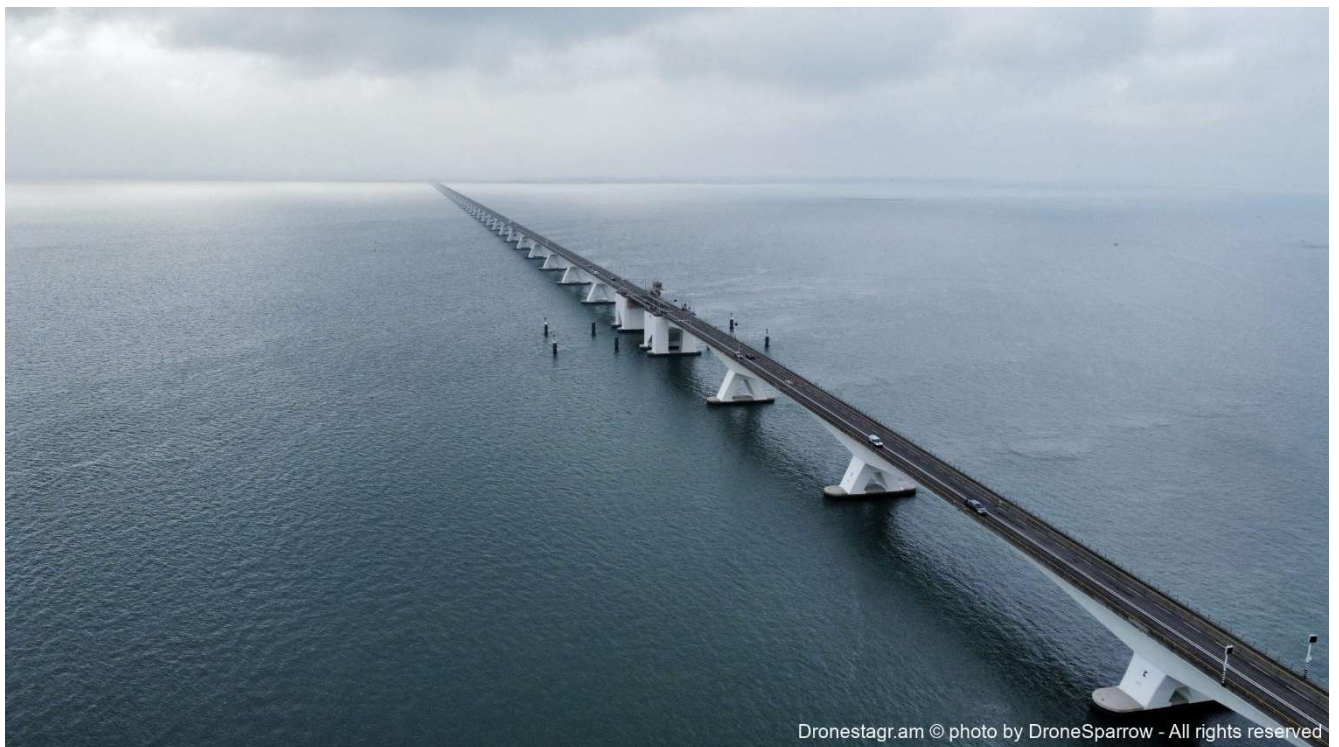
Vooruitzichten en herstelmaatregelen

Beide rapporten bieden ook perspectief op herstel. Herstelmaatregelen zoals het stimuleren van natuurlijke water- en sedimentstromen, het verbeteren van verbindingen tussen leefgebieden, de ontwikkeling van biobouwers zoals schelpdierbanken en zeegras, en het herstellen van geleidelijke overgangen tussen zoet en zout water kunnen bijdragen aan een sterker ecosysteem. Deze maatregelen passen bij het streefbeeld van de PAGW. Het doel voor 2050 is een samenhangend, natuurlijk en ecologisch rijk watersysteem waarin natuur en economie elkaar versterken.

Onderzoek: geen onveilige situaties op het water door halvering openingen Zeelandbrug

Ook deze zomer gaat de Zeelandbrug maximaal één keer per uur open. Dat heeft de provincie Zeeland besloten naar aanleiding van recent onderzoek. Daaruit blijkt dat watersporters het vervelend vinden om langer te wachten, maar dat dit niet leidt tot extra onveilige situaties of economische schade.

Joeri Wisse



Veel schepen kunnen gewoon onder de Zeelandbrug door varen, maar voor zeilboten met hoge masten moet de brug open. Tot en met 2023 werd de Zeelandbrug in de winter één keer per uur en in de zomer twee keer per uur bediend. Omdat er in de zomer vaak lange files ontstaan, besloot de provincie dat de brug voortaan op één vast tijdstip per uur opengaat.

Bijna een uur dobberen

Eigenaren van zeilboten waren niet blij met deze proef. De beperking maakt het lastiger om een tripje te plannen. Als je net te laat bent, lig je bijna een uur te dobberen. Zeker bij sterke stroming en veel golfslag is dat geen pretje. Critici voorspelden dat het aantal passanten in havens rond de Oosterschelde fors zou afnemen als gevolg van de maatregel.

Ook op de evaluatie van de proef kwam stevige kritiek. Het Watersportverbond vond dat veel te weinig mensen waren geïnterviewd en zette zelf een online enquête uit. Die vragenlijst werd meer dan 900 keer ingevuld: twee derde gaf de nieuwe bedieningstijden een onvoldoende. Bovendien gaven 125 mensen aan dat er onveilige situaties zijn ontstaan.



De Zeelandbrug gaat nog maar één keer per uur open.

Sandra Schimmelpennink

Ondanks de kritiek hield het provinciebestuur vast aan minder brugopeningen. „Om tegemoet te komen aan de bezwaren van het Watersportverbond en Hiswa-Recron monitoren we de komende tijd proactief eventuele onveilige situaties op het vaarwater en doen we onderzoek naar de economische impact van de maatregel”, zei Van der Maas een jaar geleden.

Die resultaten zijn er nu. Onderzoeksbureau Vrolijk concludeert dat het aantal passages in 2025 is gestegen, ook in vergelijking met andere sluizen, bruggen en routes in de omgeving. Volgens de onderzoekers is

het aantal passanten in havens rond de Oosterschelde in lijn met landelijke trends. Niets wijst op een relatie met de veranderde bedieningstijden van de brug.

Er wordt minder vaak voor één of twee schepen gedraaid, maar net zo vaak voor groepjes van zes schepen of meer

Bureau Vrolijk

Van extra onveilige situaties is geen sprake. Uit analyses blijkt dat het nieuwe bedieningsregime nauwelijks leidt tot drukker passages. „Er wordt minder vaak voor één of twee schepen gedraaid, maar net zo vaak voor groepjes van zes schepen of meer. Veiligheid door drukte voor de brug is daarmee geen issue”, concludeert Vrolijk. Ervaringen van brugwachters bevestigen dit.

Vrolijk heeft ook watersporters naar hun ervaringen gevraagd. Meer dan 600 mensen vulden een enquête in. De uitkomsten zijn niet heel verrassend. Vooral watersporters met een thuishaven rond de Oosterschelde balen ervan dat de brug maar één keer per uur opengaat. Deze groep meldt daarnaast drukte en rommelige situaties bij de brug en onvoldoende communicatie via de marifoon.

Volgens de onderzoekers is er winst te behalen met communicatie. „Veel schepen passen nét niet onder de brug door.” Goede communicatie over de actuele doorvaarthoogte, die afhankelijk is van het getij, is daarom van grote meerwaarde. „Een op grote afstand afleesbaar dynamisch bord met de hoogte is gewenst. Dit geldt voor de vaste onderdoorgang nabij het beweegbare deel van de brug én voor de doorgang tussen Kats en Colijnsplaat.”

Twee digitale borden

Het provinciebestuur neemt die aanbeveling over. Nog dit jaar worden twee digitale onderdoorvaartborden aan de Zeelandbrug bevestigd. Daarnaast zet de provincie in op beter overleg tussen de nautische sector en brugbeheerders en gaat gedeputeerde Daniëlle de Clerck aan het einde van het seizoen in gesprek met watersporters.

Bron: Joeri Wisse PZC

AGENDA

2026 W.V. "De Schelde"

April 2026

17 ALV

Mei 2026

2 Zaterdag (deel 1 / 2)
Openingstocht Wolphaartsdijk 2026
Watersportvereniging Wolphaartsdijk

3 Zondag (deel 2 / 2)
Openingstocht Wolphaartsdijk 2025
Watersportvereniging Wolphaartsdijk

September 2026

6 Zondag Varen met KansPlus
19 Zaterdag (deel 1 / 2)
Sluitingstocht Goes - De Werf Goes
20 Zondag (deel 2 / 2)
Sluitingstocht Goes - De Werf Goes

Oktober 2026

10 Zaterdag Waailappenrace
10 Zaterdag Mosselavond

November 2026

20 ALV

**Watersportvereniging
de Schelde**

