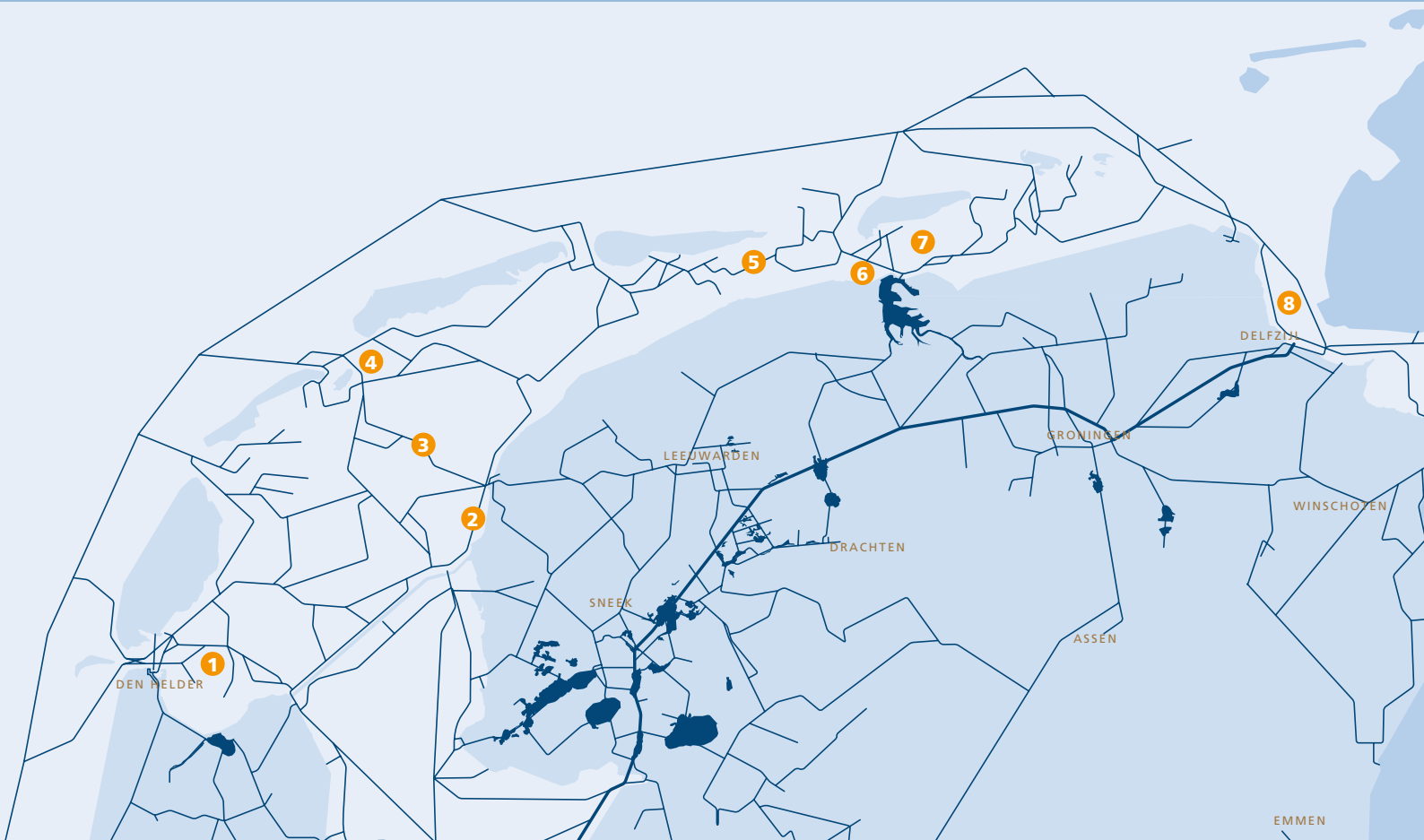




Routes over de Waddenzee



Voorwoord

De Waddenzee is niet alleen een uniek natuurgebied, het is ook een bijzonder vaarwater. In deze brochure – uitgegeven in het kader van het project ‘Varen doe je samen!’ – vindt u kaarten met de belangrijkste aanbevolen routes.

De kaarten laten zien hoe de recreatie- en beroepsvaart op een veilige en vlotte manier de Waddenzee kan bevaren. De kaarten geven aanbevolen vaarroutes aan, maar deze zijn niet bepalend en verplicht. Er zijn tal van andere routes mogelijk.

Houdt u zich aan de geldende verkeersregels als u op de Waddenzee vaart, kijk goed om u heen en laat duidelijk zien aan de andere vaarweggebruikers wat u gaat doen, zodat zij op tijd kunnen reageren. Varen op het wad vraagt kennis en ervaring. Het effect van de stroom en de variaties in diepte door het getij zijn specifiek voor dit vaargebied. Voordat u het wad op gaat, moet u weten hoe u hiermee om moet gaan.

De kaarten in deze brochure zijn gemaakt als aanvulling op de 1800-serie – de officiële zeekaarten voor kust- en binnenwateren 1801, 1811 en 1812 – en ze zijn niet geschikt voor navigatiedoeleinden. Gebruik dus altijd een recente kaart uit de 1800-serie en de ANWB-Wateralmanak. Wanneer u buitengaats navigeert, verdient het tevens aanbeveling om recente getijtafels, stroomatlassen en pilots van de Dienst der Hydrografie aan boord te hebben.



Op de zeekaarten en de 1800-kaarten werden tot medio 2006 diepten op getijwateren gekarteerd ten opzichte van het reductievlak Gemiddeld Laag LaagWaterSpring. Als gevolg van internationale standaardisatie is er sinds 2006 overgegaan naar het reductievlak Lowest Astronomical Tide (LAT). Let op: alle 1800-kaarten zijn tegenwoordig in LAT. De zeeverkeerscentrale Brandaris en zeeverkeerspost Schiermonnikoog geven waterstanden door in NAP, let op het verschil! Op de kaarten vindt u een tabel met NAP ten opzichte van LAT voor diverse plaatsen.

Kaarten lijken niet zo veel te veranderen, maar op getijdenwater is de meest actuele informatie onmisbaar voor veilige navigatie. Geulen en ondiepten verplaatsen zich voortdurend. Dicht bij het zeegat, waar het hard stroomt en veel deining is, zijn de grootste veranderingen. Daarom is het zaak dat u ook alle correcties in uw kaart zet. Elke week publiceert de kaartmaker de Berichten aan Zeevarenden (BaZ), waarin alle wijzigingen van de betoning staan vermeld. Op www.hydro.nl vindt u een database van de Berichten aan Zeevarenden. Deze brochure is tot stand gekomen met medewerking van de Convenantpartners (zie colofon), de Dienst der Hydrografie, het KLPD, de KNRM, ScheepsWijs Vaarcursussen en de Vereniging Wadvaarders.

Inhoudsopgave

Algemene vaarregels en de belangrijkste voorrangsregels	4
Reisvoorbereiding	4
Onderlinge communicatie	5
Plaats op de vaarweg	6
Veiligheid aan boord	7
Bruggen en sluizen	8
Algemene informatie	9
Wellevendheid	10
Tips voor de recreatievaart en beroepsvaart	12
Veilig varen op ruim water	13
Erecode voor wadliefhebbers	14
Naar het Wad vanaf de Noordzee	15
Meldposten op de Waddenzee	15
Knooppunt 5.1 Den Oever – Oudeschild – Den Helder	16-17
Knooppunt 5.2 Kornwerderzand – Harlingen	18-19
Knooppunt 5.3 Harlingen – Noordzee	20-21
Knooppunt 5.4 Vlieland – Terschelling	22-23
Knooppunt 5.5 Ameland	24-25
Knooppunt 5.6 Lauwersoog – Noordzee	26-27
Knooppunt 5.7 Lauwersoog – Schiermonnikoog – Eems	28-29
Knooppunt 5.8 Delfzijl	30-31

Leeswijzer

‘Goed zeemanschap’ is eigenlijk het belangrijkste artikel uit het Binnenvaartpolitiereglement (art. 1.04 BPR) en begint bij het goed voorbereiden van uw reis. We raden dan ook aan om voor vertrek eerst de teksten over de te passeren routes te lezen en vervolgens de kaarten te bestuderen. Een knooppunt is een specifieke locatie waar sprake kan zijn van een verkeersonveilige situatie. Zoals eerder vermeld, zijn de kaarten in deze brochure een aanvulling op de officiële kaarten en dus niet geschikt voor navigatiedoeleinden!

Wij zijn geïnteresseerd in uw opmerkingen. Daarmee kunnen we de boekjes zo actueel mogelijk houden. U kunt correcties op de bestaande of suggesties voor nieuwe routes of knooppunten aan ons doorgeven via de website www.varendoejesamen.nl of via info@varendoejesamen.nl

De makers hebben de Knooppuntenboekjes zo zorgvuldig mogelijk samengesteld. Niettemin kunnen er onvolkomenheden voorkomen door zetfouten of door gewijzigde situaties op het water. De gebruiker van de Knooppuntenboekjes blijft zelf eindverantwoordelijk voor een veilige vaart. U kunt geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze brochure. In alle gevallen wordt verwezen naar de letterlijke tekst van het Binnenvaartpolitiereglement, de BVA 1972 of de plaatselijk geldende reglementen en meest recente kaarten. De Stichting Recreatietoervaart Nederland sluit als uitgever van de Knooppuntenboekjes aansprakelijkheid voor schade en/of letsel als gevolg van het gebruik van deze uitgaven uit.

Het auteursrecht op het materiaal van Varen doe je samen! ligt bij de Convenantpartners die bij dit project betrokken zijn. Overname van plaatjes en/of (gedeelten van) teksten is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de Stichting Recreatietoervaart Nederland.

Handige links

www.getij.nl – voor o.a. getijgegevens

www.hydro.nl – voor o.a. Berichten aan Zeevarenden

www.knrm.nl – site van de reddingmaatschappij

www.waddenzee.nl – informatie over de Waddenzee

www.wadvaarders.nl – site van de vereniging Wadvaarders

www.varendoejesamen.nl – voor meer knooppuntenboekjes

www.cwo.nl – site van de Commissie Watersport Opleidingen

www.filo.nl/zeilen – informatie over weer en getij

www.ikpasopphetwad.nl – informatie over de Erecode voor Wadliefhebbers

www.scheepswijs.nl - theorie en praktijk cursussen Wadvaren



Algemene vaarregels

- Houd op het vaarwater zoveel mogelijk stuurboordwal (rechterkant) aan. Doe dit ook binnen de betonde vaargeul. Als u goed rechts vaart hebt u voorrang, ook op zeilboten en grote schepen.
- Pas uw koers en snelheid op tijd aan als u voorrang verleent aan een ander schip. Laat goed zien welke koers u vaart en geef elkaar de ruimte om te manoeuvreren.
- Voorkom gevaarlijke situaties en schade aan andere schepen door te letten op hinderlijke golfslag of zuiging van uw schip. Minder op tijd vaart.
- Een klein schip moet op zijn motor minstens 6 km/uur kunnen varen op grote wateren, rivieren en kanalen. Daar vaart immers ook de beroepsvaart.

Op www.varendoejesamen.nl vindt u meer informatie over 'veilig varen' en kunt u tevens dit informatieve Knooppuntenboekje als pdf downloaden.

De belangrijkste voorrangsregels

- Kleine schepen (tot 20 meter) verlenen altijd voorrang aan grote schepen (langer dan 20 meter). Veerponten, passagiersschepen, sleep- en duwboten en vissersschepen die in bedrijf zijn, hebben altijd de rechten van 'groot'. Ook als ze korter zijn dan 20 meter.
- Wie in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart, heeft voorrang op schepen die het hoofdvaarwater willen opvaren. Een uitzondering hierop zijn schepen die uit een betond nevenvaarwater komen varen. In deze situatie moeten kleine schepen op het hoofdvaarwater voorrang verlenen aan grotere schepen die van het betond nevenvaarwater komen.
- Een klein motorschip (tot 20 meter) moet voorrang verlenen aan een klein zeilend schip (tot 20 meter) of een roeiboot als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart. Een grote motorboot of een groot zeilschip verleent in deze situatie voorrang aan het schip dat van stuurboord nadert.
- Voor kleine motorschepen onderling geldt: als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart, krijgt het schip dat van stuurboord nadert voorrang.
- Een klein zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een klein zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze met het zeil over dezelfde boeg, dan wijkt loef voor lij, ofwel, het schip dat het hoogst aan de wind vaart, heeft voorrang.
- Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, mag andere vaarweggebruikers niet hinderen. Kleine schepen moeten altijd voorrang verlenen aan grotere schepen. Het bord B.9 betekent dat schepen op het hoofdvaarwater altijd voorrang hebben.
- Op de Waal, Nederrijn, Lek en het Pannerdensch Kanaal geldt een aanvullende voorrangsregel. Wanneer een afvarend schip wil keren om bijvoorbeeld een haven in te varen, verleent dit schip voorrang aan een opvarend schip dat de haven wil bereiken. Een afvarend schip vaart met de stroom mee, een opvarend schip tegen de stroom in.

Reisvoorbereiding

Pleziervaartuijgenverzekering

Met een pleziervaartuijgenverzekering is aansprakelijkheid verzekerd voor schade die u met uw boot veroorzaakt en schade die aan uw boot wordt veroorzaakt. Dit laatste voor zover schade aan uw boot is meeverzekerd. U bent dan ook verzekerd als iemand uw boot met opzet beschadigt en voor schade veroorzaakt door van buiten komende onheil, zoals brand, ontploffing en diefstal. Ook de spullen in uw boot zijn verzekerd. Kijk goed in uw polisvoorwaarden welke spullen dit zijn.

Uit onderzoek blijkt dat één op de vijf botenbezitters zijn vaartuijg niet heeft verzekerd. Onverzekerd rondvaren kan grote financiële gevolgen hebben. Wanneer u namelijk aansprakelijk bent voor schade die u bij anderen veroorzaakt, draait u op voor zowel materiële schade als letselschade. De kosten hiervan kunnen erg hoog oplopen. Met een verzekering loopt u dat risico niet.

Vaarbewijs of watersportcursus

In het BPR staat dat een jacht alleen mag varen als het wordt bestuurd door een 'daartoe bekwaam persoon'. Er staan nog meer eisen in waaraan deze persoon moet voldoen. In Nederland hebt u een Klein Vaarbewijs nodig als u vaart met een boot van 15 tot 25 meter of als de boot sneller kan varen dan 20 km/uur. Maar ook als u een kleinere of langzamere boot bestuurt, is het behalen van een vaarbewijs of het volgen van een watersportcursus nuttig. De organisaties achter Varen doe je samen! raden iedere watersporter sterk aan zich te verdiepen in de theorie en de reglementen.

Naast theoriecursussen zijn er ook verschillende praktijkcursussen, bijvoorbeeld de cursus 'Manoeuvreren op de motor' of 'Wadvaren'. Er bestaan ook educatieve vaartochten om mensen kennis te laten maken met een (onbekend) vaargebied dat bepaalde vaardigheden vereist. De meeste watersportcursussen volgen het diplomasysteem van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO). In de CWO participeren onder andere Hiswa Vereniging, Watersportverbond en ANWB, partners in Varen doe je samen! Naast zeilopleidingen zijn er ook CWO-motorbootopleidingen. Meer informatie is te vinden op www.cwo.nl

Geen vaarbewijsplicht, toch examen

Al meer dan 300.000 mensen zijn inmiddels in het bezit van een Klein Vaarbewijs. Bijna de helft hiervan valt niet onder de vaarbewijsplicht, maar heeft er toch voor gekozen een examen af te leggen. Een goede zaak, ze kunnen varen met voldoende basiskennis van de reglement, wetten en veiligheidsmaatregelen. Dat komt de algemene en eigen veiligheid ten goede. De Stichting Vamex (Vaarbewijs- en Marifoonexamens) adviseert u, ook als u niet onder de vaarbewijsplicht valt, altijd een examen Klein Vaarbewijs I te doen. Meer informatie vindt u op www.vamex.nl

Goed voorbereid op reis

Het is belangrijk om goed voorbereid aan uw tocht te beginnen. Controleer voor vertrek uw schip, maar natuurlijk ook vaststaande gegevens zoals het getij en variabele factoren als weer en wind en zorg voor actuele vaarkaarten. Er worden in Nederland speciale cursussen 'Tochtplanning' en - voor de kustwateren - Theoretische kustnavigatie (TKN) aangeboden. Veel nuttige informatie over de diverse vaargebieden is te vinden in verschillende vaarwijzers, vaargidsen en natuurlijk op internet.

Rondom vrij uitzicht

Als schipper moet u goed in de rondte kunnen kijken. Dit staat ook in het BPR beschreven. Het varen met een dichtgebouwde kuip met beslagen ramen is dus simpelweg verboden. Bekwaamheid en uitzicht rondom zijn dus niet alleen goedbedoelde adviezen, het zijn ook wettelijke bepalingen die voor iedereen gelden (onafhankelijk van de vaarbewijsplicht).

Onderlinge communicatie

De marifoon

De marifoon is een onmisbaar instrument als u vaart in gebieden waar ook beroepsvaart vaart. Alle binnenvaartschepen hebben minimaal één marifoon aan boord. Het is niet verplicht voor kleine schepen, maar als u geen marifoon hebt, mist u veel informatie en andere vaarweggebruikers (en verkeersposten) kunnen geen contact met u opnemen. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Bovendien kunt u in noodsituaties anderen niet om hulp vragen of waarschuwen.

Marifoonplicht en uitluisterplicht

Afgezien van een paar uitzonderingen hebben kleine schepen geen marifoonplicht, maar hebt u wel een marifoon aan boord, dan moet u hem ook gebruiken (uitluisterplicht).

Marifoonkanalen

Als u de marifoon gebruikt, moet u op dezelfde golflengte (kanaal) zitten als uw collega's. Anders hoort u niemand en wordt uzelf ook niet gehoord.

Verkeersbegeleiding en blokkkanalen

Op drukke doorgaande vaarwegen zorgen walstations (verkeersposten) voor verkeersbegeleiding. Bij drukke doorgaande vaarwegen moet u denken aan de vaarweg van Hoek van Holland tot Dordrecht, IJmuiden tot het IJ, de Westerschelde en de grote rivieren. Elk walstation neemt een stuk van de vaarweg voor zijn rekening, het zogenoemde blokgebied. Elk walstation en dus ook elk blokgebied heeft zijn eigen kanaal. Dat staat vermeld op de waterkaart en op borden langs de oevers. Vaart u in zo'n blokgebied, dan bent u verplicht om op dat kanaal uit te luisteren.

Kanaal 10

Buiten de drukke verkeersbegeleidingsgebieden zetten alle schepen hun marifoon op kanaal 10, het algemene nautische kanaal voor binnenwater. Alleen als iedereen de marifoon op hetzelfde kanaal zet, kunnen alle schippers oproepen en opgeroepen worden.

Alarmering

Bent u in nood dan kan de marifoon redding brengen. Vergeet niet eerst de marifoon op het juiste kanaal te zetten.

- Kanaal 16. Op zee en het ruime binnenwater (Waddenzee, IJsselmeer, Oosterschelde en Westerschelde) is dat kanaal 16. Op zee en op het ruime binnenwater luistert de Kustwacht continu uit op dit kanaal.
- Blokkanaal. Vaart u in een verkeersbegeleidingsgebied dan is dat het blokkanaal. Het blokkanaal wordt continu uitgeluisterd door de verkeersbegeleiding.
- Kanaal 10. Vaart u niet op zee of ruim binnenwater en niet in een blokgebied dan is dat kanaal 10. Buiten de blokgebieden luistert iedereen uit op 10.

Plaats op de vaarweg

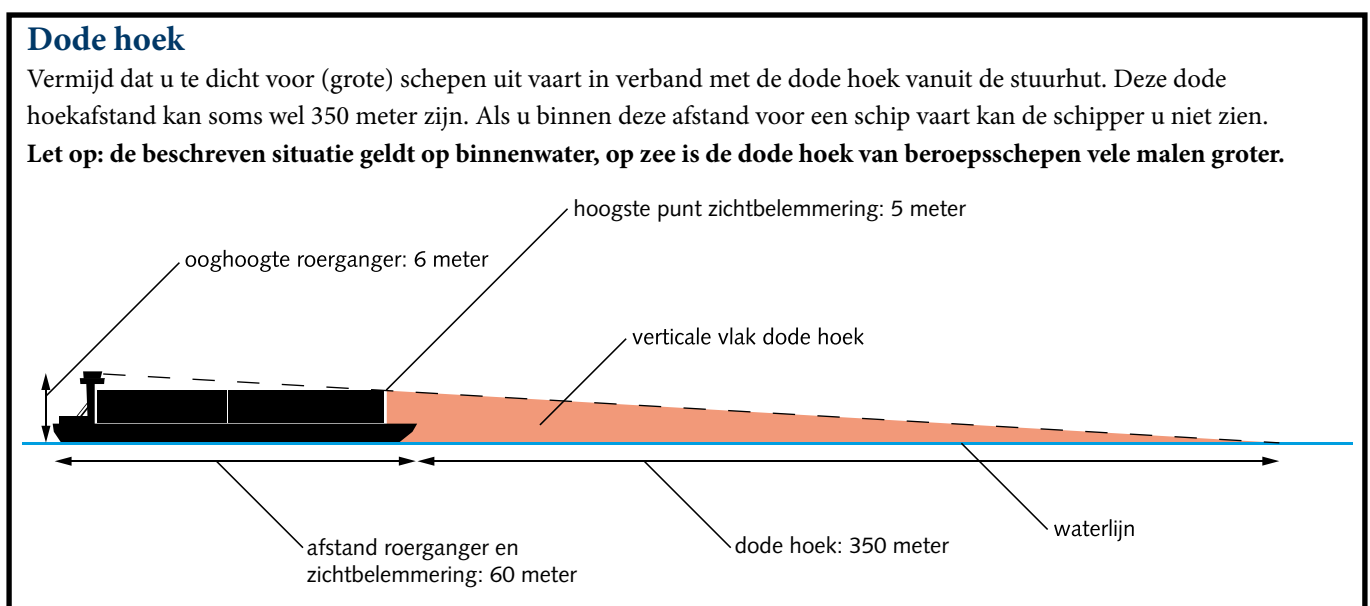
Stuurboordwal

Houd op het vaarwater zoveel mogelijk stuurboordwal (rechterkant) aan. Ook binnen de betonde vaargeul. Wie in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart, heeft voorrang op schepen die het hoofdvaarwater willen opvaren. Een uitzondering hierop zijn schepen die uit een betond nevenvaarwater komen varen. In deze situatie moeten kleine schepen op het hoofdvaarwater voorrang verlenen aan grotere schepen die van het betonde nevenvaarwater komen.

Let op: grote schepen mogen in sommige situaties aan bakboordwal (aan de linkerkant) varen. Bijvoorbeeld om sterke stroming te ontwijken of een haven in te varen. Wie aan bakboordwal vaart, toont een blauw bord met wit flikkerlicht voor tegemoetkomende vaart. Dit betekent stuurboord op stuurboord passeren. Een klein schip passeert dus zoveel mogelijk aan de zijde van het blauwe bord. Uiteraard als de situatie zich daarvoor leent. Op de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Eemsmonding is het blauwe bord niet van toepassing.

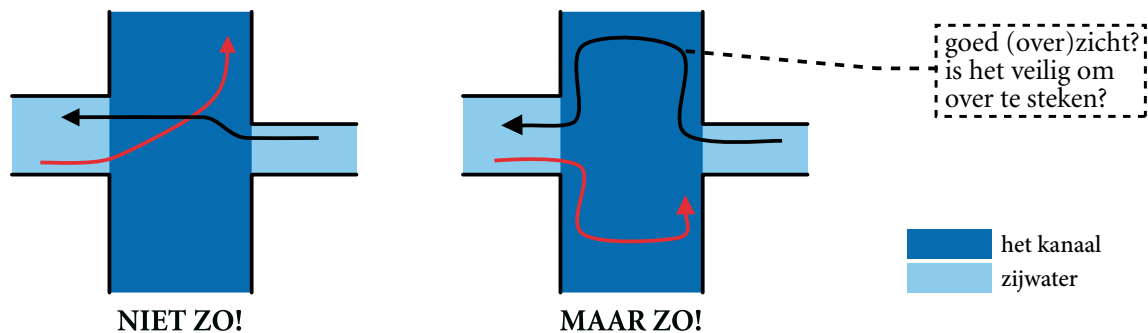
Blijf uit de dode hoek!

Als u de stuurhut en de schipper van een vrachtschip niet kunt zien, dan ziet de schipper u ook niet. Hoe groot de dode hoek van een binnenvaartschip is, hangt af van het type schip, de lading, de hoogte van de stuurhut en de afstand van de stuurhut tot het einde van de zichtbelemmering. De dode hoek van een binnenvaartschip kan tot 350 meter groot zijn, van een zeeschip nog veel groter. Blijf uit de dode hoek! Kijk regelmatig achterom en zorg dat u goed zicht rondom hebt als u achter het roer staat. Vaar zoveel mogelijk aan de rechterkant van het vaarwater.



Veilig oversteken

Stel: u komt uit een zijwater en wilt bakboord uit het kanaal op. Neem om te beginnen de tijd als u een kanaal oversteekt. Vaar niet over bakboord het drukke kruispunt over, maar sla eerst 'rechtsaf', met eventueel een uitkijk voorop. U vaart dus een kort stukje aan stuurboordwal. Zodra u voldoende overzicht hebt en het veilig genoeg is, steekt u het kanaal haaks over. U vaart vervolgens weer stuurboordwal in uw gewenste vaarrichting en kunt het kruispunt op een veilige manier oversteken. Doe dit vooral met gematigde snelheid, dan kunt u nog stoppen als het nodig is. Een beroepsschip is sneller bij u dan u denkt.



Open varen

Als u een haveningang wilt invaren, dan kunt u die het best 'open varen'. Dat wil zeggen: neem de bocht iets ruimer, mits dat geen hinder geeft voor de overige scheepvaart. Door deze koers krijgt u meer overzicht, u kunt in de haveningang kijken. Omgekeerd hebben schippers die de haven verlaten u eerder in het zicht.

Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, mag andere vaarweggebruikers niet hinderen. Kleine schepen moeten altijd voorrang verlenen aan grotere schepen. Het bord B.9 betekent dat schepen op het hoofdvaarwater altijd voorrang hebben. Let eventueel goed op stroming.

Veiligheid aan boord

Veiligheid is in de watersport een veelomvattend begrip. Het heeft betrekking op schip, bemanning en uitrusting. Toch is veiligheid aan boord vooral een kwestie van mentaliteit. U moet er voortdurend mee bezig zijn. Voor het varen, tijdens het varen en na het varen. Veiligheid aan boord begint al voor het varen, met uw tochtvoorbereiding.

Om veilig te kunnen varen, moet de veiligheidsuitrusting op orde zijn. Wat er aan boord aanwezig moet zijn, hangt van het soort boot en het type vaarwater af. Via de website www.varendoejesamen.nl kunt u een folder downloaden met daarin de (minimum) uitrusting die nodig is voor een veilige vaart.

Goed Zeemanschap is de grondregel (BPR artikel 1.04). Het betekent dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. Vrij vertaald: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan. Een paar punten:

- Denk altijd aan uw snelheid en zorg dat andere schepen geen last hebben van uw hek- en boeggolven. Houd ook voldoende afstand.
- Ken de (uitwijk)regels en reageer dus tijdig; óók bij het zien van de A-vlag (duikers te water). Let onder alle omstandigheden op uw eigen zichtbaarheid en uitzicht.
- Wees voorzichtig met alcohol, zie ook een van de volgende alinea's.
- Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, in het bijzonder bij slechte weersomstandigheden en vaarcondities.
- Vertel uw gasten aan boord altijd over veiligheid: wijs op de plaats en het gebruik van de EHBO-kist, noodsignalen, redding-vesten, brandblussers en communicatiemiddelen. Waarschuw voor onder spanning staande trossen en lijnen.
- Luister regelmatig naar alle beschikbare weerberichten en handel hiernaar.
- Stop de schroef wanneer u ligt afgemeerd in een sluis.
- Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandblusapparatuur regelmatig keuren.
- U moet de van kracht zijnde vaarreglementen aan boord hebben.
- Zorg voor recente kaarten van het vaargebied en werk ze bij.

Draag een reddingvest

Draag op het water een reddingvest, ook als u een geïmproviseerd zwemmer bent. Het gevaar van overboord vallen is altijd aanwezig en het kan iedereen overkomen. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij komt ieder jaar ongeveer twintig keer in actie voor opvarenden die overboord zijn geslagen. Soms komt die hulp te laat. Te water raken is levensbedreigend. In het koude Nederlandse water raken drenkelingen snel onderkoeld. Een reddingvest heeft een kraag waardoor u binnen 5 seconden op uw rug draait. Zo'n vest kan uw leven redden. Daarom wil de KNRM bevorderen dat iedereen aan boord van een schip een goed werkend, passend reddingvest draagt, dat op de juiste wijze is bevestigd en geschikt is voor de omstandigheden.

Alcoholpromillage voor schippers verlaagd

Het toegestane alcoholpromillage voor schippers bedraagt 0,5 promille. Het promillage geldt voor beroepsschippers én recreatievaarders, zoals zeilers en bestuurders van snelle motorboten. Doel is dat personen scherp en alert zijn als zij een vaartuig besturen. De Nederlandse regels zijn hiermee in overeenstemming met omliggende landen, en met de regels voor de weg.

Bruggen en sluisen

Samen schutten

Het passeren van sluisen vraagt extra aandacht. Zowel beroeps- als recreatieschippers moeten bij een sluis binnen een beperkte ruimte manoeuvreren. Dat vereist oplettendheid en communicatie met elkaar en met de sluismeesters. Het is zaak rekening met elkaar te houden, zodat de sluispassage vlot en veilig gebeurt. Voordringen is natuurlijk uit den boze, wacht op uw beurt.

Zo passeert u veilig een sluis

- Wacht voor rood licht. Vaar pas een sluis in, als dat is toegestaan.
- Is er een marifoon aan boord, luister deze dan goed uit (uitluisterplicht) op het ter plaatse geldende marifoonkanaal.
- Vaartuigen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Voor het afmeren op de wachtplaats geldt hetzelfde.
- Een klein schip moet, als dat mogelijk is, een groot schip voor laten gaan.
- Houd met een klein schip in de sluis, zo mogelijk, enige afstand van een groot schip.
- Landvasten moeten in de sluis zo worden gevierd of doorgehaald, dat ze de sluis of andere schepen niet beschadigen.
- Maak uw schip met voldoende landvasten vast, maar vier ze tijdig bij zakkend water!
- Zet de schroef uit.

Schutten van zoet naar zout

Maak altijd eerst achter vast als u van zoet naar zout schut, ook als de wind stevig op de kop staat. U hebt dan namelijk stroom mee in de sluis. Als u dat niet doet is de kans groot dat u dwars of achterstevoren in de sluis eindigt. De krachten van het water op het schip zijn veel groter dan die van de wind, zeker in de beschutting van de sluis.

Voor het eerst naar het wad

Als u voor het eerst het wad op gaat, neem daar dan de tijd voor. Zorg dat u minimaal de avond ervoor bij de sluis ligt, of in een naburige jachthaven. Loop naar de sluis en kijk hoe er wordt geschut. Luister 's avonds al via de marifoon naar de desbetreffende verkeerspost. Dit zal veelal de Brandaris op marifoonkanaal 2 of Schiermonnikoog op kanaal 5 zijn. Op beide kanalen kunt u iedere twee uur weerrapporten en vaarinformatie ontvangen. U hoort dan alvast welke informatie wordt gegeven (of er werkzaamheden zijn, mogelijke ondieptes of verplaatste betonning, afwijkingen van de waterstand, etcetera) en kunt die gegevens in alle rust verwerken. U kunt de Zeeverkeerspost Schiermonnikoog ook oproepen voor informatie.

Sluisen en beweegbare bruggen

- Voorkom hinderlijke golfslag op de wachtplaatsen als u een sluis nadert of uitvaart of wanneer u een beweegbare brug passeert.
- Schepen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Voor het afmeren op de wachtplaats geldt hetzelfde. Bij sluisen waar de beroeps- en recreatievaart samenkomen, vaart beroepsvaart het eerste de sluis in, tenzij de sluismeester anders aangeeft. Dit gebeurt omwille van veiligheid en vlotheid. Voor recreatievaart geldt hier: wacht met invaren totdat de beroepsvaart de trossen vast en schroeven uit heeft. Houd afstand tot grote schepen. Trossen vast? Schroeven uit!
- Houd rekening met het verval in de sluis en zorg dat u de landvasten tijdig kunt laten vieren of aanhalen.
- Blijf niet te lang rondjes draaien voor de brug, vaar vlot door als de brug opengaat en laat het wegverkeer niet onnodig wachten.
- Ga onder het juiste brugdeel door en let altijd goed op tegenliggers, vooral als er beroepsvaart of ander verkeer aan komt.



Algemene informatie

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Binnenvaartschepen geladen met gevaarlijke stoffen (brandbaar, giftig of explosief), tonen een, twee of drie blauwe kegels of lichten. Zeeschepen die van en naar zee varen, voeren een rode vlag of rood licht. Houd voldoende afstand tot deze schepen en gebruik geen open vuur in hun nabijheid. Bij het schutten volgt het sluispersoneel de regels uit het BPR en de instructies voor het schutten van kegelschepen.

Mist en radar

In het BPR staan vaarwegen en havens waar u bij slecht zicht niet mag varen zonder typegoedgekeurde radar. Volgens nieuwe regelgeving is varen zonder radar tijdens beperkt zicht verboden. U moet dan een dichtstbijzijnde geschikte ligplaats opzoeken. Let op: u kunt een bekeuring krijgen voor het varen zonder radar bij slecht zicht! Een klein varende of geankerd vaartuig moet bij zowel slecht zicht als 's nachts op de drukke vaarroutes een radarreflector voeren. Naast de gewone radarreflectoren zijn 'actievare types' verkrijgbaar die de signalen van schepen met radar versterkt terugsturen.

Neem 's nachts of tijdens slecht zicht contact op met de betreffende verkeerspost en vraag desnoods begeleiding aan. Ziet de lucht er niet betrouwbaar uit, hebt u geen goed gevoel over de vaartocht of geen zin, dan kunt u beter in de haven blijven. De boot is er voor u, niet andersom.

Vaar niet door drijvende mosselvelden

Verspreid in de Waddenzee liggen zogenoemde mosselzaadinvalinstallaties (MZI's). Dit zijn grote aaneengesloten velden met drijvende verbindingen waar u absoluut niet doorheen kunt varen. Behalve door betonning worden de contouren van MZI's aangegeven door, om de 50 meter, gele tonnen met radarreflector en/of een wit licht en gele tonnen boven de ankers. De meeste MZI's liggen aan de randen van diepere vaargeulen en nooit in het betonde vaarwater. Er is altijd een veilige afstand tussen de MZI en de denkbeeldige lijn over de dichtstbijzijnde betonning van de vaargeul. Soms ligt een MZI in een gebied buiten de vaargeul dat ook door (ervaren) andere schippers gebruikt wordt. Dat kan enige hinder (omvaren) veroorzaken. Schippers, die voldoende ervaring hebben met het varen op de Waddenzee zullen echter zonder problemen langs de MZI's varen.

Golfslag

Op plaatsen met stroming en getij kan een vervelende golfslag voorkomen, zeker als wind en stroom tegen elkaar staan. Ook de beroepsvaart maakt soms flinke golven. Zorg dat u goed voorbereid bent en dat alles aan boord 'zeevast' staat. Het is raadzaam om van tevoren de brandstoftank af te tappen zodat water en vuil eruit zijn. Dat vermindert de kans op verstopping van de filters.

Viskotters en veerboten

Houd rekening met de viskotters, die vooral op maandag naar zee gaan en aan het einde van de week van zee komen. Zij zorgen voor behoorlijke boeg- en hekgolven. De veerboten van en naar Terschelling en Vlieland varen in de zomer ten minste driemaal per dag en bij bijzondere gelegenheden zijn er extra diensten. De veerboot naar Ameland vaart in het zomerseizoen elk uur. De snelheid van de veerboten is 14 knopen (= 14 zeemijl per uur ofwel ruim 25 km/uur). Daarnaast is er nog de sneldienst naar Terschelling en Vlieland. De snelheid van dit vaartuig is 32 knopen (ruim 59 km/uur). De sneldienst is herkenbaar aan twee snelle schitterlichten boven elkaar. De snelle boot van Wagenborg naar Schier vaart elke 2 uur in het seizoen. Daarnaast varen er naar Ameland en Schier zeer ongeregeld watertaxi's. Snelvarende schepen zijn wijkplichtig, maar kijken daarbij ver vooruit. Het is dus zaak om regelmatig om u heen te kijken, ook achterom. Verander niet plotseling scherp van koers en geef de veerboten de ruimte. Let op: veerboten houden niet altijd de geul!

Charterschepen

In Nederland varen veel charterschepen van de 'bruine vloot'. Ze varen vooral in de Deltawateren en op het IJsselmeer en de Waddenzee. Het gaat veelal om gerestaureerde bedrijfsvaartuigen die weer onder zeil zijn gebracht. Let op: charterschepen hebben voorrang op bijna alle recreatievaart. Geef ze de ruimte, want ze zijn volgens het BPR 'groot schip'.

Diepte

De 1800-kaarten worden jaarlijks in maart uitgegeven. Het spreekt voor zich dat de vermelde diepten niet altijd actueel zijn. Als de diepte in een geul van cruciaal belang is, dan kunt u op kanaal 2 of kanaal 5, afhankelijk of u in het westelijke dan wel oostelijke waddegebied vaart, altijd de meest recente informatie opvragen. De dieptestaat wordt eenmaal per maand (meestal eind van de maand) bijgewerkt met de minste lodingsdiepte per geul. Deze dieptestaat, met recente gegevens over dieptes in wadgeulen, is onder andere te verkrijgen via www.hydro.nl. Nuttige documentatie om voor uw vertrek aan boord te hebben.

Stroming

Een paar uur rond laagwater (LW) volgt de stroming de vaargeulen. Rond hoogwater (HW) en zeker bij springtij loopt de stroming over de platen en dat kan een flinke dwarsstroom opleveren. Het ene HW is vaak heel anders dan het volgende. Bij doodtij zijn de hoogwaters relatief laag en bij springtij relatief hoog. Tussen opeenvolgende hoogwaters kunnen echter forse verschillen ontstaan, 3 decimeter is eerder regel dan uitzondering. De les: kijk altijd hoe hoog het volgende hoogwater komt, houd rekening met op- en afwaaien en doe vooral voorzichtig rond het tijdstip van hoogwater.

Snelvaren op de Waddenzee

De Waddenzee is een bijzonder natuurgebied, waar we zuinig op moeten zijn. Om de stilte en de rust in dit gebied zo veel mogelijk te waarborgen, kunnen menselijke activiteiten niet meer overal onbepaald worden toegestaan. Snelvaren hoort in principe niet thuis in een natuurgebied als de Waddenzee. Er geldt dan ook een verbod om met motorschepen sneller te varen dan 20 km/uur. Voor onderstaande vaargeulen geldt een uitzondering.

1. De betonde vaargeulen van:
 - a. zee naar de havens van Den Helder, Oudeschild en Den Oever via het Marsdiep, de Texelstroom en het Visjagersgatje.
 - b. Den Helder naar de havens van Kornwerderzand en Harlingen via de Texelstroom, Doove Balg en Boontjes.
 - c. zee naar de havens van Harlingen via de Vliestroom en de Blauwe Slenk.
 - d. zee naar de haven van Lauwersoog via de Zoutkamperlaag.
 - e. zee naar de scheidingston WA22-MG1 (Westgat Ameland).
2. De veerbootroutes van en naar de Waddeneilanden.

De zones waar motorboten sneller mogen varen dan 20 km per uur zijn zo uitgekozen, dat de omgeving er weinig last van heeft. Naast de scheepvaartroutes zijn er nog snelvaarzones aangewezen, waar je ook mag waterskiën.

Surfen en kitesurfen

Vanaf een paar opstapplaatsen en stranden in het waddegebied wordt gesurft. Officieel is kitesurfen sinds 1 december 2004 in Nederland verboden volgens het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), tenzij door Rijkswaterstaat ontheffing is verleend. In Nederland zijn kitesurfzones aangewezen, waarin deze sport wel mag worden beoefend. Dat gebeurt in overleg met betrokkenen, zoals de Nederlandse Kitesurf Vereniging (NKV), gemeenten, de beheerders en andere vergunningverleners. Men bekijkt vooral of het kitesurfen risico's oplevert voor andere watergebruikers en of het de natuurbelangen al dan niet schaadt. Rijkswaterstaat heeft op grond van het BPR vier kitesurfgebieden aangewezen in de Waddenzee: Westzijde veerdam Nes (bij Ameland), Groene Strand (bij Terschelling), Westerzeedijk (bij Harlingen) en Hoek van de Bant (bij het Lauwersmeer). Meer informatie staat op www.nederlandsekitesurfvereniging.nl

Wellevendheid

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Om te voorkomen dat dit tot strengere wet- en/of regelgeving leidt, is een 'gedragscode' voor de watersporter opgesteld, met daarbij de gedachte: "Wie de schoen past, trekke hem aan." Meer informatie is te vinden op www.npvw.nl

Het NPvW is van mening dat u mede-watergebruikers kan en mag wijzen op veronachtzaming van deze gedragscode, tenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt. Hieronder een aantal punten, de gehele gedragscode staat op www.npvw.nl

- Bied hulp in geval van nood.
- Maak geen onnodig lawaai, geluid draagt ver op het water.
- Sta andere schepen toe langsij te komen (bij voorkeur kop aan kont); loop over het voordek van uw buurman om aan wal te komen, tenzij anders is overeengekomen. Neem andermans trossen aan bij het afmeren, ook al komt de andere schipper niet bij u langsij.
- Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan. Een te hoge hekgolf veroorzaakt overlast en kan ook beschoeiing en natuur beschadigen.
- Zorg voor correcte vlagvoering; haal de natievlag neer bij zonsondergang. Gooi geen afval overboord; mede-watergebruikers zijn u dankbaar.
- Loos vuil- en bilgewater niet op het oppervlaktewater, maar bij een afgiftepunt.
- Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- en of broedgebieden.





Foto: ScheepsWijs Vaarcursussen

10 tips voor de recreatievaart

1. **Begin met een goede voorbereiding:** Zorg ervoor dat uw schip en bemanning klaar zijn voor de reis en dat u voldoende informatie hebt over de wateren die u gaat bevaren. Ga alleen varen als het zicht goed is!
2. **Zien en gezien worden:** Zorg ervoor dat u altijd goed zichtbaar bent én dat u zelf onbelemmerd om u heen kunt kijken. Kijk regelmatig achterom, zodat u oplopende schepen tijdig ziet. Verder moet u de geluidssignalen goed kunnen horen.
3. **Motor aan boord, noodzaak:** Een klein vaartuig moet een motor hebben en daarmee een snelheid kunnen handhaven van ten minste 6 km/u ten opzichte van het water.
4. **Geef beroepsvaart de ruimte:** Vaar niet middenin de geul. Volg in de betonde geul duidelijk de groene of rode tonnen.
5. **Regels blauw bord met wit flikkerlicht:** Wanneer een schip een blauw bord met wit flikkerlicht voert, passeer dan bij voorkeur aan de zijde van het blauwe bord.
6. **Vaar een duidelijke koers:** Laat andere schepen met uw koers duidelijk zien wat u van plan bent.
7. **Denk aan de dode hoek:** Een vrachtschip kan soms een grote dode hoek hebben, waardoor de schipper u niet goed kan zien. De dode hoek mag maximaal 350 meter groot zijn!
8. **Let op 'snelverkeer':** Op sommige plekken mogen motorboten sneller varen dan 20 km per uur.
9. **Pas uw snelheid aan:** Zorg dat kleinere schepen en afgemeerde schepen geen hinder hebben van uw hek- en boeggolf.
10. **Gebruik de marifoon:** Vaar met de marifoon aan en gebruik die om onduidelijke en gevaarlijke situaties te voorkomen.

10 tips voor de beroepsvaart

1. **Trossen vast? Schroeven uit:** Zorg ervoor dat watersporters in de sluis geen last hebben van uw schroefwater.
2. **Gebruik de marifoon:** Gebruik de marifoon om onduidelijke en gevaarlijke situaties te voorkomen.
3. **Gevaar? Gebruik de hoorn:** Wijs kleine schepen zo nodig op gevaar, geef een lange stoot op de hoorn.
4. **Pas uw snelheid aan:** Pas uw snelheid op tijd aan, zodat u kleinere schepen niet hindert of in gevaar brengt.
5. **Geef elkaar de ruimte:** Bij het oplopen en passeren moeten alle schepen – klein én groot – elkaar voldoende ruimte geven. Wees hoffelijk en geef de kleine schepen ook de ruimte.
6. **Denk aan de dode hoek:** Zorg dat u rondom vrij zicht hebt. Uw dode hoek mag niet groter zijn dan 350 meter.
7. **Gebruik het blauwe bord met verstand:** Sommige watersporters kennen de betekenis en de werking van het blauwe bord niet. Gun ze dan de stuurboordwal.
8. **Wees een heer in het verkeer:** Denk niet 'ze gaan wel opzij'; laat watersporters zien hoe het hoort. Geef ze het goede voorbeeld.
9. **Drukke? Plaats een uitkijk:** Zet een uitkijk op het voorschip als het druk is met kleine vaartuigen. Die uitkijk kan u informeren en eventueel waarschuwen.
10. **Toon uw vakmanschap en professionaliteit:** U bent een professional met veel ervaring en vakmanschap. Bewijs dat en help de recreatievaart bij het samen varen.

Op de in dit boekje beschreven wateren wordt niet met het blauwe bord (tips 5 voor de recreatievaart en tip 7 voor de beroepsvaart) gevaren.

Veilig varen op ruim vaarwater

Aandachtspunten voor de binnenvaart

Binnenvaartschepen varen geregeld op ruim vaarwater zoals het IJsselmeer, de Waddenzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Het vraagt om een goede voorbereiding, want die verkleint de kans op incidenten.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft, samen met Rijkswaterstaat en de branche (Koninklijke Schuttevaer, Rijn en IJssel, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart), aandachtspunten opgesteld voor het veilig varen op ruim vaarwater.

1. Zijn noodprocedures beschikbaar en bekend bij de bemanning?
2. Zijn reddingsboeien en zwemvesten voor iedere opvarende beschikbaar en klaar voor gebruik?
3. Is de bijboot onmiddellijk gebruiksklaar?
4. Zijn er actuele vaarkaarten aan boord en kan in geval van nood de juiste positie worden opgegeven?
5. Zijn de meest recente weersverwachting, het getijde en de verwachte golfhoogten bekend?
6. Is de navigatieapparatuur (zoals radar, marifoon, dieptemeter, enz.) getest en in goede staat?
7. Zijn losse uitrustingsstukken aan dek geborgd tegen wegspoelen?
8. Zijn losse materialen, uitrustingsstukken, meubilair en apparatuur in onderdeks gelegen ruimten en verblijven voldoende geborgd tegen verschuiven en omvallen?
9. Zijn de ramen sterk genoeg of zijn de blinden aan gebracht?
10. Zijn alle ramen, deuren, patrijspooten en 'schijnlichten' op het voor- en achterschip, van accommodaties, machinekamers en magazijnen gesloten en geborgd?
11. Zijn alle toegangen tot voor- en achterpiek gesloten en geborgd?
12. Zijn alle openingen naar de kettingsbak op voor- en achterschip waterdicht gemaakt en is hierbij de mogelijkheid voor een noodval van de ankers voorzien?
13. Zijn alle overige openingen en doorvoeringen die vanaf dek naar ruimten onder dek leiden waterdicht gemaakt?
14. Zijn er maatregelen genomen om instroom via ontluichtingsopeningen van brandstof-, smeerolie-, drinkwater- of sloptanks te voorkomen?
15. Is de roefrandafdichting naar de ondergelegen ruimten in orde en op lekkage gecontroleerd?
16. Zijn de waterzakken van de brandstoftanks afgetapt?
17. Is er zorg voor gedragen dat de motoren en hulpaggregaten tijdens de vaart voldoende brandstof en lucht krijgen?
18. Zijn de aanwezige bilge-alarmen op hun juiste werking gecontroleerd?
19. Zijn de afsluiters van het lensstelsel geplaatst op lenzen?

Tanker

20. Zijn alle toegangen tot kofferdammen gesloten en geborgd?
21. Zijn ladingtanks en in de ladingzone gelegen sloptanks voldoende waterdicht gemaakt om instroom van overkomend water te voorkomen?

Droge lading

22. Is de lading voldoende vastgezet en geborgd?
23. Is er zorg voor gedragen dat de lading niet kan verschuiven?
24. Zijn de laadruimten afdoende afgesloten tegen indringen van overkomend vast water?
25. Zijn lensputten en lensleidingen in de ruimten schoon en open?

Personenvervoer

26. Is er een passagierslijst?
27. Zijn de bergplaatsen voor reddingsmiddelen toegankelijk en open?
28. Is de bar 'zeevast' gemaakt? Gebroken glaswerk is gevaarlijk.
29. Is de kombuis 'zeevast' gemaakt? Beugels om kooktoestellen zodat hete pannen niet kunnen schuiven?
30. Is de intercom voor bemannings- en passagiersruimtes gebruiksklaar?
31. Zijn de passagiers geïnformeerd over de tijd en mate van verwachte beweging van het schip, om paniek en onbehagen te voorkomen?
32. Zijn de dekstoelen en tafels geborgd tegen schuiven en / of wegwaaien?

Erecode voor wadliefhebbers

Met een uniek natuurgebied als de Waddenzee moet je voorzichtig omspringen. Daar is iedereen het over eens. Wie van de Waddenzee wil genieten, moet zich aan 'spelregels' houden. Daarom is de 'Erecode voor wadliefhebbers' opgesteld.

Vogels

- Ga pas van boord als foeragerende vogels zijn verdwenen. Zorg dat u bij opkomend water weer op tijd terug bent, zonder de vogels te verstoren.
- Blijf als groep dicht bij elkaar en waaier niet uit.
- Als de eerste vogels opvliegen, komt u te dichtbij.
- Houd extra afstand tot grotere vogels, zoals wulp en lepelaar.
- Houd afstand tot broedende vogels en vogels met jongen.
- Vaar niet dicht langs hoogwatervluchtplaatsen.
- Ga er niet ankeren.
- Loop rond hoogwater niet naar groepen vogels toe.

Zeehonden

- Blijf uit de buurt van rustende zeehonden.
- Loop er zeker nooit naar toe.
- Zodra één zeehond zijn kop opsteekt, komt u te dicht bij de groep.
- Vaar niet dicht langs steile oevers waar zeehonden rusten.
- Ga hier niet in de buurt ankeren of droogvallen.

Dit spreekt voor zich

- Houd uw hond aangelijnd.
- Werk niet aan het schip met verf, olie, diesel, oplosmiddelen.
- Bewaar stilte: geen harde muziek, luide radio of marifoon.
- Gebruik geen onnodig motorgeweld om los te komen.
- Vaar zonder hoge hekgolven.
- Gebruik geen onnodige felle verlichting.
- Gooi geen afval overboord.
- Ga niet vliegeren: een vlieger stoort dieren.

En onthoud...

- Goed zeemanschap gaat boven alles.
- Vaar met een actuele kaart uit de 1800-serie
- Mijd de gebieden die gesloten zijn op grond van artikel 20 (Natuurbeschermingswet) en andere regelgeving.
- De schipper is en blijft verantwoordelijk voor het gedrag van zijn opvarenden.
- Bij een wandeling op het wad geldt de Provinciale Wadloopverordening (1996). Passeer dus geen geulen dieper dan kniehoogte, dat is gevaarlijk. Groepen groter dan zeven personen mogen niet verder van hun boot gaan dan 500 meter (artikel 5e).
- Val niet te lang achter elkaar op dezelfde plaats droog: maximaal twee tot drie tijen.

Deze Erecode geldt voor iedereen op het Wad, dus opvarenden van schepen, kanovaarders, wadlopers, vogelaars, deelnemers aan waddenzwerftochten enzovoort. Wie zich niet aan deze Erecode houdt loopt kans op een bekeuring.

Ga voor de achtergronden bij de Erecode naar www.ikpasophetwad.nl. Daar kunt u ook de gratis folder bestellen.



Naar het Wad vanaf de Noordzee

In dit boekje worden knooppunten en routes over de Waddenzee beschreven. Hoewel er in deze editie weinig aandacht aan wordt geschonken, is de Waddenzee natuurlijk ook via de zeegaten tussen de eilanden bereikbaar vanaf de Noordzee. Deze zeegaten zijn over het algemeen goed betond, maar ze kunnen wel gevaarlijk vaarwater zijn door sterke stroming, (on)diepten en drempels, zandbanken en deining van zee.

Het is goed om te weten hoe de krachten van wind en water elkaar in een zeegat beïnvloeden. U kunt daar dan rekening mee houden bij navigatie en tochtplanning.

- Houd in het zeegat meer water onder de kiel dan op de Waddenzee (hoe meer hoe beter).
- Kijk naar het water, ook al volgt u de geul.
- Vermijd het zeegat bij aanlandige wind (lagerwal), kies dan liever een meer beschutte route.

Meldposten op de Waddenzee

De Centrale Meldpost Waddenzee en de Zeeverkeerspost Brandaris zijn gevestigd op Terschelling. Bijzonderheden in het waddengebied en het Eems-Dollardgebied, zoals bijvoorbeeld verontreiniging, afgedreven boeien, brand en verstoringen in natuurgebieden, kunt u doorgeven aan de centrale meldpost.

Centrale Meldpost Waddenzee

De meldpost fungeert als eerste aanspreekpunt voor alle vaarweggebruikers op de hele Waddenzee. U kunt de Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) bereiken via marifoonkanaal 4 en telefoonnummer 0562-443100. Marifoonkanaal 4 is dekkend op de gehele Waddenzee.

Zeeverkeerspost Brandaris

Hebt u als watersporter een marifoon aan boord, dan bent u verplicht uit te luisteren op het marifoonkanaal 2, binnen het werkgebied (VTS-gebied) van de zeeverkeerspost Brandaris. Let op: u hoeft zich niet te melden! Op marifoon kanaal 2 en 5 worden scheepvaartberichten, waaronder ook het scheepsweerbericht en actuele waterstanden, uitgezonden. Tijdstippen: een half uur na elk oneven uur, dus 09.30, 11.30 uur, enzovoort.

Zeeverkeerspost Schiermonnikoog

U kunt de post via marifoonkanaal 5 of telefoonnummer 0519-531247 bereiken. Op marifoonkanaal 5 worden ook de scheepvaartberichten en actuele waterstanden en een eventuele afwijking uitgezonden. Tijdstippen: een half uur na elk even uur, dus 08.30, 10.30 uur, enzovoort.

Haven Coördinatie Centrum Den Helder

Het operationele scheepvaartverkeer rondom Den Helder wordt afgewikkeld door het Rijks Haven Coördinatie Centrum Den Helder (HCC 'verkeerscentrale Den Helder' marifoonkanaal 62 of telefoonnummer 0223-657522). Deze post is 24 uur per dag bezet en heeft als aandachtsgebied de vaarwegen Schulpengat, Molengat, Marsdiep, de rede van Den Helder, de marinehavens, de rijkszeehaven Het Nieuwe Diep en de veerhaven.

Hebt u een marifoon aan boord, dan hebt u een luisterplicht op marifoonkanaal 62 zodra u het VTS-gebied binnenkomt.

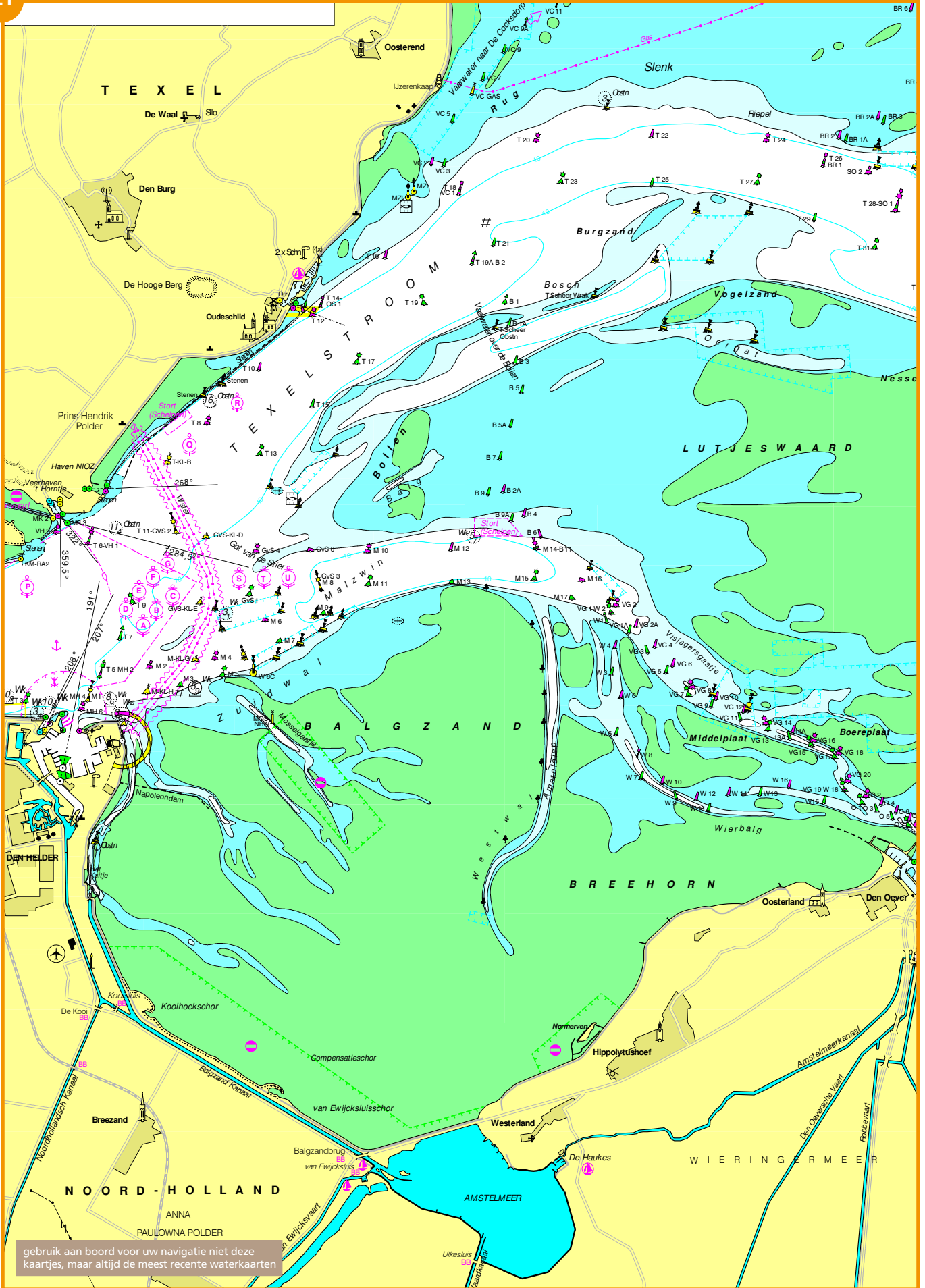
Op verzoek geeft het HCC informatieve radarassistentie rond de positie van uw vaartuig.

Het HCC geeft via de marifoon op gezette tijden informatie over meteo, waterstand, zicht, loodsdienst, et cetera.

Tijdstippen: 5 minuten na ieder even uur, dus 08.05, 10.05 uur, et cetera.

Let op: in het Marsdiep heeft de recreatievaart te maken met de drukke veerdienst van en naar Texel en met in- en uitvarende kotters en marineschepen.

Noot: Het Molengat wordt sinds 2010 alleen nog met onverlichte betonning aangegeven. De geul is dusdanig verzand dat de verlichte betonning is opgeheven.



5.1 Den Oever – Oudeschild – Den Helder

De route Den Oever – Oudeschild is voor velen de eerste route over het wad.

Het rondje Den Oever – Oudeschild – Kornwerderzand is ook veel bevaren. Een paar punten vragen aandacht.

Den Oever

Let er in de sluis van Den Oever op dat u altijd stroom mee hebt als u naar het wad schut. Dit komt door de uitwisseling van zoet en zout water. Het is hier dus extra belangrijk om achter grote (beroeps)schepen te blijven bij het schutten. Bovendien moet u eerst de achterlijn (of de lijn op de middenbolder) vastmaken om te voorkomen dat de stroom de achterstevens dwars duwt in de sluis. De krachten van het water op het schip zijn veel groter dan die van de wind, zeker in de beschutting van de sluis. Komt u van het wad af dan hebt u uiteraard stroom tegen in de sluis. De sluiswachter van Den Oever heeft marifoonkanaal 20.

Komend vanaf het IJsselmeer is, na de twee bruggen over de Voorhaven, aan bakboord de ingang naar de Vissershaven en de Noorderhaven, waar veel beroepsvissers, sportvissers en charterschepen liggen. De havens worden vlakbij de visafslag gescheiden door een loskade. Let goed op uitvarende of binnenvarende vissersschepen of charterschepen.

Let op: in de havenmond bij het einde van de pieren kan stroming staan uit de uitwateringssluizen. In het smalle slingerende Visjagersgaatje (VG) kan het ook stevig stromen. Als de platen onderlopen staat de stroom op een aantal plaatsen schuin op de vaarrichting. De Texelstroom (T) is eveneens behoorlijk onstuimig, zeker bij wind tegen stroom. Een alternatief is het vaarwater over de Bollen (B), maar houd goed rekening met de geringe diepte. In dit gebied liggen ook vaak vissersschepen voor anker met vissende passagiers. Passeer deze schepen nooit krap benedenstrooms, de lijnen van de hengelaars staan erg ver uit!

Texel: Oudeschild

De erg smalle haveningang van Oudeschild wordt gevormd door stenen dammen, aan de binnenzijde voorzien van remmingswerk. Oudeschild heeft een Zuiderhaven, Noorderhaven, Werkhaven, de havens van de WSV Texel en als laatste de Waddenhaven Texel (marifoonkanaal 31). Geef in- en uitvarende grote schepen de ruimte, die hebben ze echt nodig. Vraag bij twijfel informatie bij de Havendienst Oudeschild via marifoonkanaal 9.

Den Helder

De veerboten van en naar Texel gebruiken de Veerhaven (TESO-haven), west van de marinehaven. Voor de overige vaart is deze veerhaven verboden gebied (rood-wit-rood A1-bord bij de havenaanloop).

Houd bij binnenkomst van de Marinehaven de noordoostelijke kop van het Harssens Schiereiland met zijn opvallende radarinstallatie ruim vrij aan stuurboord, vanwege harde stroom dwars langs de havenmond. Kijk in de buitenhaven goed om u heen en let goed op in- en uitvarende scheepvaart. De marinehaven Den Helder kan worden gesperd in verband met vertrekkende of aankomende marineschepen of bijzonder transport. Dit wordt ruim van tevoren aangegeven op marifoonkanaal 62 en op het moment van sperring branden twee rode sperlichten, zowel aan de havenzijde als aan de wadzijde. Het is conform BPR-artikel 13.02 verboden de marinehaven in te varen; u mag het vaarwater alleen gebruiken voor doorvaart.

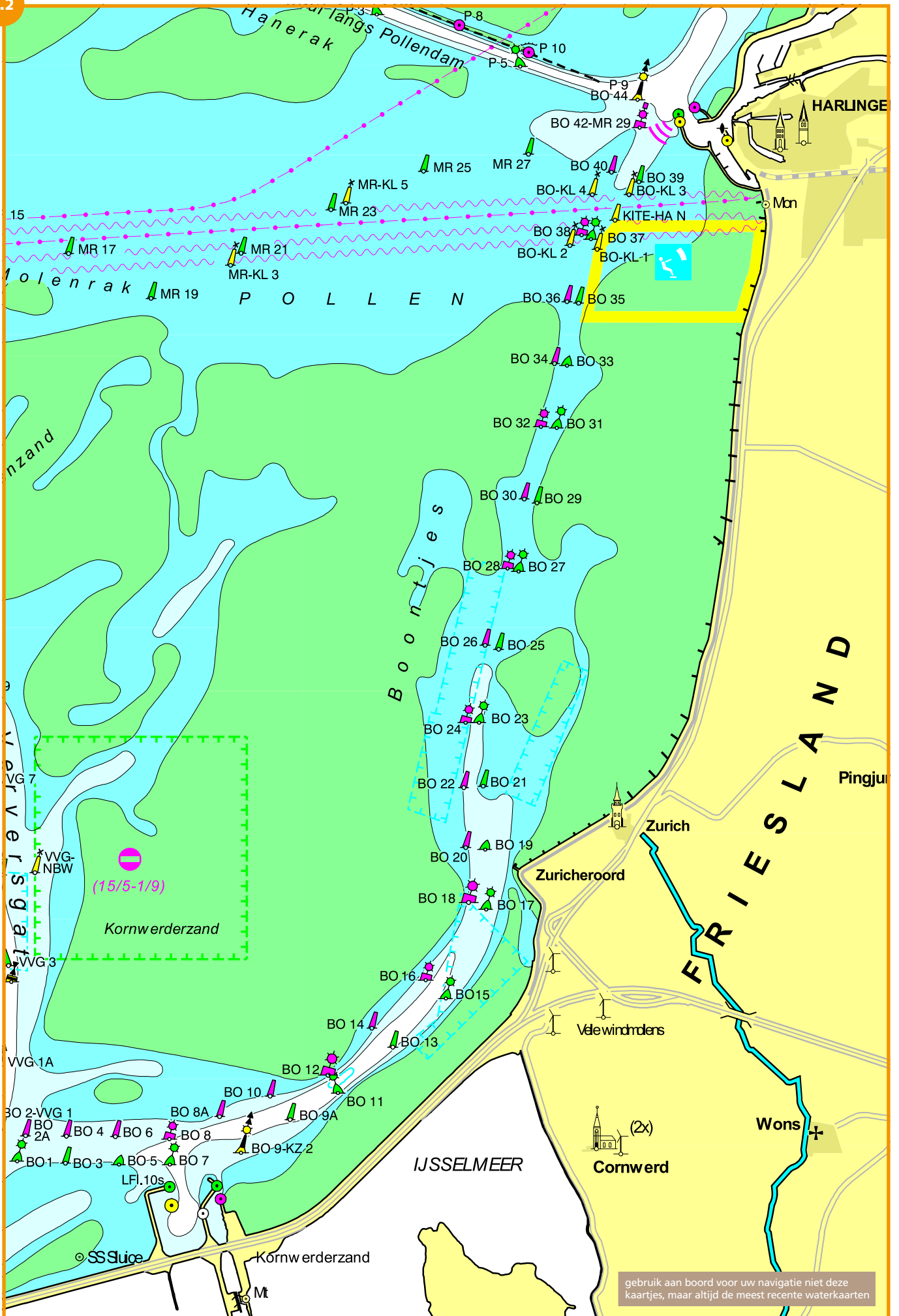
Let bij het invaren van de jachthaven van de Koninklijke Marine Jachtclub op de stroming, de ingang is niet erg ruim. De havendienst van Den Helder is bereikbaar via marifoonkanaal 14.

Hebt u een marifoon aan boord, dan bent u verplicht uit te luisteren op marifoonkanaal 62, zodra u het VTS-gebied van Den Helder binnenvaart.

Na binnenkomst in Marinehaven Willemsoord passeert u onder andere een laad- en loskade met bevoorradingsschepen. Deze schepen verwisselen vaak van plaats en drijven dan voor de Zeedoksluis. De recreatievaart moet wachten totdat ze weer afgemeerd zijn.

Via de Zeedoksluis en beweegbare brug kunt u naar de jachthaven in het Willemsdok. De sluis (marifoonkanaal 14) wordt op vaste tijden bediend. Komt u vanuit de Zeedoksluis (van binnen naar buiten), dan geeft de sluiswachter pas een vrije doorgang nadat er overleg is geweest met de verkeerscentrale voor een veilige doorvaart door de haven. Dit in verband met het regelmatig verhalen van offshoreschepen. Bij uitvaren van de sluis moet u zich melden op marifoonkanaal 62.

Let op: in het Marsdiep kan de stroomsnelheid oplopen tot 3 tot 4 knopen (1 knoop is 1 zeemijl per uur). De windsterkte en -richting zijn ook een belangrijke factor.



gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



Foto: Janneke Bos

5.2 Kornwerderzand – Harlingen

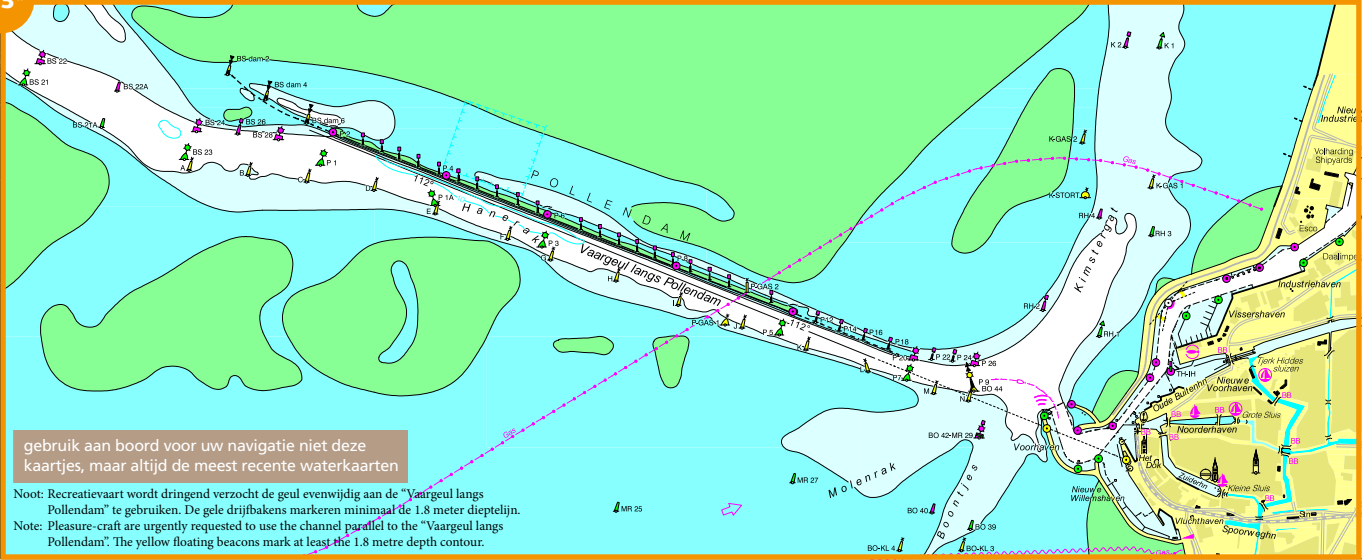
Als u in het zomerseizoen vanaf het IJsselmeer via de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand naar de Waddenzee vaart, dan moet u rekening houden met grote drukte. Er is veel plezier- en beroepsvaart. Let in de sluis van Kornwerd ook op de overgang zoet-zout (zie ook de inleiding).

Tot op heden is het varen over de Boontjes (BO) richting Harlingen en de Waddeneilanden voor de meeste diepgaande schepen tijgebonden vanwege de geringe diepte van het vaarwater. Houd hier rekening met stroming en de geringe breedte van de vaargeul. De provincie Friesland heeft plannen om de vaargeul uit te baggeren. Op www.fryslan.nl kunt u de ontwikkelingen volgen.

Houd bij de haven van Harlingen rekening met de veerboten, beroepsvissers en de overige beroepsvaart. Deze schepen hebben zowel breedte als diepte nodig. Geef ze die ruimte.

Een goede en veel gebruikte route van Kornwerderzand naar Vlieland, Terschelling of de Noordzee is het traject Verversgat (VVG) – Zuidoostrak (ZR) – Inschot (IN) – Vliestroom (VL). Hiermee vermijdt u de Pollendam; let wel goed op de diepte.

5.3^a



5.3^b

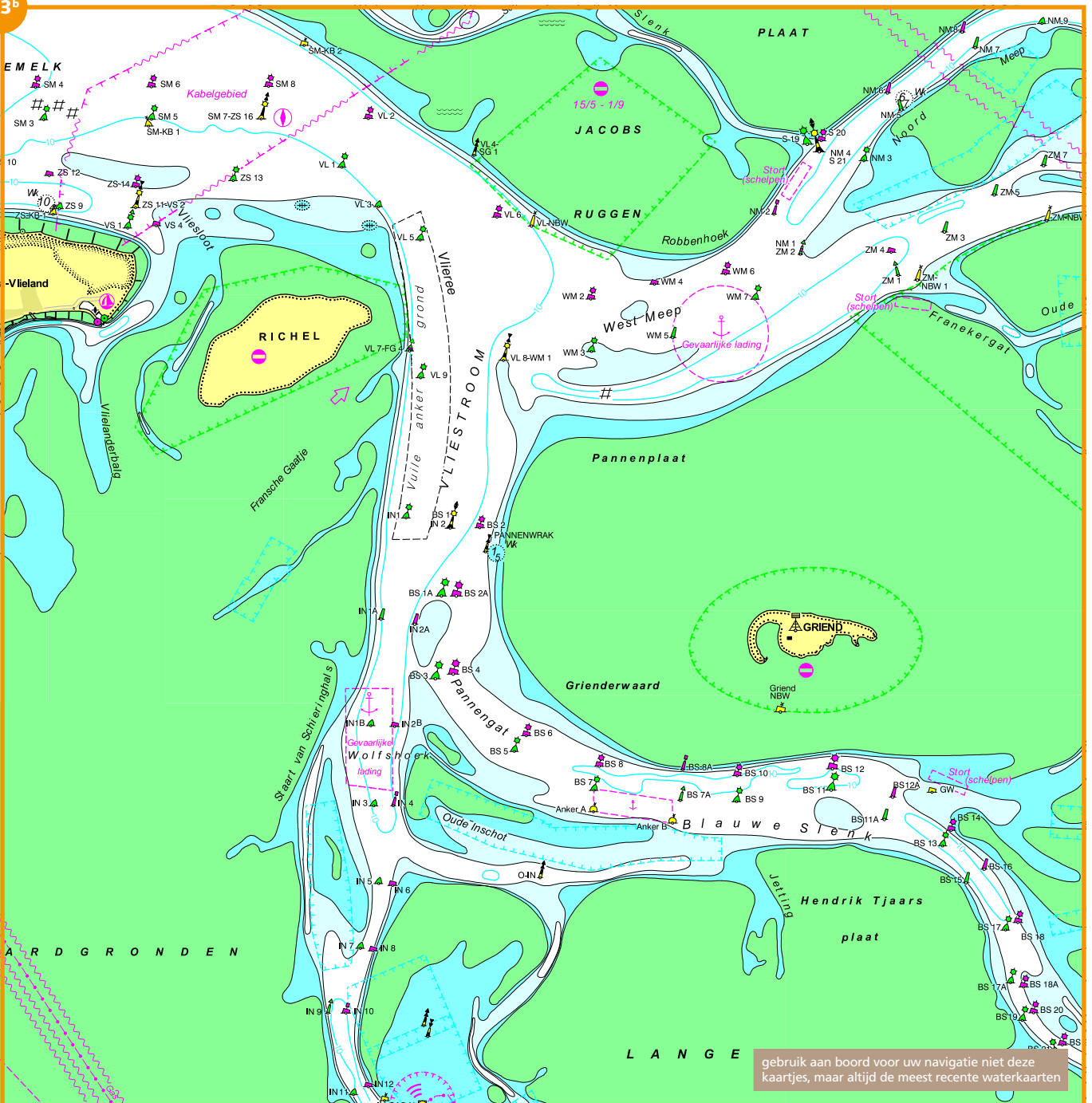




Foto: Rijkswaterstaat Waterdistrict Waddenzee

5.3 Harlingen – Noordzee

De route van Harlingen naar de Noordzee loopt via de Vaargeul langs Pollendam (P), Blauwe Slenk (BS), Vliestroom (VL) en Zuiderstortemelk (ZS) naar de Noordzee. Bij vertrek van grote geulgebonden schepen kan de havenmond van Harlingen voor een korte periode worden gestremd. Dit wordt kenbaar gemaakt vanaf de Havenpost, zowel overdag als 's nachts door middel van twee rode lichten onder elkaar. Eventuele aanwijzingen worden gegeven op marifoonkanaal 11. Voor de haveningang kan een zeer forse dwarsstroom staan; houd hier rekening mee.

De Pollendam is een stroomgeleidingsdam die de vaargeul naar Harlingen op diepte houdt. Het is een stenen dam waar de eb- en vloedstroom dwars over het vaarwater en de dam lopen. Beide verzonken uiteinden van de Pollendam - het zogenaamde 'blinde werk' - liggen altijd onder water. Op het blinde werk aan de oostkant (P22 en P24) lopen bij vloedstroom veel schepen vast. Daar liggen bij vloed de drijfbakens pal boven de stenen. Houd afstand.

Beschouw de rode palen (steekbakens) niet als boeien. De rode kopbakens staan evenals de lichtopstanden bovenop de Pollendam, vaar er dus niet vlak langs! U loopt anders het risico vast te lopen op de dam. Houd daarom enkele tientallen meters afstand. Door stroming kunnen de rode tonnen ook boven de stenen van de Pollendam drijven. Daarom: houd zelfs niet de lijn van de rode tonnen en vaar daar zeker niet buiten.

Nog verstandiger is het om als recreatievaarder de hoofdvaargeul (tussen de groene tonnen en de rode tonnen) langs de Pollendam te mijden en de recreatiegeul (het Hanerak) te gebruiken. De beroepsvaart moet het midden van de smalle hoofdvaargeul houden, en moet vanwege die vloedstroom flink 'opsturen'. Zodoende is een relatief grote 'padbreedte' nodig. Daarom wordt de recreatievaart dringend aangeraden het Hanerak, evenwijdig aan de 'vaargeul langs Pollendam', te nemen. De markering van deze recreatiegeul bestaat uit gele drijfbakens, die minimaal de 1,80 m dieptelijn markeren. Vaar bij voorkeur door deze recreatiegeul, die ligt tussen de grote groene en de kleine gele tonnen. Hier komen geen veerboten en zeeschepen. In de recreatiegeul (Hanerak) kan het druk zijn met tegemoetkomend verkeer. Veilig passeren vraagt hier ook om goed zeemanschap. Let op: ten zuiden van de gele drijfbakenlijn van het Hanerak wordt het snel ondieper!



stenen dam

Pollendam voor Harlingen

Als u geen gebruik kunt maken van de aanbevolen recreieroute langs de gele tonnen van de Pollendam, dan is het noodzakelijk de dam circa 30 meter vrij te varen. Houd rekening met de dwarsstroom die optreedt als de dam onder water staat. Die kan u afhankelijk van de stroomrichting naar de dam zetten.

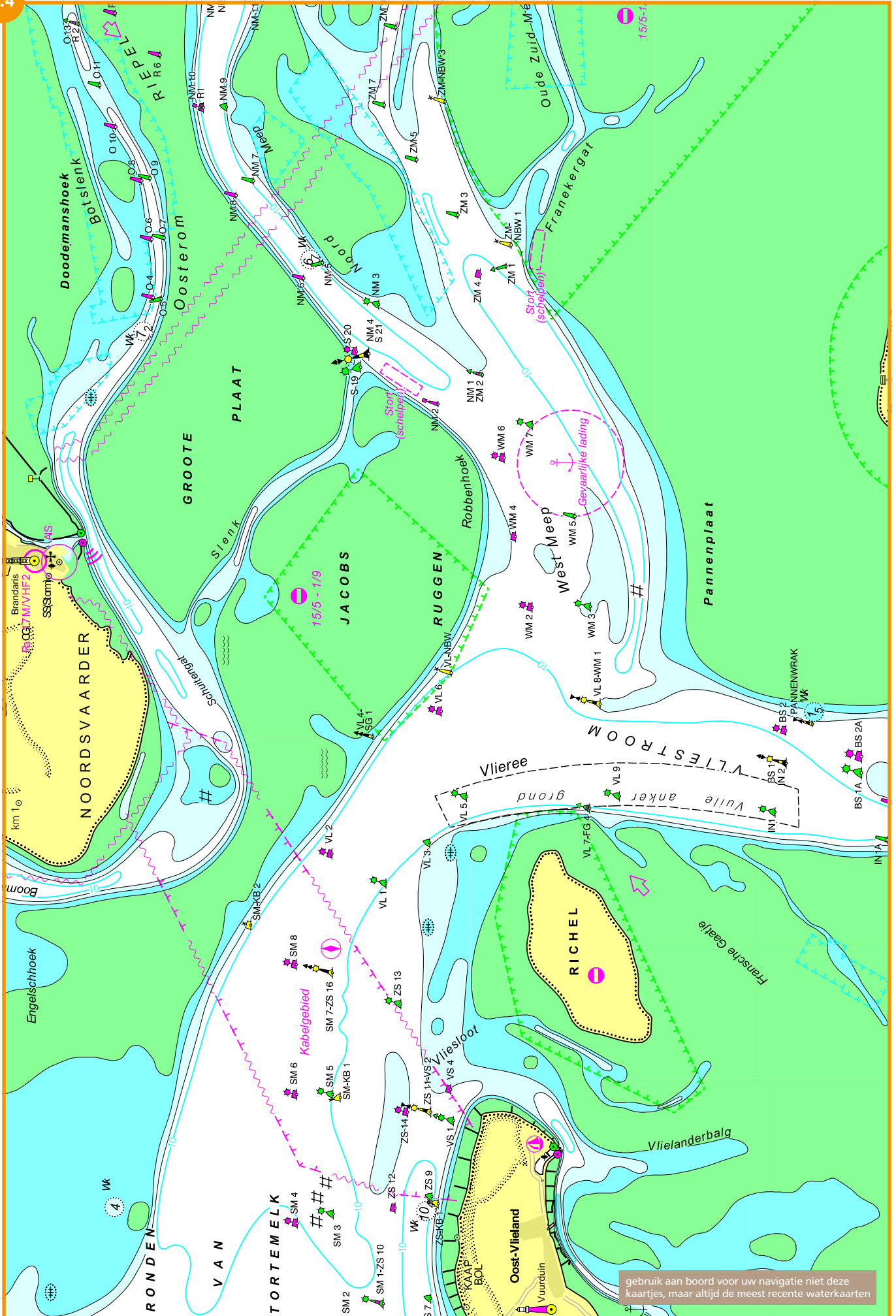
Het nevenstaande bord is ook op de Pollendam geplaatst.

De Vliestroom is een ruim, diep vaarwater waar vooral bij een matige tot krachtige wind een vervelende, hoge golfslag kan staan. In het bijzonder als wind en stroom tegen elkaar in staan.

Dit geldt nog meer voor het Zuiderstortemelk. Vooral na een stevige noordwestenwind kan de deining hier nog dagenlang 'doorstaan' en voor hoge golven zorgen. Tevens staat hier een krachtige getijdenstroom.

Kijk vooruit

Als u met stroom mee door de Vliestroom vaart en stuurboord uit richting Terschelling vaart, krijgt u in de West Meep (WM) stroom tegen. Bij westenwind (wind tegen stroom) kan hier dan ook een vervelende, hoge golfslag staan.





5.4 Vlieland – Terschelling

Bestemming Vlieland

Varend vanaf de Vliestroom (VL) volgt u dezelfde route als van Harlingen naar de Noordzee.

Vanuit het Zuiderstortemelk (ZS) moet u via de Vliesloot (VS) varen. Ook hier kan een sterke stroom staan met een onaangenaam hoge zeegang bij wind en stroom tegen elkaar in.

U kunt een beschutte route naar Vlieland nemen: vanaf de Vliestroom (VL) via het Franse Gaatje, bezuiden de Richel, door de Vlielandbalg naar de Vliesloot. Deze route is echter tijgebonden en kan alleen met hoogwater worden bevaren en door vaartuigen met een geringe diepgang.

Bestemming Terschelling

U volgt deels dezelfde route als naar de Noordzee.

Halverwege de Vliestroom (VL) gaat u echter 'stuurboord uit' via de West Meep (WM) en Noord Meep (NM) naar de relatief smalle Slenk (S). Ook hier kan een sterke dwarsstroom lopen. Houd vooral rekening met de veerboten en blijf aan de stuurboordkant van het vaarwater.

Voor de Slenk gelden de volgende vaaraanwijzing:

- Houd uw motor stand-by.
- Ga niet kruisen als de veerboot nadert.
- Luister uit op marifoonkanaal 2 (VTS Terschelling).

Als veerboten of charterschepen de waddenhavens uitvaren, wacht dan tot er ruimte is. Geef ze de ruimte.

Schuitengat

Het Schuitengat (SG) west van de Slenk is gemarkeerd met gele bijzondere betonning en te bevaren door schepen met een zeer geringe diepgang. Het Schuitengat ligt dicht bij het zeegat en wijzigt jaarlijks dermate vaak (ongeveer zes keer) dat dit water regelmatig opnieuw wordt betond. Betonningswijzigingen van het Schuitengat worden **niet** meegenomen in de Berichten aan Zeevarenden op

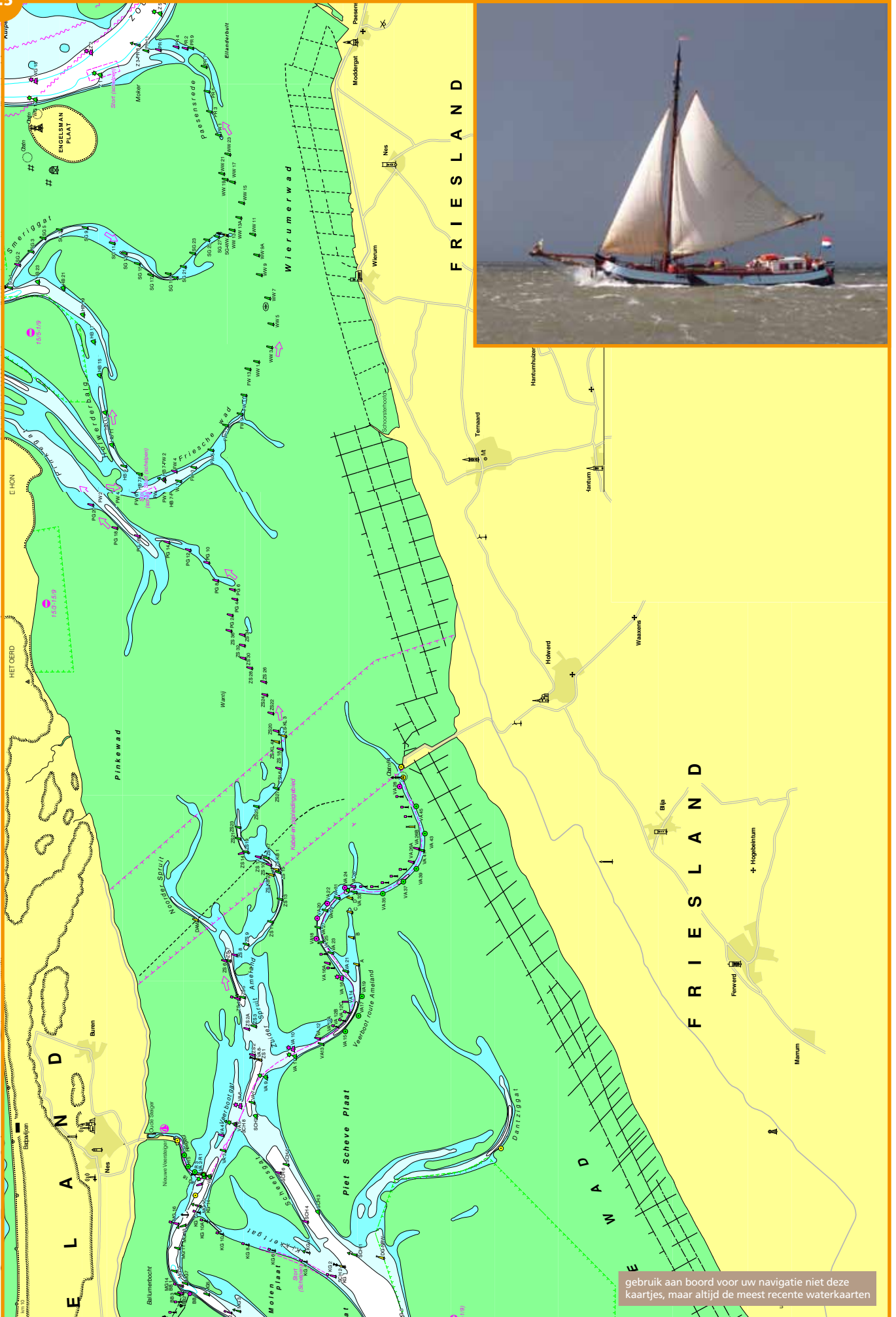
www.hydro.nl. De marge van de verplaatsingen zijn namelijk zo klein dat de wijzigingen in de kaart niet goed zichtbaar zijn.

Volle haven

Waddenhavens kunnen vol zijn in een topweekend of in het hoogseizoen. U bent dan genoodzaakt terug of door te varen of te ankeren op het wad. Om niet voor verrassingen te komen staan, kunt u vooraf contact opnemen met de havenmeester. 'Vol' voor de recreatievaart betekent niet altijd 'vol' voor de chartervaart, en omgekeerd. Ook de Brandaris meldt in het 2-uursbericht of de haven vol is.

Anker bij Vlieland niet in de geul tussen jachthaven en veerdam, maar zoek een ankerplaats buiten de geul, of voorbij de veerdam.

Goed ankergerie is op het wad onmisbaar en niet iets om op te bezuinigen. Kies een stevig anker en een lange ankerlijn of -ketting van minstens 30 meter, omdat het anker u juist bij harde wind de rust moet bieden. Een anker moet gebruiksklaar zijn en u moet er vlot mee overweg kunnen. Oefen het ankeren eens als het niet noodzakelijk is, bijvoorbeeld om de kentering van het tij af te wachten totdat u weer stroom mee hebt. Het geeft rust dat u weet wat u moet doen in een noodsituatie. De ondiepe delen van het wad bieden beschutting, daar vindt u altijd een geschikte ankerplaats.



gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



Foto: ScheepsWijs Vaarcursussen

5.5 Ameland

Komend uit het oosten kunnen vaartuigen met een geringe diepgang vanuit de Zoutkamperlaag (Z) via de Paesensrede (PR) naar het Wierumerwad (WW). Over dit wantij kunt u via het Friesche wad (FW) of het voormalig Smeriggat (SG) naar de Holwerderbalg (HB), om vervolgens via het Pinkegat en Zuiderspruit (ZS) naar Ameland te gaan.

De geul tussen Engelsmanplaat en het Rif is door verzanding niet meer te bevaren en is ook niet meer betond.

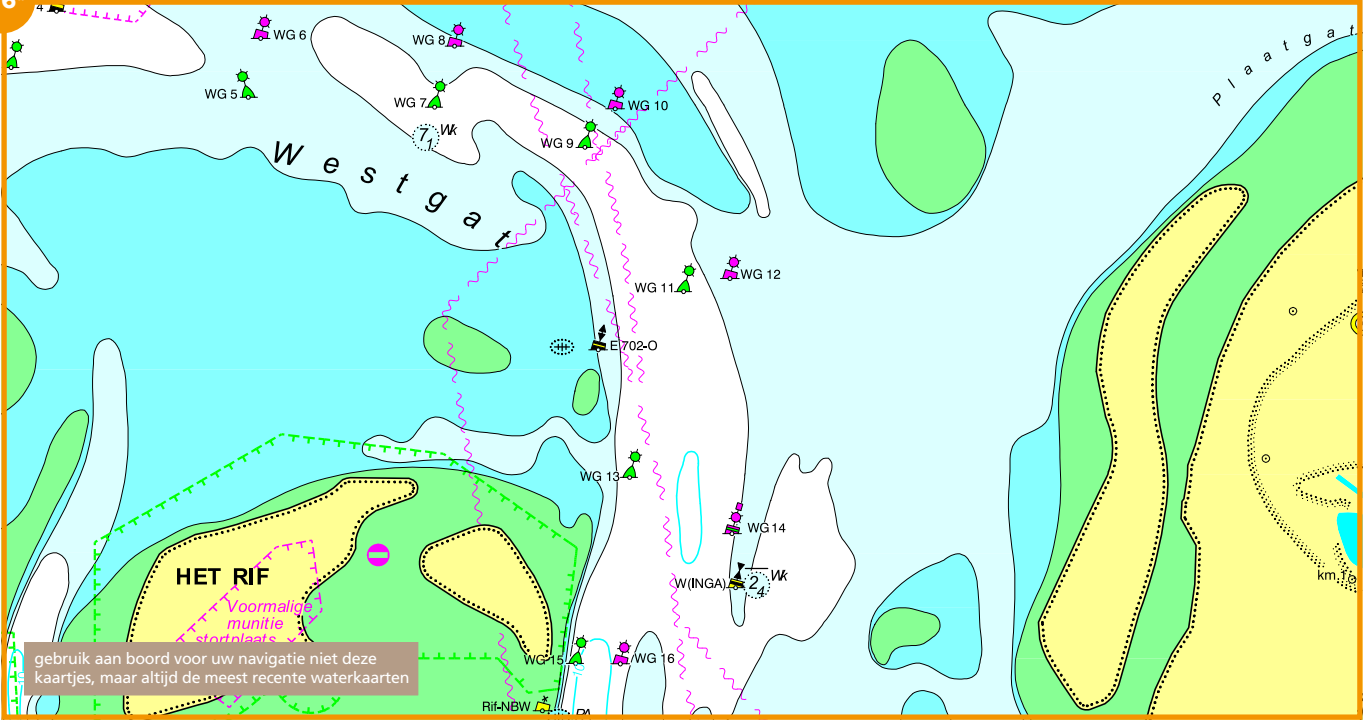
Komend vanuit het westen (Terschelling) zult u weinig beroepsvaart tegenkomen. Wel moet u, vooral in de buurt van het Oosterom en de Meep, rekening houden met mosselpercelen. De geul is goed betond, maar pas op: een staak van de mosselaars kan op een ton van de route lijken, of andersom. Verdwaal dus niet. Vermijd het zeegat, neem rond hoogwater de Blauwe Balg (BB).

Ook jachten met diepstekende kiel kunnen naar Ameland varen, maar zij zullen 'buitenom' moeten komen vanaf Terschelling, Vlieland of Lauwersoog. De jachthaven van Ameland is niet heel diep en omstreeks laagwater voor deze jachten ook niet bereikbaar. De bodem van de haven is zacht, dus diepstekende jachten zakken bij het droogvallen in het slib weg en blijven rechtop staan.

Let op: Bij het binnenlopen van de haven van Nes, net na het havenhoofd, ligt aan bakboordzijde een plaat waar ook makkelijk op vastgelopen kan worden. Deze staat nergens aangegeven. Houd hier absoluut het midden van het vaarwater aan.

Als u Ameland als doel hebt, dan moet u vanaf het Veerbootgat rekening houden met de veerdienst. Wacht tot de veerboot is afgemeerd. U vaart er namelijk heel dicht langs.

5.6^a



5.6^b

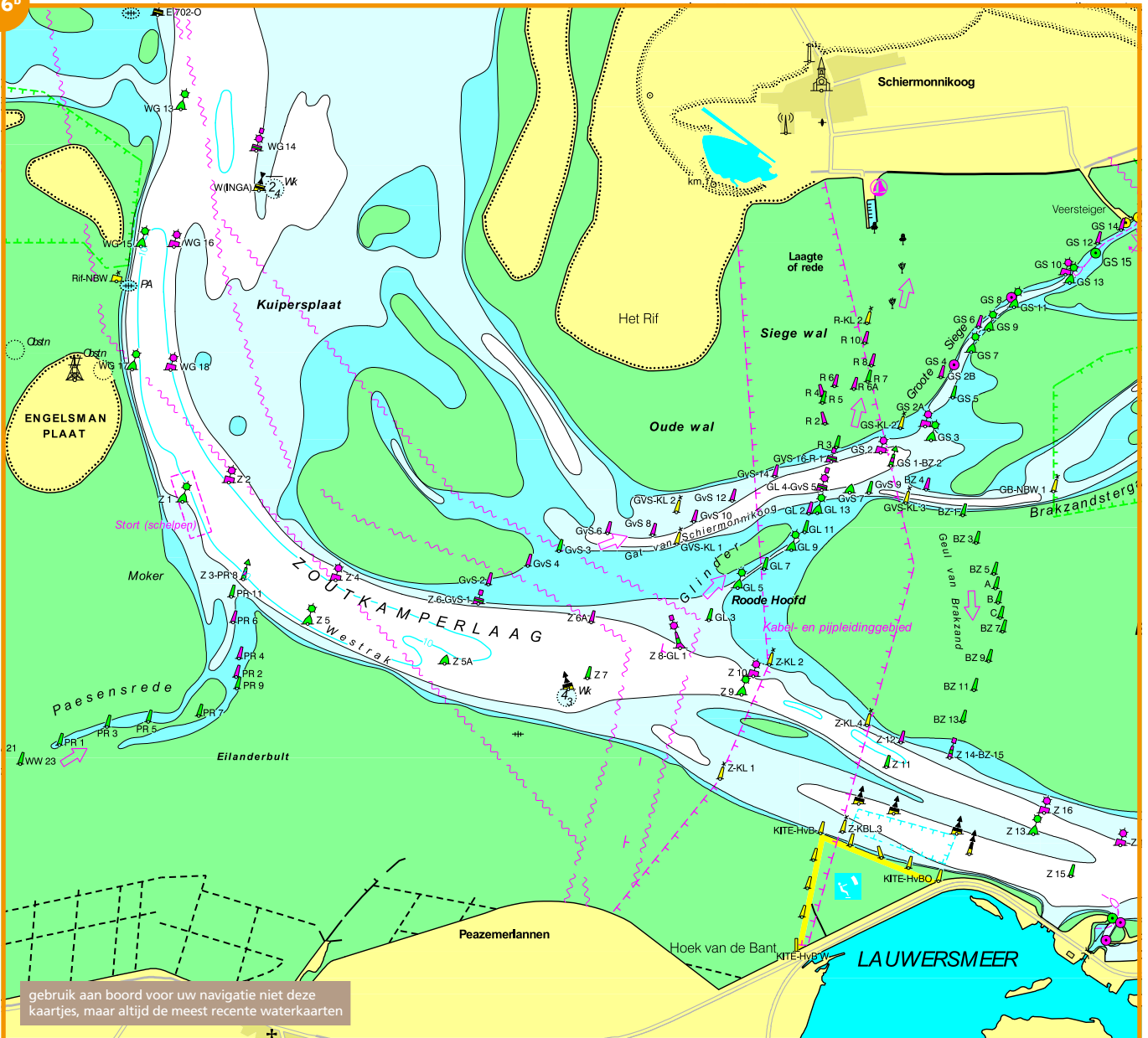




Foto: Janny du Bois

5.6 Lauwersoog – Noordzee

Vanaf het Lauwersmeer bereikt u het wad via de Robbengatsluis. Let in de sluis op de overgang zoet-zout. De sluis is bereikbaar via marifoonkanaal 84. Direct na de sluis komt u in de Veer-Buitenhaven en passeert u aan stuurboord de ingang naar de Vissershaven. Let hier dus goed op de veerboot en in- en uitvarende vissersvaartuigen.

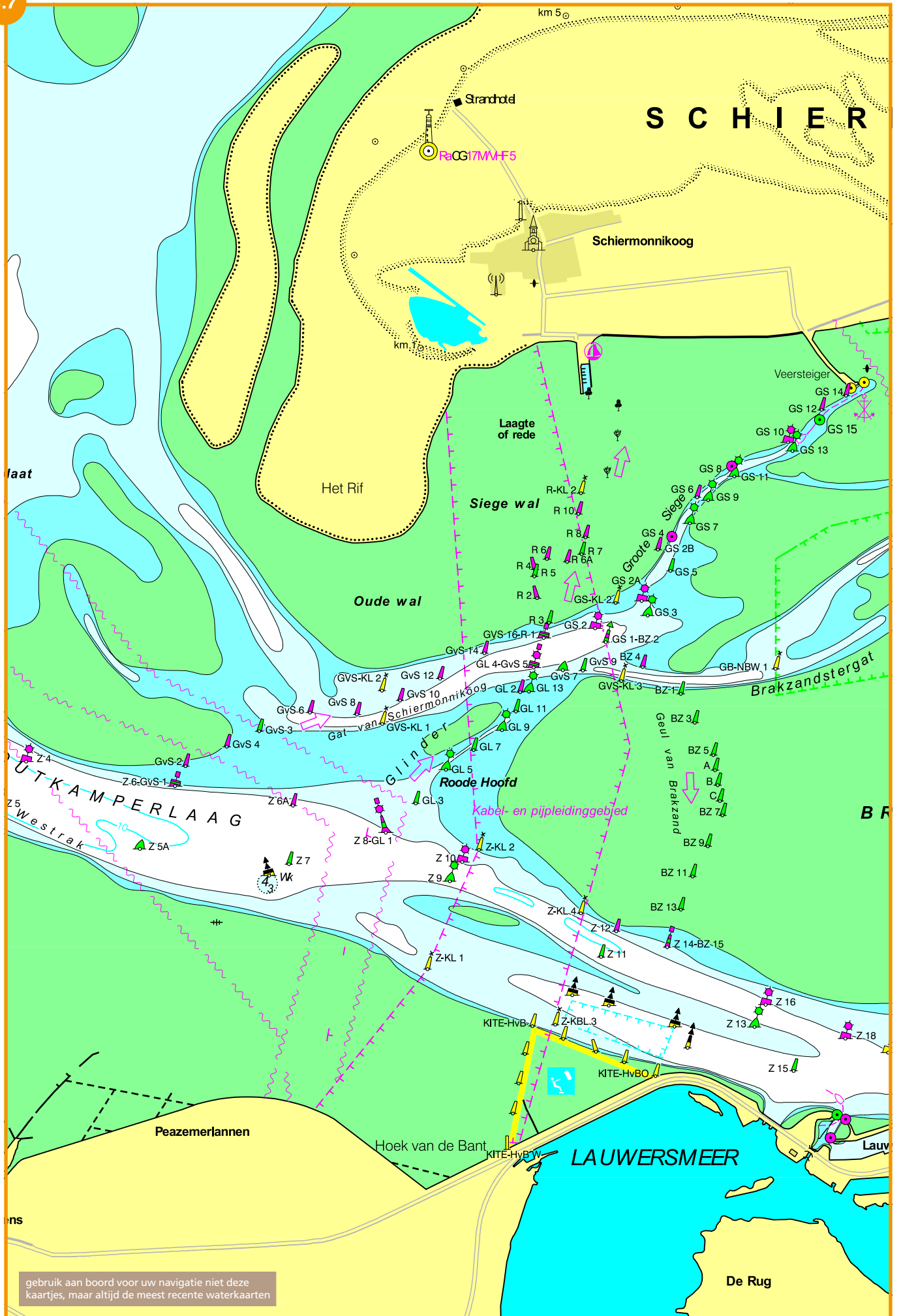
Vanaf 2010 is in de buitenhaven van Lauwersoog een nieuwe passantenhaven beschikbaar.

Als u van zoet naar zout water schut, hebt u stroom mee in de sluis. Maak altijd eerst achter vast, ook als de wind stevig op de kop staat. Als u dat niet doet, is de kans groot dat u dwars of achterstevoren in de sluis eindigt. De krachten van het water op het schip zijn veel groter dan die van de wind, zeker in de beschutting van de sluis.

Vanuit de buitenhaven Lauwersoog komt u in de Zoutkamperlaag (Z). Dit is een breed en diep vaarwater, waar al gauw een vervelende golfslag staat als de wind tegen de stroomrichting in waait. Ter hoogte van de Engelsmanplaat gaat de benaming van de geul over in Westgat (WG). Het Westgat gaat benoorden het Rif in noordwestelijke richting door de Wierumergronden naar de Noordzee.

Let op: In verband met het niet meer kunnen garanderen van een veilige vaart over het Plaatgat is de betonning in het voorjaar van 2011 verwijderd. Houd hier rekening mee bij uw reisvoorbereiding.

De Zeeverkeerspost Schiermonnikoog is ook op de hoogte van de laatste informatie over betonning, diepten. De verkeerspost geeft ieder even uur + 30 min. (00.30, 02.30, etc.) een informatiebericht uit, inclusief een weerbericht op marifoonkanaal 5. Houd rekening met de veerdienst tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog en met de Noordzeekotters die vooral op maandag naar zee gaan en op vrijdag van zee komen. De kotters zorgen voor hoge boeg- en hekgolven.



gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



5.7 Lauwersoog – Schiermonnikoog – Eems

Let in de sluis op de overgang zoet-zout (zie inleiding). De sluiswachter is bereikbaar via marifoonkanaal 84. Direct na de sluis komt u in de Veer-Buitenhaven en aan stuurboord passeert u de ingang naar Vissershaven. Let hier dus goed op de veerboot en in- en uitvarende beroepsvissers.

Vanuit de Zoutkamperlaag (Z) vaart u in westelijke richting naar de geul de Glinder (GL). Deze geul begint bij de scheidingsboei Z8 - GL1. Deze route is ook bestemd voor de veerdienst naar Schiermonnikoog. De veerboot is in de Glinder geulgebonden, u moet deze dan ook voldoende ruimte geven. Vanuit de Glinder steekt u in noordelijke richting het Gat van Schiermonnikoog (GvS) over naar de Rede van Schiermonnikoog (R). Op circa 2 uur vóór hoogwater volgt u de drijf- en steekbakens over de Siegewal. Dit bochtige geultje naar de jachthaven is tot circa 1 uur na hoogwater te bereiken, maar is niet geschikt voor diepstekende kieljachten van meer dan 1,30 meter. Het kan nooit kwaad om mensen die deze plek goed kennen eens naar hun ervaringen te vragen.

Geul van Brakzand

Een alternatief is de Geul van Brakzand (BZ). Deze route is echter tijgebonden. De geul is slechts bevaarbaar met een geringe diepgang bij hoogwater. De markering van deze geul over de plaat van Brakzand bestaat uit groene bakens.

Lauwersoog – Eems

Wie vanuit Lauwersoog over de Waddenzee naar de Eems (verdere bestemmingen: Borkum, Greetsiel, Delfzijl of Emden) wil varen, moet rekening houden met drie wantijen, weinig beschutting en moet mogelijk een tijstop maken.

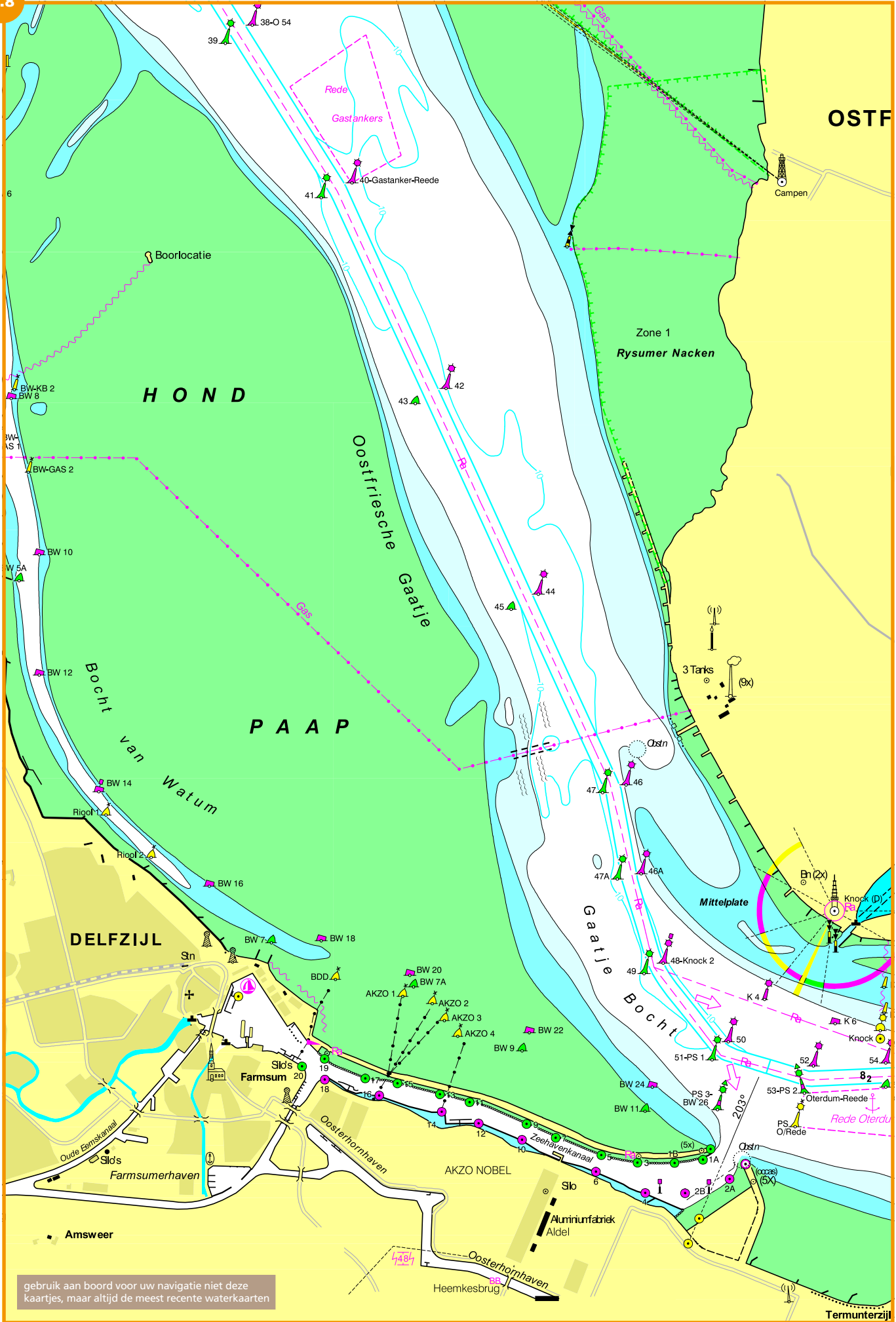
De enige haven aan het Groninger wad is Noordpolderzijl. Deze getijdenhaven is slechts aan te lopen (en te verlaten) rond hoogwater. Bij het in- en uitvaren van de smalle toegangsgedul moet u bedacht zijn op de Rijdsdam, ten westen van de geul, die bij hoogwater onder water staat. Passeer altijd de gebonden prikken aan de oostkant! De vaargeul naar Noordpolderzijl is in het voorjaar van 2010 uitgebaggerd. Gedurende het seizoen vormde zich echter weer een slibdrempeel voor de haven. Neem voor de actuele stand van zaken contact op met de Zeeverkeerspost Schiermonnikoog via marifoonkanaal 5 of telefoonnummer 0519-531247.

De Eems

De Eems staat ook onder invloed van het getij en is een woelig water vergeleken met de rust van de Waddenzee. Het stroomt er harder (drie tot vier knopen is mogelijk) en er is meer vaarverkeer: veerboten van en naar Borkum vanuit Emden, Delfzijl of Eemshaven, vrachtvaart en viskotters. Zij kunnen onaangename golflslag veroorzaken die het stroom-windpatroon doorbreekt. Op de Eems geldt een uitluisterplicht op marifoonblokkanaal 20 of 21.

Op de Eems is het mogelijk om buiten het betonde vaarwater te varen. Maar let op: het varen aan de verkeerde zijde binnen het betonde vaarwater kan een flinke bekeuring kosten. Houd in dit vaarwater rekening met in- en uitgaande zeeschepen, veerdiensten en zandzuigers. Op de Eems is de Duitse verkeersdienst Eems Traffic verantwoordelijk (marifoonkanalen 18, 20 en 21). Hier geldt het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

*De Eems is geen vaarwater voor beginners en is voor overige watersporters af te raden bij harde noordwestenwind. Een uitgaande stroom en inkomende krachtige wind zorgen voor korte, hoge golven met diepe golfdalen vanaf het Dukegat (Doekegat). Bij slecht zicht (mist) is het verboden om zonder typegoedgekeurde radar op de Eems te varen. **Let op:** U kunt hiervoor een bekeuring krijgen. Een schip moet op de dichtsbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen (ankeren), wanneer de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet.*



gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



Foto: Groningen Seaports

5.8 Delfzijl

Delfzijl

Wie van of naar Delfzijl vaart, wil bij voorkeur stroom mee hebben. Laat in uw keuze de windrichting meewegen en vermijd als het kan nare tijzeën die ontstaan als gevolg van sterke wind tegen sterke stroom. Ter hoogte van de ingang van de Eemshaven, in het Dukegat (Doekegat), werken meerdere stromingen op elkaar in. De Eemshaven is niet bedoeld voor recreatievaart. Verrassend groot kunnen de verschillen in beschutting zijn tussen het havenkanaal bij Delfzijl en de Eems.

Rond de havenhoofden van Delfzijl is de diepte zeer variabel; let op uw dieptemeter en vaar niet pal langs de havenhoofden. Het zeehavenkanaal naar Delfzijl is circa 4 km lang. Houd in het kanaal goed stuurboordwal in verband met in- en uitvarende scheepvaart. In het kanaal geldt een uitlusterplicht voor pleziervaart uitgerust met marifoon op marifoonblokkanaal 3 Delfzijl radar. De sluiswachter is bereikbaar via kanaal 26.

Dollard

De Dollard is een zeearm, onderdeel van de Waddenzee, op het grensgebied van Nederland en Duitsland. De rivier de Ems mondt hier in uit en stroomt richting de Noordzee. De Dollard is ongeveer 100 vierkante kilometer groot, bestaande uit 1.160 ha kwelder en 7.000 ha bij laagwater droogvallend wad. Het getijverschil in de Dollard is meer dan drie meter. Op de Dollard vaart buiten de betonde vaargeulen weinig tot geen beroepsvaart.

Meer informatie over Delfzijl en de vaarroutes richting Groningen en Fryslân vindt u in het Knooppuntenboekje Fryslân, Groningen en Drenthe.

Colofon

Meer informatie over het project Varen doe je samen! vindt u op www.varendoejesamen.nl

Uitgave

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)

Eindredactie: Laurens van Zijp

Vormgeving: Hoge Bomen, Rotterdam

Cover: Studio Guido van der Velden, Blaricum

Druk: Drukkerij Libertas, Bunnik

Bron kaarten: Chef der Hydrografie van de Koninklijke Marine

Bron foto's: Rijkswaterstaat, tenzij anders vermeld

Downloads en verzamelband

De knooppuntenboekjes zijn als PDF-bestand te downloaden van de website www.varendoejesamen.nl.

De boekjes passen in een verzamelband. Deze wordt verspreid op beurzen, bij jachthavens en op diverse sluizen.

Februari 2011

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Het project Varen doe je samen!

Op 4 september 2007 tekende staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat het convenant 'Varen doe je samen!' Dit loopt van 2008 tot 2014. Doel is de risico's beperken voor beroeps- en recreatievaart in hetzelfde vaarwater. Goede voorlichting is een belangrijk instrument van het project. Daartoe is er de website www.varendoejesamen.nl en worden folders en de knooppuntenboekjes uitgegeven.

Onderstaande partijen hebben het convenant ondertekend.

De provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Noord-Brabant, Utrecht, Zeeland, Zuid-Holland, Flevoland, Noord-Holland, Gelderland en Limburg

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / 0800 8002 / www.rijkswaterstaat.nl

Havenbedrijf Rotterdam N.V. / 010 252 10 10 / www.portofrotterdam.com

Groningen Seaports (havens Delfzijl en Eemshaven) / 0596 64 04 00 / www.groningen-seaports.com

Haven Amsterdam / 020 523 45 00 / www.portofamsterdam.nl

Koninklijke Schuttevaer / 010 412 91 36 / www.koninklijkeschuttevaer.nl

Watersportverbond / 030 751 37 00 / www.watersportverbond.nl

ANWB / 088 269 71 47 / www.anwb.nl

HISWA Vereniging / 0343 52 47 24 / www.hiswa.nl

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) / 0343 52 47 57 / www.srn.nl

