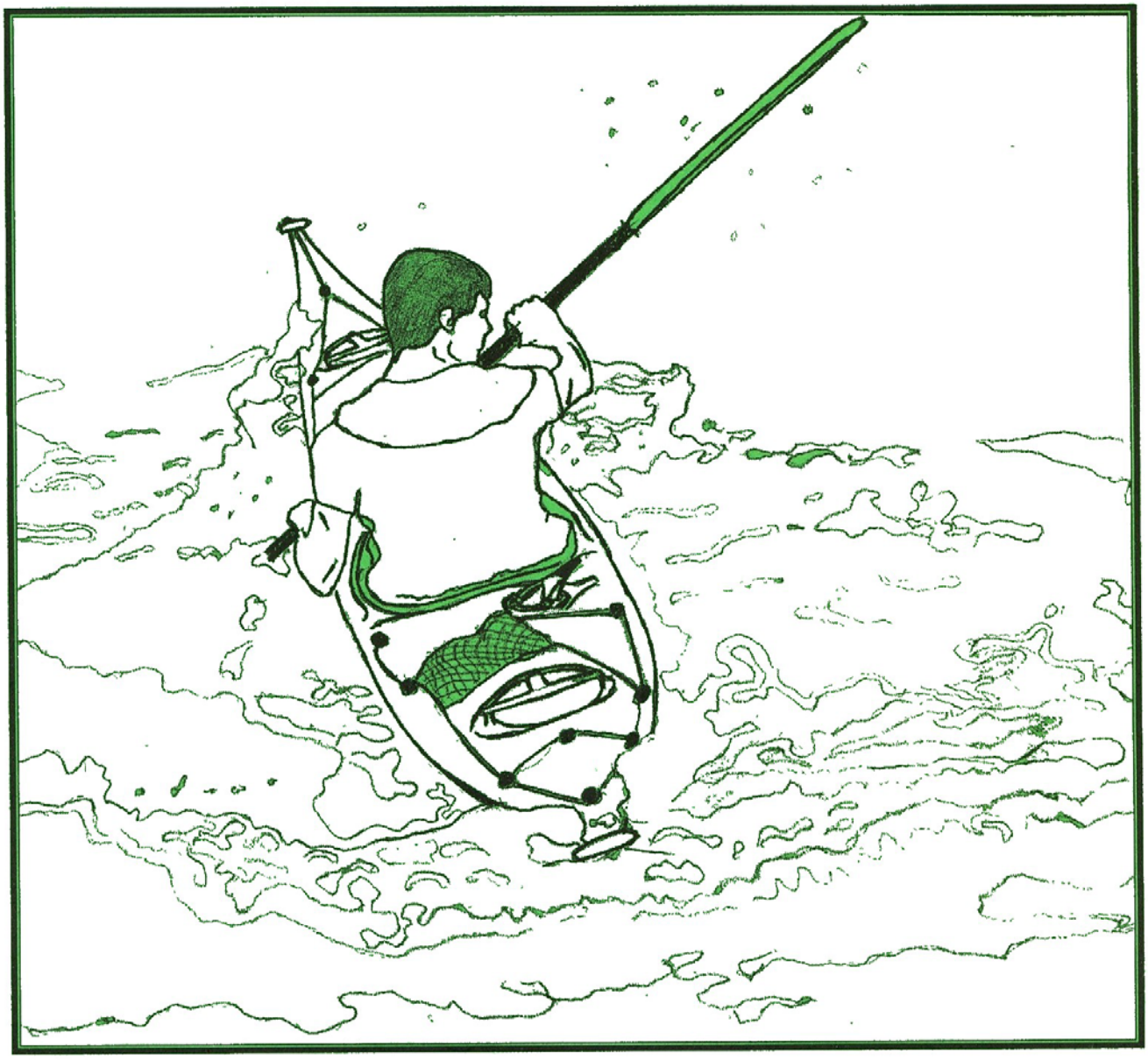
# *ZEEKANOGIDS*

gkv Groningen



Editie 2011

**Zeekanogids van de Zeekanogroep**
**van de Groninger Kano Vereniging (GKV)**

**Inhoudsopgave** **pag.**


1. Inleiding……. 3
2. Zeekanovaren bij de GKV……. 4
3. De GKV……. 5
4. De geschiedenis van de zeekanogroep…….. 6
5. De organisatie van de zeekanogroep……..... 7
6. Groepsindeling…….. 8
7. Vereiste vaardigheden…….…….. 9
8. Activiteiten van de GKV zeekanogroep…….…….…….. 10
9. De veiligheid tijdens het zeekanovaren……..…….…..… 11
10. De zeekano…….……... 14
11. Uitrusting…….….…….. 15
12. Het beladen van de zeekano……..…..…… 17
13. Groepsgedrag……...…… 18
14. Tochtvoorbereiding…….……... 20
15. Tochtorganisatie…….….… 21
16. Brandingvaren…….…… 25
17. Rechten en plichten van de zeekanoër op het Wad…….…… 27
18. Vaargids Waddenzee…….……. 30
    18.1. Eigenschappen van het Wad…….… 30
    18.2. Tochtmogelijkheden…….……..…. 30
    18.3 Bijzonderheden per startpunt voor tochten op de Waddenzee…… 34
    18.4. Bijzonderheden routes en aanlegplekken op het Wad……. 36
19. Literatuur…… 41
20. Bijlagen…….……..…… 43
    Bijlage A. NKB commissie zeekanovaren……..…….… 43
    Bijlage B. Het gebruik van de Waddenzee (Erecode) …….……... 45
    Bijlage C. Kanokaartplotter…….. 46
    Bijlage D. Groslijst voor een- en meerdaagse tochten……. 49
    Bijlage E. Inhoud EHBO kit…….… 50
    Bijlage F. Schiet- en oefenterreinen……...…. 50
    Bijlage G. Telefoonnummers Nederlandse kust…….….. 51
    Bijlage H. Schaal van Beaufort……..……..… 53
    Bijlage I. Gevoelstemperatuur…….… 54
    Bijlage J. Tabel vervoerskosten zeekanogroep …….….…….… 54
    Bijlage K. Tijdverschillen hoogwater t.o.v. Harlingen, Lauwersoog en Delfzijl….…… 55
    Bijlage L. Belangrijke kuststations…….…….…. 55
    Bijlage M. Internet adressen…….…….… 56
    Bijlage N. Weerberichten…….…. 57
    Bijlage O. Districten ten behoeve van weerberichten en stormwaarschuwingen…… 58
    Bijlage P. Voorbeeld Tochtformulier……..…. 59

# 1. Inleiding

Deze gids is bedoeld als introductie voor nieuwe leden van de zeekanogroep van de Groninger Kano Vereniging (GKV), maar ook als naslagwerk voor alle zeekanovarende GKVers die een tocht op zee willen voorbereiden en uitvoeren.

De gids behandelt
- de organisatie en de activiteiten van de zeekanogroep.
- De vereiste vaardigheden om met tochten met de zeekanogroep mee te kunnen
- Het materiaal en de uitrusting voor tochten
- De voorbereiding, organisatie van tochten en de gang van zaken tijdens de tochten zelf
- De veiligheid tijdens tochten
- Informatie over tochten op het Wad, inclusief specifieke informatie over vertrek- en aankomstpunten en plekken die speciale aandacht behoeven
- Uitgebreide lijst van telefoonnummers, marifoongegevens en internetadressen
- Literatuurverwijzingen
- Diverse informatieve tabellen

Deze gids is geen handboek zeekanoën. Voor technische zaken zoals navigatie en kanotechniek is genoeg literatuur voorhanden; raadpleeg met name de syllabi Zeekajakvaardigheid (ZV) en Zeekajakvaardigheid Extra (ZVE) van de NKB (zie literatuurlijst Hfst 18).

De gids valt uiteen in een tekstgedeelte en een uitgebreid gedeelte met bijlagen, die vooral als naslagwerk zijn bedoeld.
Wij gaan er van uit dat elk lid van de zeekanogroep op de hoogte is van het tekstgedeelte van de gids.

Aan deze gids hebben meegewerkt:
Klaas Bouma
Akke Antje Hettema
Kor Knol
Andre van der Polder
Klaas Sjollema
Gerard Tel
Robbert van der Eijk
Taco Tel

Groningen,
1e versie: april 2008
4e versie: november 2011

Wijzigingen tov 3e versie
- ‘grote’ afbeeldingen/foto’s weggelaten om de elektronische leesbaarheid te vergroten
- groepsindeling aangepast
- H11 Uitrusting: neopreen pak en neopreen cap moeten altijd mee.
- Bijlage I; tabel gevoelstemperatuur aangepast
- reiskosten vergoedingen aangepast

Veel leesplezier, zeecie

## 2. ZEEKANOVAREN BIJ DE GKV

Het meest ongerepte natuurgebied van Nederland is op drie kwartier rijden vanaf het botenhuis te bereiken: de Waddenzee. De meest ideale manier om dit ondiepe getijdengebied te verkennen is met de zeekano. De dynamiek van soms sterk stromend water gecombineerd met vaak prachtige wolkenluchten, droogvallende platen, zeehonden en duizenden vogels maakt dat deze tak van sport 'verslavend' kan werken. De zee kan echter ook gevaarlijk zijn. Een plotseling opstekende wind in combinatie met sterke stroom kan voor verrassend hoge golven zorgen, of wanneer de wind juist wegvalt, kan mist de oriëntatie bemoeilijken.
De zeekanotochten kunnen soms redelijk pittig zijn vanwege de te varen afstand en het feit dat je altijd onbeschut vaart. Kun je tijdens een vlakwatertocht tegenwind deels elimineren door bijvoorbeeld onder een rietkraag te varen, op het Wad krijg je altijd de volle mep. Enig doorzettingsvermogen en regelmatig trainen voor de langeafstandsconditie zijn dan ook vereisten. Daarom organiseren we dichter bij huis regelmatig tochten, trainingen en wordt er ook in de winter gevaren (veelal op binnenwater). Sommige activiteiten zijn meer gericht op veiligheid en nautische kennis zoals navigatieoefeningen op het Paterswoldsemeer.

**Doel zeekanogroep**
Doel van de zeekanogroep is het organiseren van veilige zeekanotochten op grootwater. Onder groot water wordt verstaan de zee (inclusief de Waddenzee) en het IJsselmeer. Met name 's winters gelden grote meren ook als 'groot water'. Om dat doel te bereiken organiseert de zeekanogroep naast de tochten verschillende activiteiten die gericht zijn op een zo groot mogelijke veiligheid tijdens de tochten en op het vergroten van de kanovaardigheden van de leden. Hoewel de zeekanogroep en de GKV wel instructies geven in navigatie, kanotechnieken en veel aandacht besteed aan veiligheidsaspecten, is het geen doelstelling van de zeekanogroep om opleidingen te geven; daarvoor worden de opleidingen van de NKB warm aanbevolen. De zeekanogroep houdt zich evenmin bezig met wedstrijden en prestatietochten.

De zeekanogroep is ten behoeve van de veiligheid ingedeeld in niveaugroepen A t/m D (zie hfdst 6).
Om mee te mogen varen op het Wad moet je aan de reddingsoefeningen op het Paterswoldsemeer en de IJsselmeertocht, beide in het voorjaar, hebben meegedaan. Hierna kom je in groep B (tenzij de tochtleiders van oordeel zijn dat dit niet verantwoord is). Voor groep B worden niet te zware tochten georganiseerd (tot ca. 30 km) op het IJsselmeer en het Wad, waarbij de grote zeegaten worden vermeden.
Heb je de smaak eenmaal te pakken dan gaan we ervan uit dat kennis en kunde groeien naar rato van het aantal gevaren tochten zodat de wat zwaardere tochten van groep C op een gegeven moment binnen bereik komen (tot ca. 40 km). Bij rustig weer vaart groep C ook tochten over de Noordzee waarbij de zeegaten uiteraard ook worden verkend. Het hoogst haalbare (bij de GKV althans) is groep D waar lange tochten (tot ca. 50 km) af en toe worden gecombineerd met een grondzeetje of lekkere brandinggolven (zie hoofdstuk 6 voor een uitgebreide omschrijving van de groepsindeling A-D).

Lijkt zeekanovaren je wel wat, vaar dan eerst een poosje mee in een van de zeekano's van de GKV. De GKV bezit een aantal uitstekende zeekano's zodat het kopen van een eigen zeekano in eerste instantie wordt afgeraden. Laat je door andere zeekanoërs informeren over de verschillende boottypen die zoal te koop zijn voordat je zelf deze kostbare investering doet. Het is zonder zeekano-ervaring onmogelijk te beoordelen welk boottype voor jou geschikt is en aan jouw specifieke wensen voldoet.

Nieuwe deelnemers aan de zeekanogroep kunnen zich het beste voor april opgeven zodat de start van de B groep niet wordt gemist. Een keer meedoen met de binnen(water)activiteiten kan altijd. Kom bijvoorbeeld eens langs op de tochtplanavond in februari waar met behulp van getijdentabellen, de stroomatlas en zeekaarten de vaartijden worden berekend. Om het leerproces te versnellen verdient het aanbeveling deel te nemen aan één van de NKB zeekanokampen, vooral het zeekamp op Vlieland in september heeft elk jaar een behoorlijk aantal GKV deelnemers.
De laatste jaren schommelt het aantal zeekanogroep-leden tussen de 50 en 60 personen en de zeekanogroep van de GKV behoort daarmee tot de grootste zeekanogroepen in Nederland.

**3. De GKV**

De GKV (Groninger Kano Vereniging) heeft al een aantal jaren rond de tweehonderdvijftig leden en biedt een breed scala aan activiteiten aan, op vlak-, groot- en wildwater, op zee en in het zwembad en heeft een zeer actieve kanopologroep. De GKV heeft een modern verenigingsgebouw de Loods genaamd, met kleedkamers en douches, kantine en dakterras**.** De naam is een herinnering aan het vorige botenhuis dat de eerste jaren na de oplevering in 1982 een grote lege ruimte was en zodoende de loods genoemd werd**.**

De vereniging vormt een ontmoetingspunt waar een sportieve en goede sfeer centraal staan en waarbij iedereen op zijn of haar eigen niveau de kanosport kan beoefenen. Activiteiten onder verenigingsvlag worden op een sportieve, natuurvriendelijke, gezonde en veilige wijze uitgevoerd.

De GKV biedt tal van mogelijkheden om je te ontplooien in het kanoën. Er worden vele tochten en cursussen georganiseerd.

Het verenigingsgebouw ligt aan de 'stille kant' van het Paterswoldsemeer, iets ten zuiden van Groningen en ten westen van Haren en is gebouwd op de fundamenten van het in 1993 afgebrande clubgebouw. Vanuit dit gebouw heeft de vereniging een 'natte' verbinding met het meer en tevens met het Noord-Willemskanaal. Van hieruit kan bijvoorbeeld een sfeervol Rondje Stad (12 km) worden gevaren, door de grachten van de stad Groningen maar er wordt ook erg veel op het meer gevaren. De cursussen en trainingen worden voor het grootste gedeelte op het meer gegeven.

Sinds najaar 2004 beschikt de GKV over een prachtig bassin, waarin behalve kanopolotraining ook cursussen over o.a. kanotechniek en eskimoteren gegeven kunnen worden.

**Materiaal**
De GKV beschikt over een vloot van zo'n vijftig boten: vlakwaterkano's, zeekano's, wildwaterkano's, polokano's en open Canadezen, elke soort in diverse types. Deze boten staan ter beschikking van leden die geen eigen boot bezitten. Wie zelf een boot heeft, kan die opslaan in de loods van de GKV. De vereniging bezit twee botenwagens, waarmee de boten kunnen worden vervoerd voor tochten of polotoernooien op afgelegen plaatsen.

Maandelijks geeft de GKV het clubblad Boegbeeld uit, waarin tochten en andere activiteiten worden aangekondigd, tochtverslagen staan, allerlei artikelen worden geplaatst en tal van andere kanozaken de revue passeren. Er is een papieren en een digitale versie.

Adresgegevens: Hoornsedijk 4, Haren, Postbus 919, 9700 AX Groningen tel 050-5270030.
Internet: www.groningenkv.nl
Informatie: info@groningenkv.nl

## 4. GESCHIEDENIS VAN DE GKV ZEEKANOGROEP

**Hoe het begon**

Op 29 juni 1986 werd door vijf GKVers een tocht gevaren tussen de Eemshaven en Delfzijl.
Het initiatief hiervoor werd genomen door Gerard Tel die al vaker op zee had gepeddeld. Het was een mooie zaterdag, maar wel met een flinke wind tegen op de tocht terug naar de Eemshaven. Een sensationele ervaring was het om niet over de golven heen te kunnen kijken. Dat jaar werden meer tochten gevaren met de bedoeling er nog meer mensen bij te betrekken. Daarmee was de zeekanogroep geboren. Wel werden direct al eisen gesteld aan de deelnemers. In Boegbeeld viel te lezen dat je over een goede conditie, bootbeheersing, eskimoteertechniek en uitrusting moest beschikken. Die uitrusting diende je zelf aan te schaffen want een zeekanovloot zoals die nu in het botenhuis ligt, was er niet. De tochten werden zeer serieus voorbereid. Nauwgezet werd de planning uitgevoerd compleet met lijsten van de te passeren boeien met bovendien de te varen koers tussen de boeien in. Het vaargebied was van het begin af aan vooral het oostelijk Waddengebied maar ook het Ijsselmeer werd regelmatig bevaren. Vanwege een gebrek aan auto's werd hiervoor vaak een busje gehuurd waarachter dan de verenigingsbotenwagen werd gekoppeld en met een gangetje van 80 km/uur ging het dan richting Friesland.
Maar ook voor 1986 werd er wel door GKVers op het Wad gevaren zoals bijvoorbeeld door Wim Bakker die daarvan vaak verslag deed in Boegbeeld.
In de beginjaren leek Engelsmanplaat een eiland ver weg dat pas na drie pogingen bereikt werd. Telkens was het weer te slecht en een keer werd er wel gevaren maar bleef de groep halverwege steken op een zandplaat omdat de tegenwind te sterk was.
Het aantal deelnemers groeide snel tot 26 personen in 1987, waarbij opvalt dat de deelnemerslijst toen al een soort groepsindeling aangaf; ervaren deelnemers, minder ervaren deelnemers en mensen die van plan zijn te gaan zeekanoën. Na een jaar was je dus al een ervaren deelnemer! Maar goed ervaring is een relatief begrip. In 1992 werd de indeling iets verfijnd en zijn de benamingen gewijzigd: Beginners, Gevorderde Beginners (beginners met een goed tempo) en Gevorderen. Vele tochten werden gevaren en sterke verhalen geboren. Alle soorten weer zijn inmiddels geprobeerd, van absolute windstilte tot en met windkracht 10. Dit laatste bleek slechts door enkeling korte tijd volgehouden te kunnen worden in een zeekano die speciaal extra zwaar was afgeladen. Maar ook is er eens expres in dichte mist gevaren en ook met extreme kou is eens Schiermonnikoog gerond (Dit leverde een extreem sterk verhaal op).
Een enkele keer waren de golven hoger dan gedacht en bleken niet alle deelnemers even zeewaardig zodat de vaak geoefende reddingen in de praktijk konden worden gebracht. Aanvankelijk werd de Kustwacht nooit geïnformeerd over onze tochten totdat Ted van der Zee van de vuurtoren van Schiermonnikoog eens gevraagd werd een lezing te houden. Sindsdien zijn de contacten goed en is men op de toren gewend aan onze tochtaankondigingen. Met verrekijkers worden we in de gaten gehouden. Toen een van de deelnemers eens wegens zeeziekte met de veerboot terug naar Lauwersoog ging vroeg de vuurtoren bij het afmelden nadrukkelijk met hoeveel man we naar Schier waren gevaren en met hoeveel weer terug. Ze hadden dus gezien dat een kano leeg werd teruggesleept.
De brand in 1993, waarbij het botenhuis met alle kano's in vlammen opging, was een enorme dreun voor iedereen maar desondanks werd een week later al weer een zeekanotocht gevaren. Zo stond het nu eenmaal in het jaarprogramma en met geleend materiaal lukte het ook nog.
De tocht niet door laten gaan zou te veel eer zijn voor de brandstichters. Veel leden beperken zich niet tot do GKV maar doen ook mee aan de NKB zeekanokampen en tochten. Het Vlielandkamp in september kan eigenlijk ieder jaar rekenen op Groningers die daar in korte tijd veel leren.
Sinds 1986 is de kennis en ervaring sterk toegenomen en dit vormde voor velen de basis voor grotere avonturen, soms ver van huis. Inmiddels hebben GKVers tal van wereldzeeën bevaren.

## 5. ORGANISATIE VAN DE ZEEKANOGROEP

De zeekanogroep is een van de vaargroepen die actief zijn bij de GKV naast bijvoorbeeld het toervaren en kanopolo. De zeekanogroep is een zelfstandig georganiseerde discipline met als doel het varen van tochten op groot water voor leden van de GKV waarbij veel aandacht wordt geschonken aan veiligheid. De organisatie bestaat uit twee delen: de zeekanocommissie en de tochtleiders. De zeekanocommissie initieert en coördineert de activiteiten met alle werkzaamheden die daarbij horen.
De tochtleiders geven uitvoering aan de organisatie van de diverse tochten en zijn daarnaast gezamenlijk verantwoordelijk voor de groepsindeling en de begeleiding van aspirant tochtleiders.
Voor het goed functioneren van de zeekanogroep dient in de zeekanocommissie tenminste één tochtleider te zitten. De zeekanogroep onderhoudt contact met het bestuur via een bestuurslid dat door het bestuur als contactpersoon is aangesteld. Dit is meestal een zeekanoënd bestuurslid.

### *De zeekanocommissie*

De zeekanocommissie bestaat uit een 1e coördinator, een 2e coördinator, een materiaalbeheerder en de PR-functionaris. Namen, telefoonnummers en e-mailadressen van de leden van de zeekanocommissie staan vermeld in het colofon van Boegbeeld.
**1e Coördinator;** is verantwoordelijk voor het op tijd opstellen van de vaarkalender, hij coördineert in samenwerking met de andere commissieleden alle activiteiten binnen de zeekanogroep en stemt dit zonodig af met andere vaargroepen binnen de GKV. De 1e coördinator onderhoudt het contact met de tochtleiders en doet voorstellen voor wijziging van de groepsindeling en coördineert het aspirant tochtleiderschap. Alle tochtleiders hebben inspraak bij het maken van een nieuwe indeling en dienen hiertoe in de gelegenheid te worden gesteld. Gedurende het seizoen verzamelt hij de ingevulde tochtformulieren en verslagen en verwerkt dit, in samenwerking met de 2e coördinator, in het jaarverslag van de zeekanogroep en dat van de GKV. Hij is voorzitter van de jaarlijkse evaluatieavond aan het einde van het seizoen waarbij wordt gekeken in hoeverre de activiteiten van het afgelopen jaar hebben voldaan aan de wensen van de leden van de zeekanogroep en wat er zoal beter kan in het nieuwe seizoen. De 1e coördinator is het aanspreekpunt van de zeekanogroep voor derden.
**2e Coördinator;** Zorgt voor een belangrijk deel van de interne communicatie door het tijdig mailen van tochtaankondigingen en dergelijke. Hij beheert de deelnemerslijst en is het eerste aanspreekpunt voor nieuwe deelnemers. De groepsindeling wordt beheerd door de 2e coördinator in samenwerking met de 1e coördinator. Hij adviseert, overlegt en werkt samen met de eerste coördinator bij het maken van de vaarkalender. Regelt, in samenwerking met de eerste coördinator, de seizoensevaluatie en levert een bijdrage aan het jaarverslag. Zorgt voor een verslagje van de seizoensevaluatie en publiceert dit in Boegbeeld. Neemt de taken van de eerste coördinator over als deze verhinderd is. Hij onderhoudt de internetpagina van de zeekanogroep op de website van de GKV.
**Materiaalbeheerder;** beheert het gemeenschappelijke goed zoals noodsignalen, marifoons, kaarten en boekwerken. Is de vergunninghouder van de GKV portofoon of, als hij/zij zelf geen vergunninghouder is, onderhoudt het contact met de vergunninghouder. Daarnaast verzorgt hij de PR in Boegbeeld. Sinds een aantal jaren is de taak van de materiaalbeheerder een ´duobaan´ waarbij de PR functie apart wordt uitgevoerd.

### *De tochtleiders*

**Tochtleiders;** regelen en begeleiden de uitvoering van de diverse vaaractiviteiten, tochtleiders zien er op toe dat de tochten veilig verlopen met in acht name van de door de *GKV* gestelde veiligheidsnormen.
De tochtleiders zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de groepsindeling en de begeleiding van aspirant tochtleiders.
**Aspirant tochtleider;** onder de verantwoordelijkheid van een tochtleider leidt hij/zij een aantal tochten met als doel dit later zelfstandig te kunnen. Hij/zij kan, indien gewenst, ook alle voorbereidingen, zoals opgave en regelen transport, op zich nemen.

Een aantal (aspirant)tochtleiders is tevens NKB zee-instructeur. In die hoedanigheid hebben zij bij de GKV geen aparte functie maar in de praktijk zorgen zij voor het nodige contact met de commissie zeekajakvaren van de NKB en houden het kader van de zeekanogroep op de hoogte van de ontwikkelingen op landelijk niveau. Zij kunnen leden voorbereiden op het behalen van vaardigheidsdiploma´s van de NKB commissie zeekajakvaren.
Voor nadere informatie met betrekking tot de NKB commissie zeekajakvaren zie bijlage A.

## 6. GROEPSINDELING

De groepsindeling is tot stand gekomen tijdens de evaluatie van het vaarseizoen van 1992.
Er werd toen besloten de zeekanogroep op te delen in vier niveaugroepen. Het bleek namelijk dat, door het grote aantal deelnemers, het moeilijk was voor de diverse tochtleiders, een goed overzicht te krijgen van het niveau van elke deelnemer. Aan de andere kant bleek het voor veel deelnemers moeilijk een inschatting te maken welke tochten wel en welke tochten niet binnen zijn of haar vermogen lagen. De groepsindeling is een werkafspraak die is gemaakt door het kader van de zeekanogroep. Als de groepsindeling er niet was geweest dan zouden kanovaarders immers eventueel individueel uitgesloten kunnen worden van deelname aan een tocht door de betreffende tochtleider met alle gevolgen van dien. De groepsindeling voorkomt vervelende telefoongesprekken tussen de tochtleider en uitgesloten deelnemer(s). Uitsluiting kan bijvoorbeeld persoonlijk opgevat worden of de betreffende deelnemer kan zwaar teleurgesteld zijn omdat hij/zij er speciaal lang van te voren vrij voor heeft gevraagd. Ook voor tochtleiders is dit erg vervelend; voor hun moet een zeetocht ook gewoon een leuk dagje uit zijn met de groep. Het systeem van groepsindeling heeft zich het afgelopen decennium uitgebreid bewezen als een duidelijk, veilig en prettig systeem om mee te werken. Alle tochtleiders hebben inspraak bij het vaststellen van de uiteindelijke indeling omdat zij de meeste verantwoordelijkheid dragen binnen de zeekanogroep.
Het kan ook gebeuren dat iemand die geblesseerd is geweest of door andere oorzaken een tijd niet heeft gevaren, (tijdelijk) teruggeplaatst wordt naar een groep van een lager niveau.
Als iemand graag in een andere groep ingedeeld zou willen worden, dan dient hij/zij daarover contact op te nemen met de 1e of 2e coördinator. Deze overlegt vervolgens met alle tochtleiders en brengt de deelnemer op de hoogte van hun gezamenlijke oordeel.

De groepsindeling is als volgt:

| Groep | Eisen | Max windkracht, afstand |
|---|---|---|
| **A**<br>(aspiranten) | - actieve beheersing basistechnieken | grootbinnenwater<br>(bv Lauwersmeer) |
| **B**<br>(beginnend Wad) | - voldaan aan reddingsoefeningen<br>- IJsselmeertocht, voldoende vaardigheden getoond<br>- minimaal 1 jaar kano-ervaring<br>- 1,5 x de vaarafstand kunnen varen op vlak water | IJsselmeer, Dollard 4 Bft<br>Waddenzee 3-4 Bft<br>Afstand ca. 30 km |
| **C**<br>(gevorderd Wad) | - alles van B<br>- actieve beheersing steun- en stuurtechnieken<br>- tempo en uithoudingsvermogen<br>- inzicht in navigatie | Waddenzee 4-5 Bft<br>Afstand ca. 40 km |
| **D**<br>(gevorderd allround) | - alles van C<br>- ruime zeekano-ervaring<br>- re-entry en skullen<br>- zelfredzaam in branding<br>- tochtplanning en navigatie<br>- in ‘race’ tempo kunnen varen | Alle zeeën 5 Bft |

- *De groepsindeling geeft geen garanties het is slechts een middel om de veiligheid en duidelijkheid te bevorderen.*
- *Iedere deelnemer blijft verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid bij het beslissen over deelname en het staat een ieder vrij om tot het laatste moment af te haken.*
- *Voor alle groot watertochten georganiseerd onder de vlag van de GKV geldt een windgrens van maximaal 5 Bft.*

## 7. VEREISTE VAARDIGHEDEN

Het staat iedereen vrij om met een kano het Wad op te gaan, maar verstandiger is om, hoe ervaren je ook bent, dat niet solo te doen en dan bovendien alleen als je over voldoende kennis en vaardigheden beschikt. Er kan je altijd wat overkomen, waardoor je de hulp van anderen nodig hebt; ook ervaren mensen kunnen zeeziek worden, een blessure oplopen, kramp krijgen of materiaalpech hebben.

De NKB geeft opleidingen voor zeevaardigheid (zij bijlage A). Alle aspecten van zeekanotechnieken, groepsgedrag, uitrusting e.d. komen daarbij aan het bod. De NKB houdt instructiekampen, die zeer aan te bevelen zijn om ervaring op te doen en onder deskundige leiding je vaardigheden te verbeteren en op te gaan voor de examens zeevaardigheid.

Om met de zeekanogroep mee het Wad op te mogen, moet je aan bepaalde eisen voldoen, die aansluiten bij de eisen van de NKB. Bij de groepsindeling werden die al kort genoemd. Toch wordt een nieuw lid met een zeevaardigheidcertificaat van de NKB, maar die niet bekend is bij de tochtleiders, niet zonder meer tot een van de groepen B-D toegelaten; eerst zal hij op zijn minst moeten laten zien dat hij de reddingsoefeningen beheerst en een tocht op grootwater aankan.
Je moet over voldoende conditie en techniek beschikken. Als regel moet je 1,5 keer de afstand kunnen varen dan de geplande route lang is. Aangezien de kortste zeekanotocht ca 15 km is, houdt dat in dat je tenminste ca 25 km moeten kunnen volhouden.
Een goede basistechniek peddelen, maar ook het beheersen van de stuurtechnieken is belangrijk omdat je vaak te maken hebt met golven, stroming en wind. Zonder een goede bootbeheersing en vaartechniek zul je moeite hebben snelheid en koers te houden en is ook de kans op omgaan groter.
Je moet de procedure weten voor het redden van iemand die is omgegaan of voor als je zelf bent omgegaan. Tenminste eenmaal per jaar houdt de zeekanogroep redding- en sleepoefeningen, meestal op een zaterdag in april en eventueel ook in juni. Ook kan het zijn dat een tocht wordt besloten met reddingsoefeningen.
Je moet vertrouwd zijn met het varen in golven en met het varen op groot water. Daarom maakt de zeekanogroep de zondag na de reddingoefeningen een tocht op het IJsselmeer, meestal van Stavoren naar Hindeloopen en terug. Aspirantleden (groep A) kunnen dan laten zien dat ze een dergelijke tocht aankunnen. Als er genoeg wind staat, kan er ook brandingvaren aan het programma worden toegevoegd en wanneer er veel wind staat wordt met brandingvaren volstaan.

Naarmate de tochten langer worden en ook buiten de Waddeneilanden plaatsvinden, nemen de eisen toe, met name wat conditie betreft. Je moet dan ook om kunnen gaan met grotere golven en hardere wind.
Redelijke kennis van navigatie wordt verondersteld als je in de C-groep zit. Dat je kunt eskimoteren wordt wel aanbevolen, maar is niet verplicht. Alleen de zeer ervaren kanoërs met een goede conditie en uithoudingsvermogen en die langdurig op tempo kunnen varen, komen voor de D-groep in aanmerking. D-mensen kunnen goed navigeren, eskimoteren, kunnen een re-entry doen en kunnen overweg met hoge (branding)golven.
Een D-er moet zichzelf kunnen redden als hij uit de boot ligt. Dit geldt ook in de branding.

Het criterium of iemand met een tocht mee kan, is dus de groepsindeling. Uitgangspunt is dat je alleen met tochten mee kunt die binnen jouw categorie (B-D) of lager vallen, maar zelfs dan kan het voorkomen dat het onder bepaalde omstandigheden verstandiger is als je niet meegaat. Als iemand met een tocht meegaat die zijn vaardigheden of capaciteiten te boven gaat, is dat niet alleen zwaar voor de persoon in kwestie, maar ook vervelend en soms zelfs gevaarlijk voor de groep als geheel, omdat de groep zich moet richten naar de zwakste in de groep.
Bij (plotseling) slecht weer, met onrustige water als gevolg, kan het zijn dat er snel doorgevaren moet worden. Als je conditie slechter is door ziekte of wat dan ook, blijft het je eigen verantwoordelijkheid te beslissen of je wel of niet in staat bent een tocht te varen. Als de tochtleider het idee heeft dat de tocht voor iemand ongeschikt is, kan hij bij de aanmelding met de persoon in kwestie bespreken of het wel verstandig is om mee te gaan. Wil de persoon toch mee, dan mag hij mee. Wel kan de tochtleider besluiten dat er dan een andere tocht wordt gevaren. In principe wordt iemand die zich voor een tocht binnen zijn groepsklasse opgeeft niet uitgesloten van deelname.

## 8. ACTIVITEITEN VAN DE GKV ZEEKANOGROEP

De zeekanocommisie stelt in de winter het vaarprogramma op voor het komende jaar. Er wordt naar gestreefd elke 14 dagen in het weekend een grootwatertocht te ondernemen. Daarnaast worden jaarlijks een aantal andere activiteiten georganiseerd. Ook buiten het zoutwatervaarseizoen wordt er gevaren. In de winterperiode worden eens in de drie weken zoetwatertochten georganiseerd van 30 of meer km.
Aankondigingen van de tochten en andere activiteiten worden in Boegbeeld geplaatst. Leden worden een week van tevoren per mail herinnerd aan de tocht of activiteit.
De leden kunnen op de jaarlijkse evaluatiebijeenkomst eind november onder andere voorstellen welke tochten er gevaren zullen worden in het komende jaar.

Naast de tochten organiseert de zeekanocommisie diverse andere activiteiten:
Elke dinsdagavond wordt er een trainingsronde van ca 10 km gevaren op het Paterswoldsemeer ten behoeve van de conditie. In het voorjaar is er een weekend met op zaterdag reddingsoefeningen op het Paterswoldsemeer en zondag aansluitend een tocht op het IJsselmeer. Dit weekend dient ook om te zien of nieuwe leden kunnen worden toegelaten tot de zeekanogroep. In juni/juli wordt meestal een zeekanoweekend georganiseerd dat ook open staat voor niet-leden van de GKV. Op de zaterdagavonden van de weekends met reddingsoefeningen wordt meestal voorafgaand aan een lezing over een specifiek onderwerp voor nieuwe en aspirantleden een introductie gegeven over kano’s, kleding, peddels en ander materiaal. Zie ook de hierna volgende hoofdstukken.
Andere activiteiten zijn navigatie (theorie en oefeningen op het Paterswoldsemeer), sleepoefeningen, kano-techniekcursus, brandingvaren, kentercursus (in gkv-verband), een tochtplanavond en avonden met lezingen en cursussen (al dan niet in gkv-verband over bijv. marifoongebruik, gebruik van zeekaarten, tochtvoorbereiding, EHBO, zeestromingen, proefondervindelijk vergelijken van verschillende merken en typen boten en peddels, e.d.), een dia/foto/filmavond en de al genoemde jaarlijkse evaluatieavond.
Sommige activiteiten vinden elk jaar plaats, andere wanneer er voldoende interesse voor is.

## 9. DE VEILIGHEID TIJDENS HET ZEEKANOVAREN

Om de veiligheid bij het varen op groot water (zee, Wad, IJsselmeer, grote meren) zo groot mogelijk te laten zijn, is het goed een aantal normen en veiligheidsmaatregelen na te leven. In de verschillende hoofdstukken zijn al diverse punten t.a.v. de veiligheid ter sprake gekomen. Omdat de veiligheid zo belangrijk is, wordt in dit hoofdstuk alles m.b.t. veiligheid nog even op een rijtje. In veel gevallen gelden die veiligheidspunten trouwens ook voor varen op klein water, zoals meren, vaarten en kanalen.

Gevaren die op de loer kunnen liggen zijn:
- (ver)slechte(rende) weersomstandigheden, vaak gepaard gaande met een onstuimige zee met onrustige en hoge golven en sterke stroming;
- Onweer;
- Mist;
- Kou op en in het water, maar ook tijdens pauzes op land;
- Blessures, ziektes en onwel worden;
- Uitputting, gebrek aan conditie; gebrek aan techniek
- Overschatting van het eigen kunnen;
- Verdwalen; gebrek aan navigatiekennis
- Scheepvaart
- Ontoereikend materiaal (kano, uitrusting)

De zeekanogroep is ten behoeve van de veiligheid ingedeeld in niveaugroepen A t/m D. Hoe hoger het niveau des te hoger de eisen die aan de kanovaarder gesteld worden en des te zwaarder de tochten kunnen zijn, zie hfdst 6.

**Conditie, techniek en reddingsacties**
De zee kan spiegelglad, maar ook gevaarlijk zijn. Een plotseling opstekende wind in combinatie met sterke stroom kan voor verrassend hoge golven zorgen, of wanneer de wind juist wegvalt, kan mist de oriëntatie bemoeilijken.
Daarnaast kunnen zeekanotochten soms redelijk pittig zijn vanwege de te varen afstand en het feit dat je altijd onbeschut vaart. Kun je tijdens een vlakwatertocht tegenwind deels elimineren door bijvoorbeeld onder een rietkraag te varen, op het Wad krijg je altijd de volle mep. Enig **doorzettingsvermogen** en regelmatig trainen voor de **langeafstandsconditie** zijn dan ook gewenst.

Een goede **basistechniek peddelen**, maar ook het beheersen van de **steun- en stuurtechnieken** zijn belangrijk omdat je vaak te maken hebt met golven, stroming en wind. Zonder een goede bootbeheersing en vaartechniek zul je moeite hebben snelheid en koers te houden en is ook de kans op omgaan groter.
Als iemand met een tocht meegaat die zijn conditie, vaardigheden of capaciteiten te boven gaat, is dat niet alleen zwaar voor de persoon in kwestie, maar ook vervelend en soms zelfs gevaarlijk voor de groep als geheel, omdat de groep zich moet richten naar de zwakste in de groep. Daarom mag je niet mee met tochten die boven je eigen groepscategorie vallen.

Bedenk wat je aan **eten en drinken** onderweg mee wilt hebben. Denk daarbij niet alleen aan wat je wilt nuttigen tijdens een pauze, maar ook aan water of ander drinken en eventuele versnaperingen voor tijdens het varen zelf. Om je conditie tijdens het varen op peil te houden, moet je onderweg iets kunnen eten en drinken.

Om mee te mogen varen op het Wad moet je aan de **reddingsoefeningen** op het Paterswoldsemeer en de IJsselmeertocht, beide in het voorjaar, hebben meegedaan. Om veilig te kunnen zeekanovaren is het belangrijk dat iedereen dezelfde reddingsoefeningen heeft gedaan, zodat bij een reddingsoperatie iedereen dezelfde procedure volgt.

**Het weer**
Bepaalde weersomstandigheden kunnen een aanzienlijk risico met zich meebrengen met een levensgevaarlijke bedreiging. Daarom gelden bij de GKV de volgende regels:

| *Weersomstandigheid* | *Maatregel* |
|---|---|
| Windkracht ≥ 6 Bft | Niet varen op 'groot' open water (inclusief het Paterswoldsemeer) |
| Windkracht ≥ 9 Bft | Niet varen op vaarten en sloten |
| Onweersdreiging | Niet gaan varen op 'groot' open water |
| Onweer | Ga zo snel mogelijk van het water. |

Wat onweer betreft: Om te voorkomen dat je op het water door een onweersbui overvallen wordt, moet de tochtleider bij onweersdreiging overwegen de tocht niet door te laten gaan. Het uitgangspunt is dat je tijdens onweer niet op het water bent, neem geen risico's. Het lastige van onweersdreiging is dat de meteorologen vaak moeite hebben een goed inschatting te maken van de plaats waar onweer wordt verwacht en het tijdstip. Zo kan het gebeuren dat het onweer uren eerder komt dan verwacht of dat onweersbuien die bijvoorbeeld voor midden Nederland worden verwacht toch de Wadden bereiken. Ga je bij een dergelijke geringe kans op onweer toch het Wad op, ga dan via internet of via de kustwacht na of er binnen de tijd dat je op het water bent een onweersbui is te verwachten. Ook het gebruik van een onweersverklikker kan helpen om bijtijds gewaarschuwd te worden voor naderend onweer. Houdt eventuele vluchtroutes in de gaten en schat de tijd in die nodig is om van het Wad af te komen. Bedenk ook dat een onweersbui razendsnel naderbij kan komen, van koers kan veranderen en er dichtbij een nieuwe onweersbui kan ontstaan.
Adviezen hoe te handelen als een onweersbui op het water niet meer te ontlopen is, zijn moeilijk te geven. Een paar algemene richtlijnen zijn, vermijd dingen die de bliksem zouden kunnen aantrekken. Zet alle elektronische apparatuur, inclusief mobieltjes, uit. Goed geleidend materiaal, zoals carbonpeddels, moet zo plat mogelijk gehouden worden en moet je niet aanraken. Slaat de bliksem in op het water dan schijnt de spanning al op zeer korte afstand sterk af te nemen.
Het beste advies is altijd: wees niet op het water als er onweer dreigt.

**Water- en luchttemperatuur**
Lage watertemperaturen vormen een ernstig risico en een directe bedreiging door onderkoeling of een acute kou-shock als je te water geraakt. Daarom is het dragen van neopreen bij water- en luchttemperaturen onder de 15°C verplicht. Afhankelijk van het soort tocht, het weer en het jaargetijde zoek je adequate kleding uit voor tijdens het varen: niet te koud, maar ook niet te warm, want oververhitting moet je ook niet overkomen. Neem altijd reservekleren mee etc, zie hoofdstuk 11. Daarnaast komt het vaak voor dat je het tijdens het varen warm (genoeg) hebt, maar dat je het koud krijgt zodra je uit de kano bent gestapt. Zorg daarom ook altijd voor reservekleding tijdens de pauze en voor droge kleding na afloop van de tocht.

**Groepsgedrag**
Bij het zeekanovaren is de algemeen aanvaarde regel dat je vanwege de veiligheid op zijn minst met drie personen vaart. Wanneer iemand niet meer zelfstandig kan varen door een verwonding, vermoeidheid of iets anders, kan nog een vlot gemaakt worden om de persoon in veiligheid te brengen. Met twee personen kan iemand alleen nog maar gesleept worden, maar niet ook ondersteund.
De veiligheid wordt vergroot als de volgende maatregelen zijn genomen:

- Voordat de groep van wal steekt neemt de tochtleider met de groep door hoe er gevaren gaat worden. Het is belangrijk dat de gehele groep op de hoogte is van de vaarroute;
- Redelijke kennis van navigatie moet in de groep aanwezig zijn;
- Het is uit den boze om een eigen koers te gaan varen die afwijkt van de koers die de tochtleider heeft uitgezet, zelfs als de afwijkende koers beter is. Eenheid in de groep gaat altijd boven de juiste koers;
- Meestal blijft iedereen tijdens een zeekanotocht bij goed weer op zo'n afstand van andere kanoërs dat er met behulp van een fluitje en gebaren iets duidelijk gemaakt kan worden. Bij slechtere omstandigheden of veel onervaren kanoërs in de groep moet iedereen op gehoorafstand varen van een van de andere groepsleden;

- De tochtleider kan een voor-, achter- en/of zijvaarder aanstellen. De andere groepsleden moeten binnen het gebied blijven dat door hun wordt omsloten. Op welke afstand de voor-, achter- en/of zijvaarder van elkaar moeten varen, hangt af van de samenstelling van de groep en de omstandigheden ter plekke;
- De tochtleider kan als een stevige branding genomen moet worden, beslissen dat men één voor één naar het strand gaat, met als eerste en laatste een ervaren zeekanovaarder;
- iedereen in de groep moet af en toe rond kijken om op te kunnen merken dat de koers wordt verlegd of dat er een pauze gehouden;
- Blijf communiceren, houdt de tochtleider op de hoogte van belangrijke dingen die voorvallen, ga er niet vanuit dat de tochtleider alles ziet en hoort.

**materiaal**
Het is altijd belangrijk met de juiste kano voor jou het water op te gaan, maar als je het grote en zoute water opgaat, moet je bij voorkeur in een jou passende en vertrouwde zeekano stappen. Controleer regelmatig of je kano geen lekken heeft, of de luiken nog goed sluiten en waterdicht zijn. Elke zeekano moet voorzien zijn van grijplijnen. Als er schroeven of moeren aan je boot zitten, bijv. om de voetsteunen te bevestigen, controleer dan bij tijd en wijle of alle schroeven nog goed aan gedraaid zitten; het is heel vervelend als halverwege je tocht ineens een van je voetensteunen losschiet. Controleer of het spatzei0l bij jou en bij de (leen)kano past en of het spatzeil nog (min of meer) waterdicht is. Het kan ook geen kwaad om te controleren of de beweegbare scheg het doet.
Let er op als je eenmaal in de boot zit dat de panieklus vrij ligt en controleer dat ook bij de medekanoërs om je heen.

**Scheepvaart en zicht**
Als er een kans is dat je in het donker of in de schemering terug komt, neem dan zekerheidshalve verlichting mee.
Bij het oversteken wordt zo mogelijk gekozen voor een plek waar de vaarweg het smalst is en steekt men de vaargeul over onder een zo recht mogelijke hoek zonder te traverseren in de stroom.

## 10. DE ZEEKANO

Er zijn verschillende soorten kano's voor de verschillende soorten activiteiten: vlakwater, kanopolo, wildwatervaren, brandingvaren en zeekanovaren. Voor al deze activiteiten zijn speciale kano's ontworpen. Op grootwater - meren en zoutwatergebieden - moet je over een zeekano beschikken. Een zeekano onderscheidt zich van de andere kanotypes door zijn grote lengte, een relatief kleine kuip (die goed afgesloten wordt met een spatzeil) en de onderverdeling in waterdichte compartimenten. De constructie van een zeekano is in de regel steviger dan van een vlakwaterkano.
Een goede zeekano heeft voor en achter een luchtkamer, voorzien van een waterdicht luik.
De kano is verder voorzien van:

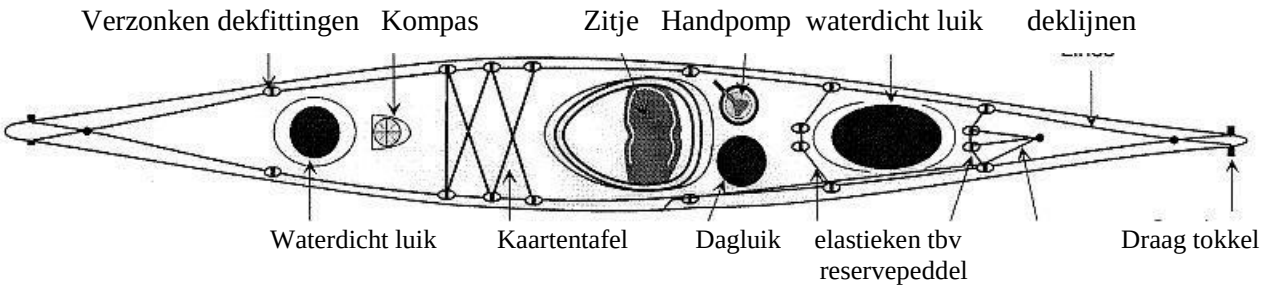
- Een goed zitje waar je gemakkelijk 4 uren achter elkaar in kan zitten;
- Een goed sluitend spatzeil;
- Grijplijnen (zonder is de kano niét te hozen en kun je de kano na het omslaan gemakkelijk verliezen);
- Elastieken voor het bevestigen van de zeekaarten;
- Sleeplijn (zie literatuur voor een beschrijving hoe een goede sleeplijn er uit moet zien).

Om het water op te kunnen, heb je verder natuurlijk een goede peddel nodig.

Verder worden de volgende attributen en zaken aanbevolen:

- Deelbare reservepeddel (minimaal 1 in de groep);
- Variabele scheg (voor bepaalde boottypen);
- Verlichting (rondstralend wit licht) tijdens nachttochten;
- Hand- of voetpomp;
- Een spons;
- Eventueel opvallend gekleurd zijkanten en dek
- Mobiel

**Eerst proberen en pas later kopen: gebruik van GKV-kano's**
Het is verstandig niet direct naar de winkel te hollen om een zeekano te kopen. Dit komt pas veel later aan de orde. De GKV heeft zelf verschillende zeekano's, die aan de minimumeisen voldoen. Als er voor een tocht toch te weinig boten zijn (een zeldzaamheid), kun je vaak wel een boot van een ander lenen. Pas als je veel op grootwater gevaren hebt, krijg je een idee welk boottype voldoet aan jouw eisen. Probeer zoveel mogelijk boten, ook met wind en in golven. Op deze manier word je na verloop van tijd duidelijk dat de verschillende boottypen (hoewel ze op elkaar lijken) verschillende vaareigenschappen hebben. Laat je bij het zoeken naar een eigen kano niet te veel leiden door de verhalen van "kenners" of de kanohandelaar, je eigen ervaring is het belangrijkste! Je moet jezelf lekker voelen in je boot maar dat vergt ook gewenning en oefening.
Vermijd om met een vreemde boot de zee op te gaan, probeer een boot altijd eerst op binnenwater en kijk ook hoe hij het beste beladen kan worden.
Er zijn diverse internetsites met tests van zeekano's waar je de ervaringen kunt lezen die ervaren zeekanoërs met bepaalde kanomodellen hebben (zie bijlage M).




*Voorbeeld van een zeekano*

## 11. UITRUSTING

De keuze van de juiste uitrusting kan lastig zijn, omdat die mede afhankelijk is van de omstandigheden.
Een aantal zaken moet je altijd hebben:

- Zwemvest, goed passend, voorzien van een fluit (een opvallende kleur is aan te bevelen, of een opvallend gekleurde anorak, zodat je goed zichtbaar bent op zee en in de branding). Bij voorkeur een zwemvest met veel zakken voor het opbergen van o.a. tussendoorhapjes, zonnebrand, Labello, noodsignalen en overlevingszak;
- Goed passend neopreen pak, een zgn. Long John (pak zonder mouwen);
- Neopreen cap;
- Anorak of water- en winddicht jack;
- Neopreen boots met stevige zolen voor lopen op rotsen;
- Neopreen cap;
- Goed kompas;
- Reservekleding voor in de kano en voor op het land en een handdoek;
- Extra warme kleding (trui, trainingspak, regenbroek; het kan ook in de zomer koud zijn op een zandplaat);
- Winddichte bovenlaag, bijvoorbeeld een regenpak;
- Voldoende eten en drinken (evt. extra fles water en noodrantsoen);
- Thermosfles met warm drinken;
- Geld (voor de vervoerskosten, eventueel cafébezoek en voor het geval je per openbaar vervoer terug moet);
- Mobieltje

Een aantal andere dingen heb je meestal ook bij je, maar of je die meeneemt is meer afhankelijk van de omstandigheden:

- Voldoende bescherming tegen de zon (zonnebrandolie, zonnebril, pet);
- Kanohelmen bij brandingvaren;
- Overlevingszak of aluminium deken (Thermal Protective Aid = TPA);
- Handschoenen, eventueel in de vorm van peddelmoffen (in de winter);
- Een tarp of ander windscherm voor pauzes;
- In het donker een rondom schijnend wit licht;
- Identiteitspapieren als je het Wad opgaat (hoor je zo wie zo bij je te hebben).

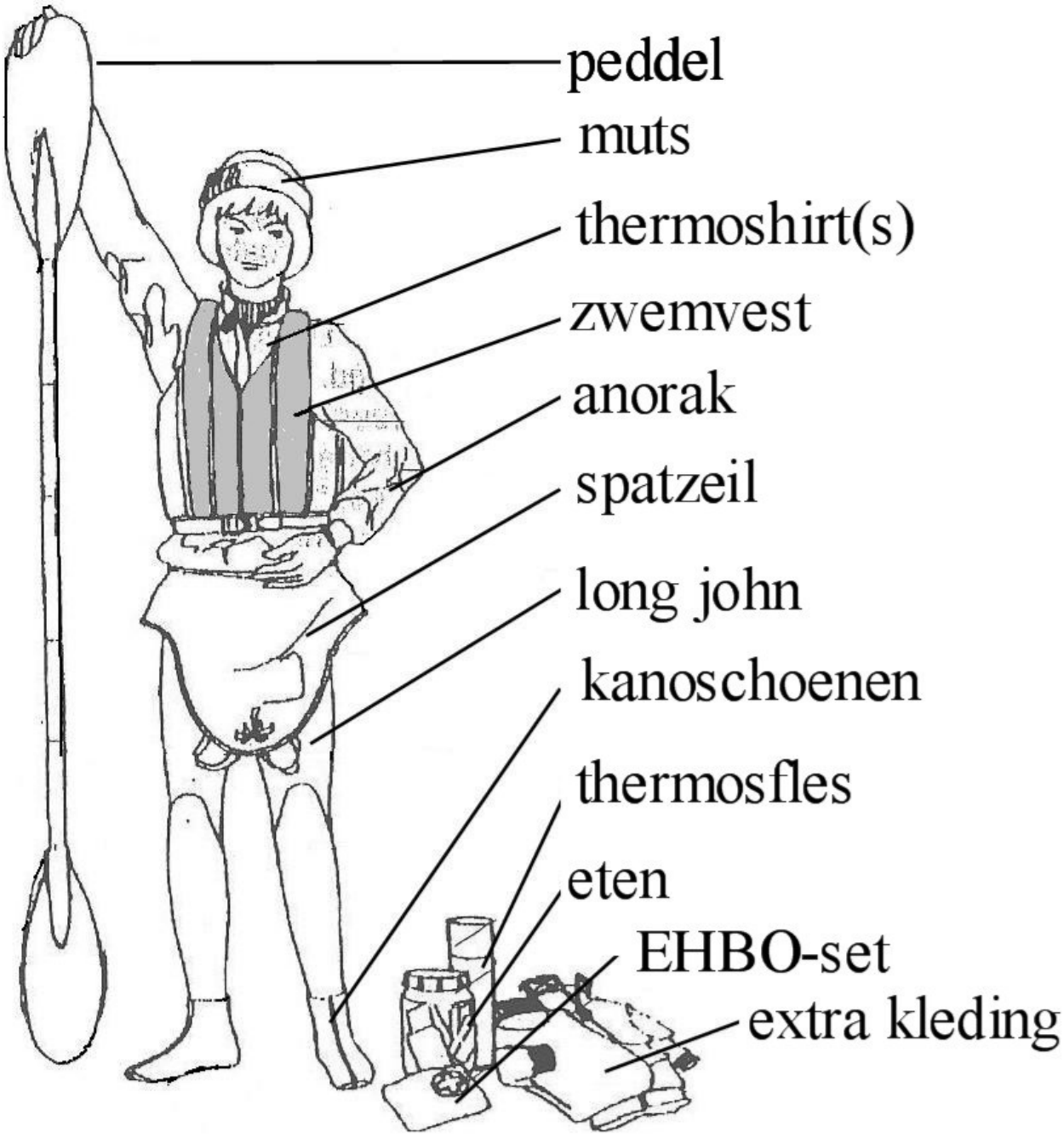
Aanbevolen spullen om mee te nemen zijn verder:

- Losse doorzichtige kompasroos of de GKV-plotter (voor het nemen van peilingen en bepalen van de koers, zie bijlage F);
- Rol reparatietape (minimaal 1 in de groep);
- EHBO doos (minimaal 1 in de groep, zie bijlage I);
- Een mes;

De GKV zorgt voor aanvullende uitrusting bij zeekanogroep-tochten, maar bij privétochten moet je natuurlijk zelf zorgen voor:

- De tochtleider zorgt voor een uitgewerkt tochtplan met weerbericht en informatie over de Kustwacht, etc.;
- Hydrografische kaarten, getijdentabel en stroomatlas;
- Valschermsignalen (vuurpijlen) en handstakellichten (rooksignalen);
- Marifoon + handleiding marifoon;
- Zeekanogids
- Extra sleeplijnen

Zie bijlage D voor een complete paklijst voor één- en meerdaagse tochten




*De persoonlijke uitrusting*

## 12. HET BELADEN VAN DE ZEEKANO

Een groot deel van de uitrusting berg je op in en/of op de zeekano. Daarbij zijn een aantal dingen van belang, die als je daar geen rekening meehoudt vervelende gevolgen kunnen hebben, zoals natte kleding of een instabiele boot. Sommige dingen berg je op in je zwemvest of anorak om er snel bij te kunnen, zoals tussendoortjes, drinken, vuurpijlen, muts, zonnebrandcrême, mobieltje en fluit.

Alle spullen die niet nat mogen worden, moet je opbergen in waterdichte zakken. Ook al heten de luiken van je kano waterdicht te zijn, bij heel veel kano's staat er na een tijdje toch een laagje water in de compartimenten. Het is beter meer kleine waterdichte zakken te hebben dan een paar grote. Ten eerste heb je kans dat grote zakken niet door je luik kunnen, maar als je iets uit je boot nodig hebt, is een kleine zak veel gemakkelijker gepakt dan een grote. Bovendien haal je dan niet meer uit de boot dan wat je op dat moment nodig hebt.

Belangrijk is dat je het gewicht goed over de kano verdeelt. De bagage moet zo over het voorste en achterste compartiment zijn verdeeld dat de boot in evenwicht is als je die in het midden optilt (ergens ter hoogte van de kuip). Tegelijktijd moet je vooraf bedenken waar je snel bij wilt kunnen, zoals droge kleding, eten en drinken, en wat je dieper weg kunt stoppen.

Bij meerdaagse tochten heb je meestal een tent en een slaapzak bij je. Het is heel vervelend als je slaapzak nat wordt, daarom is het goed die dubbel te verpakken om er zeker van te zijn dat je die droog uit je kano kunt halen. Als je dingen van ijzer meeneemt (ijzeren tentharingen, spijkers, brander, blikvoer), denk er dan aan dat je geen ijzer in de buurt van je kompas bewaart.

Sommige dingen kun je op je kano onder een net of onder elastieken bewaren, bijv. je zwemvest bij warm, windstil weer en je camelbag met water. Resevepeddels moet je zo-wie-zo op het dek bewaren, want die zijn te lang om in je kano op te bergen. Berg zoveel mogelijk op het achterdek, een leeg voordek is tijdens reddingen wel zo handig. Op je voordek heb je liefst niet meer dan een kaart, eventueel een mobieltje, gps en/of een marifoon en een flesje drinken als je die niet kwijt kunt in je zwemvest of op het achterdek.

Tot slot: Neem niet te veel mee, een propvolle kano geeft altijd vertraging bij het in- en uitpakken. Vooral als je voor de eerste keer een meerdaagse tocht hebt gemaakt, blijkt bij thuiskomst vaak dat je de helft niet had hoeven meenemen.

## 13. GROEPSGEDRAG ZEEKANOVAREN

Bij het zeekanovaren is de algemeen aanvaarde regel dat je vanwege de veiligheid op zijn minst met drie personen vaart. Wanneer iemand niet meer zelfstandig kan varen door een verwonding, vermoeidheid of iets anders, kan nog een vlot gemaakt worden om de persoon in veiligheid te brengen. Met twee personen kan iemand alleen nog maar gesleept worden, maar niet ook ondersteund.
In de praktijk heb je bij het zeekanovaren altijd met een groep te maken en dat stelt bepaalde eisen aan de individuele groepsleden met verantwoordelijkheid voor de gehele groep. In iedere groep is sprake van groepsgedrag dat in het geval van zeekanovaren de veiligheid, maar ook niet te vergeten de gezelligheid, al dan niet ten goede komt. Het uitgangspunt bij groepsgedrag bij het zeekanovaren is dat iedereen weer behouden thuis komt van een zeekanotocht en daarnaast dat de tocht voor iedereen zoveel mogelijk een plezierige ervaring is.

Uitgangspunt moet zijn dat je samen een tocht vaart met dezelfde verwachting: als de één bijvoorbeeld een record wil neerzetten, terwijl de ander liever iedere twee uur een lange pauze met verse koffie en vele lekkernijen wilt, gaat dat botsen. Wanneer mensen met totaal verschillende en onuitgesproken verwachtingen aan de tocht beginnen, is dat een recept voor een onplezierige ervaring voor iedereen. Wanneer twee groepsleden de kick van hun leven hebben in een branding midden op zee, terwijl een ander groepslid doodsangsten uitstaat en misschien zelfs echt in doodsnood raakt, is duidelijk dat we niet meer spreken van geslaagd groepsgedrag.
Wanneer je elkaar goed kent vanuit de praktijk is dat een beter recept voor een geslaagde zeekanotocht dan wanneer vreemden met elkaar een tocht gaan varen. Je bent dan op de hoogte van de kwaliteiten en wensen van een ieder.

Om veilig te kunnen zeekanovaren is het belangrijk is dat iedereen dezelfde reddingsoefeningen heeft gedaan, zodat bij een reddingsoperatie iedereen dezelfde procedure volgt. Binnen de NKB en aangesloten verenigingen en organisaties zijn allerlei regels ontwikkeld om veilig te kunnen zeekanovaren. Ook binnen vriendenclubs van zeekanovaarders bestaan meestal ongeschreven regels en afspraken. De groepsindeling binnen de zeekanogroep van de GKV op grond van de capaciteiten is met name opgezet met het oog op de veiligheid.

Hieronder volgt een aantal regels en afspraken zoals die binnen de GKV zeekanogroep gebruikt worden.
Er is altijd sprake van een tochtleider die bij zeekanotochten de beslissingen neemt. Dat begint al voorafgaand aan de zeekanotocht. Wanneer er een onveilige situatie is of dreigt te ontstaan, neemt hij, eventueel in overleg met andere ervaren vaarders, de beslissingen. Anderen in de groep luisteren daar naar. In noodsituaties kan het in de praktijk voorkomen dat degene met de meeste ervaring en daadkracht een beslissing aan de tochtleider adviseert.

Voordat de groep van wal steekt neemt de tochtleider met de groep door hoe er gevaren gaat worden. Het is belangrijk dat de gehele groep op de hoogte is van de route op elk moment van de tocht. Zo wordt voorkomen dat een deel van de groep op een gegeven moment een afwijkende koers gaat varen. Het is uit den boze om een eigen koers te gaan varen die afwijkt van de koers die de tochtleider heeft uitgezet, zelfs als de afwijkende koers beter is. Eenheid in de groep gaat altijd boven de juiste koers. De tochtleider kan bijvoorbeeld afspreken een uur in een bepaalde richting te varen om dan tijdens een korte drijfpauze, na positiebepaling, het volgende traject af te spreken. Voor het bevaren van een risicovol gedeelte van de tocht komt de groep bijeen voor overleg op initiatief van de tochtleider.

Meestal blijft eenieder tijdens een zeekanotocht bij goed weer op zo'n afstand van elkaar dat er met behulp van een fluitje en gebaren iets duidelijk gemaakt kan worden. Bij slechtere omstandigheden of veel onervaren kanoërs in de groep, moet iedereen op gehoorafstand varen van een van de andere groepsleden. Een tochtleider kan dit laatste opleggen aan de groep, net als de beslissing om een voorvaarder en een achtervaarder aan te wijzen, waar de rest van de groep tussenin vaart, of zelfs met zijvaarders. Dit houdt ook in dat iedereen in de groep af en toe rond moet kijken om op te kunnen merken dat de koers wordt verlegd of dat er een pauze gehouden wordt. Op welke afstand een voor-, achter- en zijvaarder van elkaar moeten varen, hangt af van de samenstelling van de groep en de omstandigheden ter plekke.

Bij hoge, wilde golven (bijv. branding) zal de onderlinge afstand ruimer moeten zijn dan op rustiger water om te voorkomen dat men niet tegen elkaar aan gesmeten wordt. De tochtleider kan als een stevige branding

genomen moet worden, beslissen dat men één voor één naar het strand gaat, met als eerste en laatste een ervaren zeekanovaarder.
Bij het kruisen van een scheepvaartroute is het juist weer goed om de groep compact te houden zodat schepen de groep als een eenheid zien. Bij het oversteken wordt zo mogelijk gekozen voor een plek waar de vaarweg het smalst is en steekt men de vaargeul over onder een zo recht mogelijke hoek zonder te traverseren in de stroom.

Ook bij situaties dat er meer of zelfs alle groepsleden omslaan en niet meer kunnen eskimoteren is het nodig om bij elkaar in de buurt te varen. Je kunt elkaar dan helpen om weer veilig in de zeekano te komen, onder andere het hozen van de kano is essentieel.

En dan nog een laatste opmerking over de groepsgrootte: een maximum van ongeveer tien zeekanovaarders is nog te overzien, anders moet er aan gedacht worden om de groep op te splitsen. Dit is ook afhankelijk van de omstandigheden.
Al voor het vertrek houdt de tochtleider rekening met mogelijke opsplitsing van de groep onder andere met het verdelen van noodsignalen en kaarten.

Voor een uitgebreid verhaal over groepsgedrag, zie NKB syllabus zeevaardigheid en ook de beide volgende hoofdstukken over tochtvoorbereiding en tochtorganisatie, waar impliciet ook veel aspecten van het gedrag in een vaargroep aan de orde komen.

## 14. TOCHTVOORBEREIDING

Een tocht die je wilt gaan maken, moet je voorbereiden en plannen. Dat moet al voor een vlakwatertocht, maar voor een tocht op zoutwater komt meer kijken dan je spullen pakken en op weg te gaan.
Afhankelijk van het soort tocht, het weer en het jaargetijde zoek je de kleding die je aan wilt trekken. Reservekleding die je mee wilt nemen, berg je op in waterdichte zakken.
Bedenk wat je aan eten en drinken onderweg mee wilt hebben. Denk daarbij niet alleen aan wat je wilt nuttigen tijdens een pauze, maar ook aan water of ander drinken en eventuele versnaperingen als mueslirepen voor tijdens het varen zelf. Vooral bij wat wildere golven kun je behoefte hebben aan drinken om de zoutwatersmaak in je mond weg te spoelen.
Loop verder het lijstje in het hoofdstuk 11 (U*itrusting*) en bijlage D (*paklijst meerdaagse tocht*) af om te zien wat je mee wilt/moet nemen.
Als je een hele dag gaat kanoën, verbruik je relatief veel energie, vooral als je veel tegen wind en/of stroming moet opboksen of op tempo moet varen. Het is dan verstandig om vooraf koolhydraatrijk voedsel (pasta, e.d.) te eten en vlak voor en tijdens de tocht energiedrankjes te drinken.

Als je met een zeekanotocht meegaat, wordt de tocht natuurlijk door de tochtleider voorbereid, maar het kan geen kwaad om ook zelf na te gaan langs welke boeien de route gaat, wanneer het hoog- en laagwater is, hoe de stroming is tijdens de tocht en wat de weersverwachting is tijdens de tocht is. Als het goed is, heb je bij de tochtaankondiging al een meer of minder uitgebreide tijdsplanning gekregen, maar anders is het goed om die voor jezelf te maken. Als er een kans is dat je in het donker of in de schemering terug komt, neem dan zekerheidshalve verlichting mee.
Als je een GPS, verlichting of digitale camera mee wilt nemen, zorg dan voor opgeladen batterijen en zoutwaterbestendige bescherming.

Voor een tocht van de zeekanogroep moet je je in het algemeen tot uiterlijk twee dagen van tevoren opgeven bij de tochtleider (zie de betreffende aankondigingen). In principe kun je niet meer mee als je je te laat opgeeft. De avond voor de tocht moet je de (aspirant)tochtleider tussen 20.30 en 21.00 bellen om te informeren of er veranderingen in de planning zijn, tenzij je voor die tijd een mailtje hebt ontvangen met nadere gegevens over de tocht. Kijk dus de avond voor een tocht altijd je mail na. Bij de opgave is het gebruikelijk dat je ook opgeeft of je met de auto komt of dat je met een ander wilt meerijden. Geef je niet op voor tochten van een hogere niveaugroep dan de groep waarin je bent ingedeeld. Een willekeurige tochtleider in de week voorgaand aan een bepaalde tocht hiermee confronteren wordt niet op prijs gesteld en is bovendien zinloos. (dus bijv. als je in de B-groep zit, niet voor C-tochten opgeven). Soms kan het voorkomen dat bij de Loods alsnog besloten wordt tot een andere tocht, bijv. in verband met de tegenvallende weersomstandigheden.
Als je vindt dat je onder je niveau vaart, kun je dat bij de eerste coördinator aankaarten.
Als je een zeekano van de gkv wilt gebruiken, reserveer deze dan tijdig in het reserveringsboek.
In principe vertrekken de tochten vanaf het clubgebouw De Loods aan de Hoornsedijk.
Bij de Loods controleer je of je de meest essentiële dingen bij je hebt: peddel, zwemvest, een spatzeil en natuurlijk een kano. Controleer of het spatzeil bij jou en bij de (leen)kano past. Controleer of de luiken aanwezig zijn en goed sluiten. Het kan ook geen kwaad om te controleren of de beweegbare scheg het doet.
Lees vooral ook het volgende hoofdstuk over tochtorganisatie. Hoewel dat geschreven is voor de tochtleiders, bevat die veel informatie die voor iedereen van belang is. Aan de hand van dat hoofdstuk kun je zo een goed overzicht krijgen van wat er zoal bij een zeekanotocht komt kijken, zowel voor, tijdens als na afloop van de tocht.

## 15. TOCHTORGANISATIE

**Algemeen***:*
De feitelijke verantwoordelijkheid voor de organisatie en de gang van zaken tijdens de tocht ligt bij de tochtleider. Daarom zijn de punten die in dit hoofdstuk worden behandeld, geschreven als een soort handleiding voor de tochtleider. Op die manier komen alle aspecten van de tochtorganisatie en van de gang van zaken rond een tocht op een logische wijze aan het bod. Elk punt kun je als gewone deelnemer/niet-tochtleider vertalen naar wat er van je wordt verwacht. Bijvoorbeeld: als er bij het eerste punt wordt gezegd dat de tochtleider controleert of iemand zich niet voor een te zware tocht opgeeft, kun je dit als gewone deelnemer lezen als: "Je geeft je alleen op voor tochten die je op grond van je groepsindeling mag varen". Ieder lid van de zeekanogroep wordt geacht de inhoud van dit hoofdstuk te hebben gelezen en zo voldoende inzicht te hebben in de organisatorische aspecten van een zeekanotocht.

Hieronder wordt vooral ingegaan op het organisatorische gedeelte en niet zozeer op het tochtleiderschap. Voor een uitgebreide verhandeling over het tochtleiderschap en alles wat daar bij komt kijken zie; *NKB syllabus zeevaardigheid extra (zie literatuurlijst voor nadere informatie).* De tekst in deze gids zover deze betrekking heeft op tochtleiderschap is vooral bedoeld om inzicht te geven aan alle leden over welke afspraken er binnen de club er gemaakt zijn voor het goede en veilige verloop van de zeetochten.

**Voorbereiding:**

- Opgave van de deelnemers.
  *De aankondiging in Boegbeeld en de herinnering per mail worden verzorgd door de zeekanogroepcie. Check of er geen opgaven bijzitten van leden die van een lagere niveaugroep zijn dan waarvoor de tocht is bestemd.*
- Controle vooraf van het tochtformulier m.b.t. hoog/laagwater, tijdschema, e.d.
  *De planning op het tochtformulier is vastgelegd op het tochtplanavond waar alle deelnemers aan mee kunnen werken onder leiding van de tochtleiders. Hier willen nog wel eens wat fouten in staan of wordt het voor de zekerheid wel erg ruim gepland. Pas zo nodig de planning aan.*
- Vaarroute vaststellen op grond van getij, waterhoogtes, weersverwachting, daglicht, e.d.
  *Op het tochtformulier staat de route grof beschreven. De tochtleider bekijkt aan de hand van de zeekaarten, de getij- en stromingsgegevens en eventueel de weersverwachting de gedetailleerde vaarroute.*
- Regel de verdeling over de auto's en het transport kano's / reserveren botenwagen.
  *Als de deelnemers bij de opgave vermelden of ze met de auto (kunnen) komen, kan de tochtleider een principeverdeling van de deelnemers over de beschikbare auto's maken en uitzoeken of de kano's op de auto's kunnen, of dat de botenwagen van de GKV gereserveerd moet worden. Eventueel belt/mailt hij de betrokken autobezitters voor overleg. Hij probeert met zo min mogelijk auto's te rijden i.v.m. de kosten (GKV vergoedingensysteem geldt alleen voor economisch ingedeelde reisschema's) .*
  *Als er mensen zijn die rechtstreeks van huis naar het vertrekpunt rijden, wissel dan ook daarmee mobiele nummers uit.*
- Als het eindpunt niet het startpunt is, zorg dat daar een auto aanwezig is die de chauffeurs terugbrengt naar het startpunt.
- Zorgen voor (aanwezigheid van) kaarten, marifoon mobieltje, vuurpijlen, EHBO-doos, sleeplijnen, telnummer kustwacht, e.d.
  *De materiaalbeheerder van de zeekanogroep heeft zeekaarten (in drievoud), marifoon, vuurpijlen en een EHBO-doos, die de tochtleider van tevoren bij de materiaalbeheerder ophaalt. Hij moet zelf zorgen voor sleeplijnen en mobieltje voor de communicatie met de kustwacht. Het nummer van de kustwacht staat op het tochtformulier.*
- De avond voor de tocht beoordelen of de tocht doorgang kan vinden op grond van de weersverwachting.
  *Als regel wordt aangehouden een tijdstip rond half negen, zodat het weerbericht van het achtuur journaal meegenomen kan worden. De tochtleider of de 2e coördinator stuurt een e-mailbericht rond met de laatste gegevens over de tocht. Eventueel bellen de deelnemers tussen 20.30 en 21.00 met de tochtleider. De weersvoorspellingen op internet maken ons minder afhankelijk van het weerbericht via radio en tv. Bij twijfel belt de tochtleider 's morgens nog met de zeeverkeerspost Schiermonnikoog (05195-31247) voor het actuele lokale weerbericht en vraagt na of er nog waarschuwingen van kracht*

*zijn. Dit weerbericht is in principe leidend in geval een ander weerbericht ander weer voorspeld. Is het weer te slecht voor een zeetocht dan wordt er een alternatief bedacht zo goed mogelijk in overleg met de deelnemers.*

**Bij de Loods:**

- Op tijd aanwezig zijn.
  *De tochtleider heeft de leiding bij het klaarmaken voor vertrek dus hoort hij als een der eerste aanwezig te zijn*
- Controle materiaal.
  *Controleer of alle boten, peddels, spatzeilen en zwemvesten zijn op- en ingeladen. Vraag zo nodig, afhankelijk van het weer en het soort water, of iedereen de juiste kleding, schoeisel, eten en drinken mee heeft. Zorg voor snelheid bij het inpakken en opladen, sommige mensen hebben geen benul van tijd en/of hebben de slaap niet uit. Als tochtleider ben je dan even 'duvelstoejager'.*
- Controle aanwezigheid deelnemers, verdeling over auto's.
  *Ga na of iedere deelnemer aanwezig is; bel eventueel iemand op als die afwezig is om te checken of hij nog komt of om te melden dat hij te laat is en niet meer mee kan. Controleer of iedereen een plaats in een auto heeft gevonden en coördineer dat indien nodig.*
- Controle werking verlichting botenwagen, bevestiging botenwagen en kano's op botenwagen.
  *In principe is elke chauffeur verantwoordelijk voor de boten die hij op zijn auto mee neemt, maar ook de tochtleider controleert of alles goed vastzit. Zeker als de botenwagen meegaat, moet gecontroleerd worden of alle boten en peddels goed vastzitten. Als de botenwagen meegaat, moet hij van een nummerplaat met het autonummer van de trekkende auto voorzien worden. Voor vertrek moet gecontroleerd worden of de verlichting het goed doet. Vergeet niet het slot mee te nemen om bij het startpunt de botenwagen te kunnen vastleggen.*
- Uitstippelen rijroute naar vertrekpunt tocht
  *Samen met de chauffeurs spreekt de tochtleider af waar het startpunt is en volgens welke route het best gereden kan worden. Het is wel handig als er mobiele nummers worden uitgewisseld, zodat de auto's zo nodig onderling contact kunnen hebben. Blijf niet wachten op mensen die kennelijk veel te laat komen, tijd is tijd.*
- Controleer of alle hekken en deuren van de Loods gesloten zijn.

**Bij startpunt van de tocht:**

- Besluit doorgaan tocht op grond van het weer, de weersverwachting en andere lokale omstandigheden ter plaatse.
  *Ter plaatse kan blijken dat het weer te slecht is (mist, te harde wind, onweersdreiging, te hoge golven, e.d.) om de geplande tocht door te laten gaan, eventueel ook afhankelijk van de vaardigheden van de deelnemers. De tochtleider kan dan alsnog beslissen de geplande tocht niet door te laten gaan. Zo'n beslissing op het laatste moment kan veelal worden voorkomen als de tochtleider voor het vertrek van de Loods, eventueel nog thuis, zich via de kustwacht of ander weerdiensten op de hoogte stelt van de actuele weersituatie en weersverwachting.*
- Toezien op het afladen en klaarmaken van de boten
  *Controleer bij onervaren deelnemers of het gewicht van de kano goed verdeeld is. Een boot die voor of achter te zwaar is, is lastig te besturen. Als je een volgeladen boot in het midden optilt, moet de boot ongeveer in evenwicht zijn.*
- Let er op of iedereen spatzeil, zwemvest en goede kleding aan en mee heeft
- Voor dat men in de boten gaat een tochtbespreking houden
  *Bij de tochtbespreking wordt de tochtroute doorgenomen aan de hand van de zeekaart en globaal een tijdschema voor de hele tocht wordt aangegeven.*
  *Als de groep groot genoeg is, wordt een voorvaarder en een achtervaarder benoemd. Neem niet de snelste kanoër als voorvaarder en niet de langzaamste als achtervaarder. De voorvaarder moet, net als de tochtleider, in elk geval over een kompas en een zeekaart beschikken en enig idee van navigatie hebben. Verdeel de eventueel overgebleven zeekaarten onder de liefhebbers.*
  *Verdeel de vuurpijlen over een paar deelnemers die bekent zijn met het gebruik ervan en houdt daarbij rekening met eventuele opsplitsing van de groep tijdens de tocht. Spreek af waar iedereen zich op het water verzamelt, in de haven en/of buiten de haven. De groep vertrekt collectief.*

- Marifoon – indien aanwezig - aanzetten
  *In de blokgebieden van verkeerpost geldt een uitluisterplicht voor binnenvaart en een meldplicht voor zeevaart. Zeker als er in de nabijheid van scheepvaart of scheepvaartroutes wordt gevaren altijd uitluisteren op het blokkanaal.*
  *De marifoon is alleen voor in noodgevallen en als je hem onderweg open laat staan voor berichten van de kustwacht. Marifoonkanaal Brandaris = 2, Ameland/ Schiermonnikoog = 5, Borkum = 18, Eemshaven = 1, Delfzijl = 3, Emden = 21*
- Aanmelden bij de kustwacht (voor Oostelijk deel van de Waddenzee: Zeeverkeerspost Schiermonnikoog, soms een andere)
  *Officieel heet de kustwacht Schier "Zeeverkeerspost Schiermonnikoog". Je moet de tocht met je mobieltje aanmelden op telnr 05195-31247. Schiermonnikoog heeft liever niet dat je de tocht per marifoon aanmeldt. Bij de aanmelding geef je op: je naam, dat het een GKV-tocht is, het aantal deelnemers, waar de tocht heen gaat en hoe laat je terug denkt te zijn (neem die tijd ruim). Eventueel kun je nog vragen of er bijzonderheden zijn, zoals slecht weer, onweer of bijzondere scheepvaart).*
- Op het water voor vertrek eerst verzamelen voor laatste controle en mededelingen
  *Geef aan waar iedereen moet wachten tot iedereen klaar is voor vertrek. Vraag op de verzamelplek op het water of iedereen de lus van zijn spatzeil vrij heeft liggen en de luiken goed gesloten zijn en geef eventueel nog de laatste aanwijzingen.*
- Bij vertrek de startrichting aangeven en het vertreksein geven
  *Wacht tot iedereen zover is voordat je aangeeft wat de vaarrichting is en het vertreksein geeft. Sta niet toe dat er al mensen vooruit varen. Het is hinderlijk voor de tochtleider (die eventueel laatste aanwijzingen wil geven) en de achterblijvers als er al mensen wegvaren voor de laatste klaar is.*

**Tijdens de tocht:**

- Koers- en richtingaanwijzingen en zo nodig individuele aanwijzingen geven
  *Gedurende de tocht geeft de tochtleider aan welke koers er gevaren wordt en geeft aan wanneer er van koers veranderd wordt. Hij meldt dit niet alleen aan de voorvaarder, maar aan de hele groep, zodat iedereen weet wat de bedoeling is.*
- Zorgen dat de groep niet te veel uit elkaar komt te liggen maar bij elkaar blijft
  *De afstand tussen de uiterste boten (voor-achter en links-rechts) moet niet zo groot worden dat de tochtleider die boten niet meer kan aanroepen vanuit het midden van de groep. Als de boten in een groep te wijd uit elkaar liggen wordt het moeilijk om de groep te sturen en koerswijzigingen of andere aanwijzingen te geven. De voorvaarder moet af en toe omkijken waar de achtervaarder is en zijn tempo zo aanpassen dat de groep bijeen blijft. Bij zwakke vaarders een ervaren kanoër vragen oogje in het zeil te houden*
- Bij confrontatie met grote boten / beroepsvaart groep direct leiden (bijv. bij oversteken vaargeul)
  *Voor de beroepsvaart moet de groep als een compacte eenheid opereren, dus bijv. bij het oversteken van een vaarroute in konvooi recht oversteken en bij het passeren van een schip op een kanaal of rivier iedereen aan dezelfde kant laten varen. Op het Wad kun je beter naast de vaargeul varen als er ook pleziervaart en beroepsvaart door heen gaat. Laat grotere boten duidelijk zien wat je van plan bent, zodat zij niet van koers hoeven te veranderen. Laat uit het vaargedrag van de groep duidelijk blijken dat je geenzins van plan bent om ook maar in de buurt van het schip te komen. Op de brug van het schip kan men immers niet inschatten wat dat stelletje' zwervers in die kleine bootjes' van de beroepsvaart snapt.*
- Bij problemen (omgaan, luikverlies, peddelbreuk, verwonding, oververmoeidheid, e.d.) leiding nemen en oplossing / hulp organiseren
  *Bij bijv. een reddingsactie kan de tochtleider beter aanwijzingen blijven geven, dan zelf aan de reddingsactie mee te doen. Hij houdt dan een beter overzicht. Als hij wel zelf aan het redden gaat, wordt het lastig om tegelijkertijd aanwijzingen aan de groep te geven.*

- Rustmomenten
  *Veel kanoërs hebben behoefte aan pauze na 1,5-2 uur varen. Als niet uit de boten gestapt kan worden, kan een korte drijfpauze van ca 5-10 minuten ingelast worden. In principe bepaalt de zwakste deelnemer wat er mogelijk is. Als rustplek wordt zo mogelijk een plek buiten de stroming gekozen. De drijfpauzes kunnen gelijk benut worden om de voortgang en het vervolg van de tocht te bespreken.*
- Pauzes
  *Houdt bij het plannen van pauzes op het droge o.a. rekening met het goed gebruik van het wad (zie bijlage B, de Erecode van de Waddenzee), de beschikbare tijd i.v.m. het getij en zonsondergang, de weersomstandigheden en de mogelijkheden van het verkrijgen van beschutting.*
  *Voor veel mensen is het goed om droge kleren aan te trekken en in elk geval te zorgen dat ze uit de wind kunnen zitten om te sterke afkoeling te voorkomen.*
- Bij vertrek na pauze eventueel opnieuw een tochtbespreking houden en nieuwe voor- en achtervaarders aanwijzen.
- Zorgen dat er geen afval achterblijft.

**Bij het eindpunt**
- Zie toe op het goed opladen van de boten en de peddels
- Meld je af bij de verkeerspost. Als je dat vergeet, belt de verkeerspost je achterna. Krijgen ze dan geen contact, dan vaart de reddignsboot uit om je te zoeken!
- Bespreek of iedereen direct naar de loods gaat en wanneer de reiskosten verrekend worden. Ook kun je alvast initiatief nemen voor een gezamenlijke eetafspraak.
- Let er op dat er geen spullen vergeten worden

**Terug bij de Loods**
- Toezicht bij afladen en opbergen boten en materiaal
- De peddels en spatzeilen eventueel schoonmaken en opbergen
- Innen van de transportkosten en betalen van de chauffeurs.
  *De vergoeding van de autokosten wordt bepaald aan het de hand van het aantal kilometers. Wat iedere passagier moet betalen en wat elke chauffeur krijgt, staat vermeld in bijlage J. Tekorten en overschotten moet de tochtleider verrekenen met de penningmeester van de GKV. De kosten van de tocht worden in principe van tevoren bekend gemaakt bij de aankondigingen van de tocht in Boegbeeld en per e-mail.*
- Vastleggen van de botenwagen op zijn vaste plek.
- Nummerplaat botenwagen teruggeven aan de eigenaar.
- Controleer of alle hekken en deuren gesloten zijn.

**Achteraf**
- Thuis: invullen tochtformulier en maken van een kort tochtverslag.
  *Het ingevulde tochtformulier of bij afwezigheid van een tochtformulier een kort verslag van de tocht en een lijst van deelnemers doorgeven naar de 1$^{e}$ coördinator.*
  *Als de tocht geleid is door een aspiranttochtleider verslag uitbrengen aan de 1$^{e}$ coördinator over de aspiranttochtleider.*

## 16. BRANDINGVAREN

**Algemeen**
Voor het organiseren van een dagje brandingvaren aan de Noordzeekust volgen hier de nodige extra aanwijzingen bovenop de aanwijzingen gegeven in hoofdstuk 15

**Voorbereiding**
- Informeer van tevoren bij een kanovereniging of bedrijf, de politie of de gemeente of je op een bepaalde locatie mag kanoën. (e.e.a. staat vermeld in de A.P.V.);
- Programmeer het telefoonnummer van de dichtst bijzijnde reddingsbrigade in je GSM (voor telefoonnummers zie bijlage G en L);
- Zoek alvast uit wat het getij zal zijn op de geplande dag, houd er dan rekening mee dat bij wind tegen stroom de condities het beste zijn om te gaan varen maar andersom het vaak een vervelend gevecht gaat worden tegen wind en stroom;
- Raadpleeg het internet voor de meest actuele weersverwachtingen en golfverwachtingen teneinde de beslissing te kunnen nemen of het de moeite waard is om te gaan brandingvaren. Noordenwind in combinatie met vloed (noordwest gaande stroom) of westenwind samen met eb (zuidwest gaande stroom) zijn de betere omstandigheden maar aflandige wind met een hoge deining is ideaal voor een mooie holle branding.

**Voor de start**
- Net zoals bij een gewone zeetocht is het hier ook belangrijk eerst een briefing te houden met alle deelnemers alvorens de branding in te gaan;
- Plaats een merkteken in de vorm van een windscherm op de hartlijn van het vak (gebied tussen twee strekdammen) waar gevaren gaat worden;

**Briefing**
- Spreek van te voren af met hoeveel je tegelijk het water op gaat en zorg altijd voor een ervaren deelnemer aan de wal die kan optreden in geval van calamiteiten (kano klaarleggen);
- Geef duidelijk aan de deelnemers aan waar er branding gevaren gaat worden en waar de gevaren zitten zoals strekdammen en zwemmers;
- Spreek een buddysysteem af waarbij steeds twee deelnemers elkaar in het oog houden; zorg hierbij voor een evenwichtige verdeling m.b.t. ervaring;
- Zorg voor de nodige helpers om mensen te assisteren bij het in en uit de branding gaan en het geven van aanwijzingen.

**Tijdens het brandingvaren**
- Houd de groep op het water overzichtelijk zodat de ervaren deelnemers het allemaal kunnen behappen, het beste is om niet alle beginners tegelijk het water op te sturen maar dat vaarders en helpers aan de wal elkaar regelmatig aflossen;
- Hanteer als regel dat je aan de zijkanten van het surfgebied de zee opgaat en naar het strand surft in het middengebied, zodat uitgaande en naar binnensurfende kanoërs in gescheiden vaarwater zitten en niet met elkaar in botsing komen.
- Meld bij verlies van materiaal op zee de politie of reddingsbrigade. Dit voorkomt onnodig uitrukken van de reddingsboot;
- Draag altijd een zwemvest en beschermende (warme) kleding. Een helm is verplicht bij het branding-varen. Een aanvaring met een andere kanoër of watersporter is niet ondenkbaar en je kunt onzacht met de bodem in aanraking komen;
- Let op andere watersporters en zwemmers. De onderlinge snelheid tussen de diverse soorten watersporters kan (levens)gevaarlijke situaties opleveren. Neem nooit voorrang! Zwemmers hebben altijd voorrang op kanoërs. Blijf ver bij de zwemmers uit de buurt (min. 50 meter). Op het strand mogen badgasten geen hinder ondervinden van het gesleep en gesjouw met kano's. Surfers hebben vaak een vele malen hogere snelheid dan kanoërs. Let goed op je omgeving voor de aanstormende surfers en wees ervan overtuigd dat de surfers je goed zien;

- Let voortdurend op de andere kanoërs in je groep. Houd voor de veiligheid steeds oogcontact met de andere kanoërs in de groep. Spreek van te voren tekens af en tel regelmatig of iedereen nog in zicht is. Meld je af bij de groep als je stopt met varen;
- Voorrangregels. Een kanoër die van zee naar het strand gaat heeft voorrang. Als een aanvaring onvermijdelijk is, moet de kanoër die geen voorrang heeft omslaan, zodat het vaartuig dat van zee komt over de onderkant van de omgeslagen kano kan heen varen. Voorrang nemen is verboden! Vaar met een boog vanaf het strand rechtstreeks naar in zee liggende kanoërs toe;

**Veiligheid en reddingen**

- Benader kanoërs, drenkelingen en kanoërs in nood nooit vanuit zee. Vaar evenwijdig aan het strand naar hen toe;
- Ga nooit met meer kanoërs tegelijk naar een drenkeling toe. Eén kanoër kan hulp bieden en de anderen wachten op zijn of haar aanwijzingen;
- Voer nooit een reddingsactie uit in de brekerlijn (gebied met omslaande golven). Neem ook geen kano op sleeptouw als je in de brekerlijn komt;
- Iedere kanoër is verplicht om in een noodsituatie hulp te bieden of te organiseren.

Nu maar hopen op de ideale omstandigheden.

## 17. RECHTEN EN PLICHTEN VOOR DE KANOËR OP HET WAD

Als kanoër heb je op het water te maken met wettelijke regels en andere voorschriften van overheden en beheerders van de watergebieden die je bevaart. Op het Wad heb je, naast de regels die landelijk gelden, je ook nog te houden aan specifieke regels voor het Wad.

**Binnenvaartpolitiereglement (BPR)**
Het landelijk binnenvaartpolitiereglement (BPR) geldt ook voor het waddengebied en op het Wad heb je bovendien te maken met de gemeenschappelijke gemeentelijke verordening Waddenzeegebied, de richtlijnen van Staatsbosbeheer, de natuurbeschermingswet, defensie, havenautoriteiten en de erecode gebruik van de Waddenzee. Daarnaast zijn er nog internationale en Europese wetten, afspraken en richtlijnen van kracht. Op www.waddenzee.nl kun je een complete opsomming vinden van alle regels en wetten die op het Waddengebied van toepassing zijn.
Voor het Eemsgebied geldt daarnaast het aparte scheepvaartreglement Eemsmonding.
Op www.wattenschipper.de is allerlei informatie, waaronder juridische, te vinden over het Duitse waddengebied.
Dit hoofdstuk beperkt zich tot de voor kanoërs belangrijkste punten uit de BPR, aangevuld met enige andere regels waar je rekening mee moet houden. Het hoofdstuk is bedoeld als hulp, maar je kunt je er tegenover de gezagsdragers nooit op beroepen, omdat slechts een klein deel van de BPR wordt behandeld.
Op de GKV-site staat een pdfbestand waar de meeste voor kanoërs relevante artikelen van de BPR bij elkaar zijn gezet. Het BPR is vooral op de plezier- en beroepsscheepvaart geschreven, maar her en der wordt ook aandacht besteed aan met de handkracht voortbewogen schepen, zoals kano's. Kanoërs zullen door de vele irrelevante artikelen al gauw het doornemen van het complete BPR laten voor wat het is. Daarom lijkt het mij nuttig om in een leesbaarder formaat aan te geven waar een kanoër zich aan moet houden en welke rechten hij heeft. Als je vaak op water te vinden bent waar veel andere scheepvaart is, is het overigens raadzaam om toch een keer de moeite te nemen om ook de andere artikelen van het BPR door te nemen om beter te snappen waar die andere schepen zich aan moeten houden.
In tegenstelling tot wat wel wordt beweerd, is een kanoër niet verplicht een exemplaar van het BPR bij zich te hebben (art 1.10, 1.11). Wel moet je als je een marifoon mee hebt, je marifoon bedieningscertificaat en het handboek voor de marifonie bij je hebben. Een uittreksel van het handboek marifonie, met alleen de relevante artikelen m.b.t. het waddengebied is in pdf-formaat te downloaden van de GKV-site (marifonie.pdf). Deze beslaat in kleine letters 10 bladzijden op A4-formaat,zodat die uitgeprint gemakkelijk in een waterdichte hoes is mee te nemen.
Het BPR is met toelichting en opmerkingen opgenomen in de wateralmanak van de ANWB en zonder toelichting en opmerkingen op internet te vinden op http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628.

**Definities**
Het BPR begint met definities, waaronder die van een schip en van een zeilschip. Een zeilschip dat (ook) met een motor vaart is op dat moment geen zeilschip maar een motorschip (art 1.01). Deze definitie is o.a. van belang bij de voorrangsregels. Een kano wordt beschouwd als een klein open schip. In het BPR wordt onderscheid gemaakt tussen diverse typen en formaten schepen, waardoor veel regels niet van toepassing zijn op kano's. Regels die betrekking hebben op "een schip" in het algemeen gelden ook voor kano's. Grote schepen zijn schepen langer dan 20 m, veerboten, vissersboten, slepende sleepboten, duwbakken en passagiersboten.
Een rondschijnend licht is een licht dat rondom 360° zichtbaar moet zijn (art 3.01a). Een licht dat niet van alle kanten zichtbaar is, is dus onvoldoende. Een kano moet 's nachts en bij slecht zicht overdag een rondom schijnend wit licht voeren (art 3.13). In feite voldoet dan alleen een wit licht op je hoofd of op een stok aan dit voorschrift, want een licht voor of achter op je lichaam of op het dek wordt voor een deel door de kanoër afgeschermd en schijnt dus niet rondom. Ook een niet-wit licht is dus niet goed volgens het BPR.

**Vaarwegen**
Een schip mag niet varen op vaarwegen als het daar niet geschikt voor is (art 1.06), dus een kano zal vaak niet

mogen varen op vaarwegen en geulen die vele gebruikt worden door zeeschepen en beroepsvaart. Dat geldt bijv. voor de drukke vaargeul van de Eemsmond, maar weer niet voor het Reitdiep, het Van Starkenborgkanaal of het Eemskanaal.
In het BPR wordt een groot aantal vaargebieden opgesomd waar je als kanoër niet mag komen, bijv. omdat de vaarweg alleen toegankelijk is voor schepen met radar. In het Noorden zijn alleen de Eemshaven en de haven van Delfzijl verboden voor kano's en moet je de vaargeul voor zeeschepen tussen Borkum en Emden mijden. Overigens is het verstandig om uit alle vaarwegen voor grote schepen te blijven en die zo snel mogelijk over te steken (meestal een vaste kompaskoers loodrecht op de vaarweg).

**Voorrang en vaarregels**
Veel artikelen in het BPR gaan over hoe schepen met elkaar moeten omgaan bij passeren, inhalen en andere manoeuvres.
art 6.01 – 6.10 BPR: In principe vaar je rechts (stuurboord) en haal je links in (bakboord) - vaker zul je als kanoër ingehaald worden in plaats van dat je zelf kunt inhalen - maar als er ruimte is, mag er ook aan stuurboord ingehaald worden. Voorbij lopen (inhalen) of voorbij varen (tegemoetkomend passeren) mag alleen als er voor beide schepen voldoende ruimte is. Een klein schip moet in bijna alle gevallen voorrang verlenen aan een groot schip en moet vermijden dat het ander schip zijn koers of snelheid moet wijzigen. Bij een engte (bijv een brug of open sluis) moet een klein motorschip voorrang verlenen aan een kano, dus ook een zeilschip dat op zijn motor vaart moet wachten op een kano. Een zeilschip dat een engte in wil varen, moet voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein schip. Let op, in praktijk blijken mensen met plezierboten meestal te denken dat zij altijd voorrang op een kano hebben en zijn ze vaak niet op de hoogte van deze voorrangsregels!
Art 6.13-16 BPR: Een klein schip, dus ook een kano, dat wil keren of wil vertrekken, moet voorrang verlenen aan een groot schip. Een klein schip dat tegen de stroom in een haven in wil varen, moet voorrang verlenen als een groot schip ook de haven in wil varen.
Als de koersen van een klein motorschip, een zeilschip of een door spierkracht voortbewogen schip (zoals een kano) elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor een aanvaring bestaat, dan moet het motorschip voorrang verlenen aan de andere schepen (dus ook aan een kano), en moet het door spierkracht voortbewogen schip voorrang geven aan het zeilschip.
Algemene regel is dat een schip een ander schip niet in gevaar mag brengen, ongeacht de voorrangregels
Een schip mag niet een gebied invaren aangeduid met de borden van fig 1 en 2, maar een klein schip zonder motor wel een gebied invaren aangeduid met het bord in fig 2.

Fig.1

Fig. 2

Art.6.26 – 6.38 BPR. Bij sluizen en beweegbare bruggen mag het ene schip het andere schip niet voorbij lopen, anders dan na aanwijzing van de brug- of sluiswachter. Een schip dat voorrang heeft (en dat bijv. met een rode wimpel kenbaar maakt) moet voorrang verleend worden.
Als je een marifoon mee hebt, ben je verplicht deze op het aangegeven kanaal uit te luisteren en de aanwijzingen via de marifoon te volgen.
Als bij een brug of sluis één of twee rode lichten branden is doorvaren verboden, tenzij bij de brug tevens een geel teken is aangebracht.
Een klein schip mag de sluis pas invaren nadat de grote schepen de sluis ingevaren zijn en zo mogelijk ligplaats kiezen op enige afstand van een groot schip.

**Slecht zicht**
Art 6.29-6.33 BPR. Bij slecht zicht moeten schepen zonder radar op vaarwegen waar radar bij slecht zicht verplicht is, zo snel mogelijk gaan stilliggen op een daarvoor geschikte plek.
Bij slecht zicht dienen alle schepen zo veel mogelijk aan stuurboordzijde te varen.
Een klein varend schip met marifoon moet op de daartoe aangewezen kanalen uitluisteren en andere schepen

de nodige inlichtingen geven.
Wat niet in het BPR vermeld staat, maar vermoedelijk elders is het verbod om bij minder dan 500 m zicht (= mist) verder te varen en moet je zo snel mogelijk bij een daarvoor geschikte plek aan land gaan en in elk geval de vaargeulen te mijden. Mocht je in de mist belanden, dan is het gebruik van een gps ten zeerste aan te raden, omdat dat dan nog de enige manier is om je te kunnen oriënteren en vast te stellen waar je je precies bevindt.

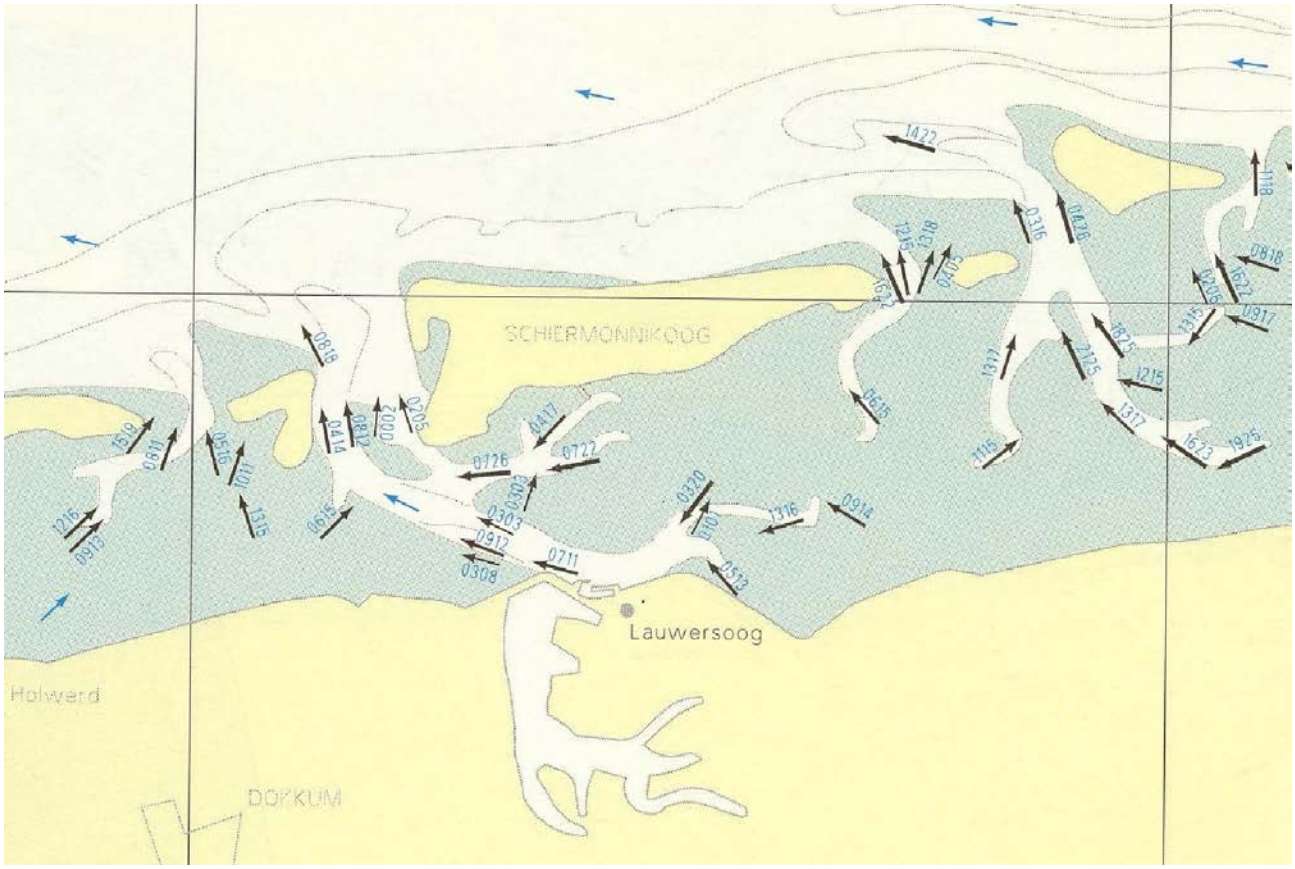
**Het Scheepvaartreglement Eemsmonding**
In het scheepvaartreglement Eemsmonding is voor roeiboten – dus waarschijnlijk ook voor kano's – de verplichting opgenomen tot het voeren van een rondschijnend wit licht.
Buiten het vaarwater moet op zodanige wijze gevaren worden, dat duidelijk zichtbaar is dat geen gebruik van het vaarwater wordt gemaakt.

**Verboden gebieden**
Op de hydrografische kaarten van het Wad en het IJsselmeer staan de gebieden aangegeven waar je gedurende een deel van het jaar niet mag komen en soms helemaal nooit. Houd je daar aan! Dit zijn de zgn. art. 20 gebieden van de natuurbeschermingswet en gebieden waar militaire oefeningen gehouden kunnen worden. Ook staan daar de meeste gebieden van het Wad op aangegeven waar je 3 uur voor en na hoogwater niet mag komen omdat ze als hoogwatervluchtplaats dienen voor de wadvogels. Jaarlijks kan het ministerie van LNV de verbodsgebieden bijstellen.
De watergebieden langs de militaire oefenterreinen zijn toegankelijk als er geen gebruik van de terreinen wordt gemaakt. Met een rode vlag op de dijk wordt bij het oefengebied Marnewaard bij Lauwersoog aangegeven wanneer doorvaren verboden is. Oefeningen met straaljagers op de Vliehors (Vlieland) worden gestaakt als er een schip langs vaart. Daarvoor moet je wel de observatiepost van tevoren op de hoogte stellen van je komst (0562-451315 of bgg de verkeerscentrale Brandaris 0562-442341). In Berichten aan Zeevarenden op www.hydro.nl/ worden de dagen van schietoefeningen langs het Wad ook aangekondigd.

## 18. VAARGIDS WADDENZEE

### 18.1 EIGENSCHAPPEN VAN HET WAD

Het Wad heeft ten opzichte van de grote zoetwater meren, maar ook ten opzichte van de open zee een aantal specifieke eigenschappen, waarvan het goed is, als je daar rekening mee houdt. Die specifieke Wad-eigenschappen hebben te maken met het tij, de stromingen, de golven en de verschillen in waterdieptes en droogvallende platen. In de GKV-sylllabus Navigatie op het Wad, samengesteld door Marlies en Robbert van der Eijk, worden al deze aspecten uitgebreid behandeld.




*voorbeeld van een stroomatlas*

### 18.2. TOCHTMOGELIJKHEDEN

De tochten die de zeekanogroep op het Wad organiseert, worden hier van west naar oost (tussen haakjes het niveau van de tocht) kort omschreven. Bij elke tocht staat tussen haakjes de zwaarte volgens de groepsindeling van de zeekanogroep (zie Hfst 6) aangegeven (A-D), wat de voor de tocht gunstige vaartijden zijn i.v.m. het tij en eventueel nog aanvullend informatie. De optimale tijden liggen binnen de opgegeven range. De vertrektijden zijn gebaseerd op de stroomsituatie bij het vertrekpunt en de aankomsttijden op de situatie bij het eindpunt. In hoofdstuk 17.3 worden alle vertrekpunten apart behandeld en in 17.4 worden nuttige bijzonderheden over de vaargebieden en aanlandingsplekken op de eilanden en zandplaten beschreven. Deze bijzonderheden worden niet hieronder per tocht beschreven om herhalingen te voorkomen.

Zie ook bijlage B voor de regels die gelden voor het bevaren van de Waddenzee.

Overzicht tochten (xh v/n HW Harl / HW Delf = x uur voor/na HoogWater Harlingen/HoogWater Delfzijl, HW Delf = 2h10 na HW Harl en 1h45 na HW Lauwersoog)

**Den Helder/Huisduinen – Texel (Oude Schild) vv (C),** 30km.

heen: 6h v HW Harl - 2h v HW Harl, terug: 1h n HW Harl - 5h n HW Harl
De tocht kan via de plaat onder Texel, Razende Bol gevaren worden. In Oude Schild vind je kanosteigers helemaal aan de rechterzijde (NO-kant) van de haven

**Harlingen - Vlieland vv (dagtocht D, 2-daags: C),** 60km

Heen: 1h n HW Harl - 6h n HW Harl, terug: 6h v HW Harl - HW Harl

**Harlingen - Terschelling vv (dagtocht D, 2-daags: C), 70km**.

Heen: 1h n HW Harl - 6h n HW Harl, terug: 6h v HW Harl - HW Harl

**Holwerd – Westpunt Ameland vv (C), 40km.**

Heen:1h n HW Harl – 6h v HW Harl, terug: 5h v HW Harl - 1h n Hw Harl

**Holwerd – Nes/Ballumerbocht vv (B), 20km.**

Heen:1h n HW Harl – 3h n HW Harl, terug: 3h v HW Harl - 1h n Hw Harl

**Holwerd – kwelder Ameland vv (B), 15km.**

Heen:1h n HW Harl – 3h n HW Harl, terug: 3h v HW Harl - 1h n Hw Harl

**Holwerd – oostpunt Ameland vv (B), 22km.**

Heen:1h n HW Harl – 6h v HW Harl, terug: 5h v HW Harl - 1h n Hw Harl

**Holwerd – oostpunt Terschelling vv (D), 50km**

Heen: 1h n HW Harl – 6h v HW Harl, terug: 5h v HW Harl - 1h n Hw Harl

**Lauwersoog – Terschelling vv (2 daags: D) 100km**

Over zee heen: 1h v HW Delf (= 1h n HW Harl) - 6h n HW Harl,
Over zee terug: 6h v HW Harl - HW Harl (=2h v HW Delf)

**Lauwersoog – oostpunt Ameland vv (2 daags: C, dagtocht: D), 42km**

Over zee heen: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 4h n HW Delf - 2h v HW Delf

**Lauwersoog – Rondje Het Rif vv (C), 36km**

Met de klok mee: heen: 2h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 4h n HW Delf - 1h v HW Delf
Tegen de klok in: heen: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf - 1h v HW Delf
Het wantij op het Wierdumerwad heeft genoeg water ca 1-2 uur voor/na laagwater.

**Lauwersoog – Engelsmanplaat vv (B), 20km**

Heen: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf

**Lauwersoog – Westpunt Schiermonnikoog vv (B), 20km**

Heen: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf

**Lauwersoog – jachthaven Schiermonnikoog vv (B), 16-20km**

Via Brakzand Heen: 3h v HW Delf - 3h n HW Delf, terug: 4h v HW Delf – 1h v HW Delf
Via Zoutkamperlaag: Heen:1h v HW Delf – 3h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf – 2h vHW Delf
Voor de jachthaven ligt een drempel waardoor de haven ook voor kano's ca 1,5 uur rond laagwater onbereikbaar is; ook de geul naar de haven heeft zeer ondiepe gedeeltes. Als de route via de geul van Brakzand loopt, moet je ca 2 uur voor laagwater over het wantij van Brakzand zijn.

**Lauwersoog – veerhaven Schiermonnikoog vv (B), 23km**

Heen via geul Brakzand: 3h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 4h n HW Delf - 1h v HW Delf
Heen via Lutjewad: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf,
Terug via plaat Brakzand: 4h v HW Delf - 1h v HW Delf
De plaat onder Schiermonnikoog en Brakzand is alleen bevaarbaar ca 4h v HW Delf - HW Delf
Via de westelijke geulen zijn de havens van Schiermonnikoog alleen met stroom mee te doen je op de kentering de Zoutkamperlaag verlaat (heen bij afgaand tij) of opvaart (terug bij opkomend tij).

**Lauwersoog – kwelder Schiermonnikoog vv (B), 27km**

Heen: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf, terug: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf
De plaat onder Schiermonnikoog is is alleen goed te bevaren 1,5 uur voor en na HW ter plaatse (=ca 3h vHW Delf - ca 1h n HW Delf. Daarom is het verstandig met opkomend tij niet eerder dan ca 4 uur voor HW Delf te vertrekken vanuit Lauwersoog.

**Lauwersoog – klein rondje Schiermonnikoog via 4e slenk vv (C), 37km**

Heen via 4e slenk naar zeestrand: 5h n HW Delf - HW Delf,
Terug via zee: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, Westgat - Lauwersoog: 4h n HW Delf - 2h v HW Delf
Zie boven bij kwelder Schier. De 4e slenk is alleen kort te bevaren naar de Noordzeekust vanaf ca 1 uur na HW Schier bij de monding van de slenk (ca 1h v HW Delf - ca 1h n HW Delf). De laatste 600 m over het Noordzeestrand moet je met een kanokarretje afleggen.

**Lauwersoog – oostpunt Schiermonnikoog vv (C), 30km**

Heen: 5h v HW Delf - 3h n HW Delf, terug: 2h v HW Delf - 4h n HW Delf
Het wantij onder Schiermonnikoog is bevaarbaar ca 1 uur voor en na HW Schier (ca 3h v HW Delf - HW Delf).

**Lauwersoog – rondje Schiermonnikoog vv (D), 52km**

Als je met laagwater vertrekt uit of aankomt in Lauwersoog, moet je in- resp uitstappen bij kades in de vissershaven

Tegen de klok in: heen L'oog - Oostpunt: 5h v HW Delf - 4h n HW Delf
via zee - Westpunt: 1h v HW Delf- 4h n HW Delf
Westpunt - Lauwersoog: 4h n HW Delf - 2h v HW Delf
Met de klok mee: heen L'oog-Westpunt: 1h v HW Delf - 3h n HW Delf
Westpunt-Oostpunt: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf
Oostpunt-Lauewrsoog: 4h v HW Delf - 4h n HW Delf

Het wantij onder Schiermonnikoog is bevaarbaar ca 1 uur voor en na HW Schier (ca 3h v HW Delf - HW Delf).

**Lauwersoog – Noordpolderzijl (C), 28km**

5h n HW Delf - HW Delf

Als je met laagwater uit Lauwersoog vertrekt, moet je instappen bij steigerskades in de vissershaven
De haven van Noordpolderzijl is alleen toegankelijk ca 1,5 uur voor en na HW Noordpolderzijl (ca 3h v HW Delf - ca 1h n HW Delf) , zie bij vertrekpunt Noordpolderzijl voor nadere informatie.

**Noordpolderzijl – Lauwersoog (C), 28km**

HW Delf - 4h n HW Delf

Als je met laagwater in Lauwersoog aankomt, moet je uitstappen bij steigerskades in de vissershaven
De haven van Noordpolderzijl is alleen toegankelijk ca 1,5 uur voor en na HW Noordpolderzijl (ca 3h v HW Delf - ca 1h n HW Delf) , zie bij vertrekpunt Noordpolderzijl voor nadere informatie.

**Noordpolderzijl – oostpunt Schiermonnikoog vv (D), 46km**

Heen: 1h v HW Delf - 4h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf - 1h v HW Delf
De haven van Noordpolderzijl is alleen toegankelijk ca 1,5 uur voor en na HW Noordpolderzijl (ca 3h v HW Delf - ca 1h n HW Delf) , zie bij vertrekpunt Noordpolderzijl voor nadere informatie.

**Noordpolderzijl – Simonszand vv (C), 30km**

Heen: 1h v HW Delf - 5h n HW Delf, terug: 5h n HW Delf - 1h v HW Delf De haven van Noordpolderzijl is alleen toegankelijk ca 1,5 uur voor en na HW Noordpolderzijl (ca 3h v HW Delf - ca 1h n HW Delf) , zie bij vertrekpunt Noordpolderzijl voor nadere informatie.

**Noordpolderzijl – rondje Rottumerplaat vv (C), 40km**

Met de klok mee: N'pzijl – Simonszand: 1h v HW Delf - 5h n HW Delf,
Simonszand – Boschwad: 5h n HW Delf - 2h v HW Delf
Boschwad – N'polderzijl: 6h v HW Delf - 1h n HW Delf
Tegen de klok in: N'pzijl-simonszand : 2h v HW Delf – 5h n HW Delf
Simonszand- N'polderzijl: 5h n HW Delf - 1h v HW Delf

De haven van Noordpolderzijl is alleen toegankelijk ca 1,5 uur voor en na HW Noordpolderzijl (ca 3h v HW Delf - ca 1h n HW Delf) , zie bij vertrekpunt Noordpolderzijl voor nadere informatie.
Tussen Simonszand en Boschwad mag je nergens aanlanden.
Als je de tocht met de klok mee vaart, zorg dan dat je iets na laagwater tussen Rottumeroog en Rottumerplaat bent, zodat je de plaat kunt zien onderlopen en met het opkomende water over de plaat kunt (ca 5h n HW Delf)

**Eemshaven – Borkum (Dld) vv (C), 40km**

Heen: HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - 1h v HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Eemshaven. De kano's kunnen op Borkum het beste hoog op het strand nabij het dorp worden gelegd als je het eiland opgaat; het water kan vrij snel opkomen.

**Eemshaven – rondje Borkum vv (D), 60km**

met de klok mee: Eemshaven – Borkum: HW Delf - 6h n HW Delf,
westpunt – oostpunt Borkum over zee: 5h n HW Delf - 1h v HW Delf,
oostpunt Borkum – Eemshaven: 6h v HW Delf - 1h v HW Delf
Tegen de klok in: Eemshaven – oostpunt Borkum: 2h n HW Delf - 6h n HW Delf
Oostpunt Borkum-westpunt Borkum: HW Delf - 5h n HW Delf
Westpunt Borkum – Eemshaven: 6h v HW Delf - 1h v HW Delf

De oostelijke route Borkum –Eemshaven via de geul vlak onder Borkum kan alleen met de klok mee gevaren worden, de route via de Osterems en Westerbalje ook tegen de klok in.
De route tegen de klok in is niet in één dag mogelijk zonder een groot deel tegenstroom te hebben en leent zich meer voor een 2-daagse tocht.
Zie de gegevens bij het startpunt Eemshaven.

**Eemshaven – Greetsiel (Dld) vv (C), 36km**

5h v HW Delf - 1h v HW Delf, of 3h n HW Delf - 2h v HW Delf, terug: HW Delf - 6h n HW Delf
Omdat de route voornamelijk dwars op de stroomrichtingen gaat, is de tocht min of meer onafhankelijk van het tij te varen. Kies vanaf boei L4 opkomend tij naar Greetsiel en afgaand tij bij vertrek uit Greetsiel.
Zie de gegevens bij het startpunt Eemshaven. Greetsiel zelf ligt enkele km landinwaarts en is via een ondiepe vaart te bereiken. Let op de westelijke strekdam voor de sluis van Greetsiel; bij hoogwater staat hij onder water.

**Eemshaven – Delfzijl vv (C), 38km**

Heen: 6h v HW Delf - HW Delf, terug: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf
Zie de gegevens bij de startpunten Eemshaven en Delfzijl.

**Eemshaven – Termunterzijl vv (C), 50km**

Heen: 6h v HW Delf - HW Delf, terug: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf
Zie de gegevens bij de startpunten Eemshaven en Termunterzijl

**Eemshaven – Nieuwe Statenzijl (eendaags D, 2-daags C), 80km**

Heen: 6h v HW Delf - HW Delf, terug: volgende dag, zie Nieuwe Satenzijl
Zie de gegevens bij de startpunten Eemshaven en Nieuwe Statenzijl

**Vierhuizen/Spijksterpompen – Borkum vv (C), 56km**

Heen: HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - 1h v HW DelfZie de gegevens bij het startpunt Vierhuizen.
De kano's kunnen op Borkum het beste hoog op het strand nabij het dorp worden gelegd als je het eiland opgaat; het water kan vrij snel opkomen.

**Vierhuizen/Spijksterpompen – Greetsiel (Dld) vv (C), 40km**

1h n HW Delf - 1h v HW Delf, terug: 5h v HW Delf - HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Vierhuizen. Greetsiel zelf ligt enkele km landinwaarts en is via een ondiepe vaart te bereiken. Let op de westelijke strekdam voor de sluis van Greetsiel; bij hoogwater staat hij iets onder water

**Vierhuizen/Spijksterpompen – Delfzijl vv (B), 20km**

Heen: 6h v HW Delf - HW Delf, terug: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Vierhuizen en Delfzijl

**Delfzijl – Vierhuizen/Spijkerpompen vv (B), 20km**

Heen: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Delfzijl.

**Delfzijl – Hondpaap vv (B), 22km**

Heen: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - HW DelfZie de gegevens bij het startpunt Delfzijl.

**Delfzijl – Eemshaven vv (C), 38km**

Heen: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Delfzijl.

**Delfzijl – Dollard vv (B), 20-30km**

Heen: 5h v HW Delf – HW Delf, terug: 1h n HW Delf – 6h v HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Delfzijl.

**Termunterzijl – Eemshaven vv (D), 50km**

Heen: 1h na HW Delf - 6h n HW Delf, terug: 6h v HW Delf - HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Termunterzijl en Eemshaven

**Termunterzijl – Dollard (B) 30km/ Nieuwe Statenzijl vv (C), 40km**

Heen: 5h v HW Delf – HW Delf, terug: 1h n HW Delf – 6h v HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Termunterzijl en Nieuwe Statenzijl.

**Termunterzijl – Ditzum (Dld) vv (B), 36km**

Heen: 5h v HW Delf – 1h n HW Delf, terug: 1h n HW Delf – 6h v HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Termunterzijl.

**Nieuwe Statenzijl – Dollard (B), 20-30km**

Heen: 1h n HW Delf – 6h v HW Delf, terug: 5h v HW Delf - HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Nieuwe Statenzijl. De randen van de geul de Dollard in zijn slikrijk en niet geschikt om te pauzeren. In het Noorden en naar het Oosten zijn de platen zanderiger en kan wel gepauzeerd worden als ze zijn drooggevallen.

**Nieuwe Statenzijl – Termunterzijl vv (C), 40km**

Heen: 1h n HW Delf – 6h v HW, terug: Delf 5h v HW Delf – HW Delf
Zie de gegevens bij het startpunt Termunterzijl en Nieuwe Statenzijl.

**Nieuwe Statenzijl – Eemshaven (eendaags D, 2-daags C), 80km**

Heen 1h n HW Delf – 6h v HW, terug: volgende dag, zie Eemshaven.
Zie de gegevens bij de startpunten Eemshaven en Nieuwe Statenzijl

## 18.3 BIJZONDERHEDEN PER STARTPUNT VOOR TOCHTEN OP DE WADDENZEE

De afstanden tussen haken is de afstand tot Groningen.

**Huisduinen** (162 km): vertrekpunt ligt bij het parkeerterrein voor restaurant “Nogal Wiedes” tegen de dijk. Tegenover het restaurant is een klein strandje, waarvan het goed vertrekken is.

**Den Helder** (162 km)**:** Marinehaven bij de officiersmess, melden bij verkeerspost Den Helder. Paspoort mee.

**Harlingen** (190 km): De grootste haven van het Wad met veel scheepvaartverkeer, mede omdat het Van Harinxmakanaal daar uitkomt. Kano’s kunnen het beste aan het uiteinde van de zuidelijke arm van de haven te water gaan. Daar kun je ook je auto in de buurt laten staan. Een alternatief is op een plek met lage oevers in de grachten van Harlingen in te stappen. Nadeel is dan dat je geschut moet worden voor je de haven in kunt varen. Niet alle sluizen in de stad worden bediend.

**Gemaal Roptazijl** (185 km): ca 3 km ten noorden van Harlingen ligt het gemaal Roptazijl met een “havenmond” die door twee strekdammen wordt gevormd. In de zuidhoek is een kort strandje en tegen de dijk een kade. De auto kun je kwijt in de berm van de weg langs de dijk.

**Holwerd** (80 km): vertrek van het strandje ten oosten van de havenpier. Bij laag water is er kniediep slik en kun je beter vanaf de pier vertrekken, waarbij je wel moet uitkijken voor de basaltstenen. Voor de auto moet je parkeergeld betalen als je de auto op het parkeerterrein van Wagenborg laat staan. Tot nu toe kun je ook buiten het betaald parkeerterrein de auto op de pier laten staan. Kijk goed naar de verkeersborden.

**Lauwersoog** (48 km): Dit is de meest gekozen vertrekpunt voor veel tochten. Er zijn verschillende vertrek-mogelijkheden. In de nieuwe jachthaven zijn lage steigers om in te stappen. Het ‘laatste’ blauwe hek is open. Tot ca 2 uur voor en na laagwater kun je ook terecht op de botenhelling tegenover de veerboten aan de kop van de pier, bij het strandje in de hoek van de pier tegenover het restaurant Pierenend en bij het strandje ten oosten van de vissershaven. Bij laagwater kan ook op de kop van de pier uit/ingestapt worden, als je tussen de los liggende stenen door weet te laveren.

**Noordpolderzijl** (45 km): Bij laagwater is de haven zelfs voor kano’s onbereikbaar en kun je alleen via een van de ijzeren trapjes tegen de kade in en uit het water. Het slik is te zacht om door heen te kunnen lopen. De slagboom is meestal dicht en alleen met een pasje te openen. Door de weeks is de slagboom zonder pasje te openen als het tenminste niet te druk is. Wanneer er dan een auto voor de slagboom gaat staan, gaat de slagboom zonder pasje omhoog. Voor het openen van de slagboom voor de haven van Noordpolderzijl bellen met: de heer Schoonveld, tel 06-20615951 Waterschap Noorderzijlvest. Wanneer je ’s morgens vroeg door de slagboom wilt bel dan de avond te voren dan zet hij het systeem ’s avonds al op “open”. Bovenstaande regeling is afgesproken met de heer Schoonveld op 23 april 2006. Nadat kano’s en spullen bij de haven zijn afgeleverd moet je de auto’s weer naar de andere kant van de dijk rijden en op de algemene parkeerplaats achterlaten, niet in de haven laten staan dus.
Op het kampeerterreintje naast de parkeerplaats mag je gratis kamperen.

**Eemshaven** (47,5 km): Het strandje in de hoek van de westelijke havenpier tegenover de nieuwe terminal van de veerboot naar Borkum is een ideaal vertrekpunt. Als die in verband met uitbreiding van de Eemshaven voor onbepaalde tijd per auto onbereikbaar is, zijn alternatieven een strandje iets meer naar het westen waar de dijk naar het noorden afbuigt (alleen met hoog water), de hoek van dezelfde dijk als deze weer naar het oosten afbuigt (1 km lopen over verharding onder aan de dijk om dat punt te bereiken) en Vierhuizen (zie hieronder).

**Vierhuizen** (Spijksterpompen, 47,5 km): Tussen de Eemshaven en Delfzijl ligt ten oosten van Vierhuizen een klein gemaal dat op de Eems spuit.

De auto’s kunnen in de nabijheid geparkeerd worden, maar als het hek naar het gemaal Spijksterpompen dicht is, moeten de boten een stukje gedragen worden tot over de dijk. Als het hek open is, kunnen de auto’s tot op de dijk rijden. De tocht naar Borkum wordt er 8 km langer van dan bij vertrek vanaf de Eemshaven.

**Delfzijl**: (37 km): Het strand is bij laagwater ongeschikt als vertrek/aankomstpunt vanwege het droogvallend slik voor het strand. Alternatief: Termuntenzijl.

**Termunterzijl**: (50 km): Vanuit de jachthaven naast het gemaal kan onder alle omstandigheden vanaf de drijvende steigers worden vertrokken. De drijvende steigers kunnen in de winter afwezig zijn. De vaarroute naar de haven is aan weerszijden gemarkeerd met stokken op een strekdam die met hoogwater onder water staat. Houd rekening met de soms sterke zijstroming.

**Nieuwe Statenzijl** (55 km): Bij laag water moet aan de binnenzijde van de sluis in/uitgestapt worden. Let op de bedieningstijden van de sluis (weekend: 1 mrt-1 okt 9.00-
18.00 uur, 1 okt-1 mrt op afroep). Overleg vooraf met de sluiswachter: 0597-521252. Bij hoog water kun je ook in/uitstappen bij het privé-haventje voor de sluis. Het hek naar het haventje kan afgesloten zijn.

*Nieuwe Statenzijl bij hoogwater*

## 18.4. BIJZONDERHEDEN BIJ DE ROUTES EN AANLEGPLEKKEN OP HET WAD

Eenmaal vertrokken van een van de in het vorige hoofdstuk beschreven vertrekpunten, krijg je te maken met de eigenschappen van de vaargebieden waar je door heen wilt en van de aanlegplekken op de eindbestemming. In dit hoofdstuk worden van west naar oost over het Wad de bijzonderheden aangegeven voor de verschillende stukken op het Wad en op en om de eilanden aangegeven, die voor de kanovaarder van nut kunnen zijn. Zoals de plekken van wantij en ondiepten, keerstromen, de plekken waar je goed kunt aanlanden bij de eilanden, campings, e.d.
Veel informatie is al te vinden op de zeekaarten, zoals de geulen, de waterdiepten, de verboden gebieden en de boeien. Een indicatie voor de stroomsterktes op bepaalde plekken kun je halen uit de stroomatlassen.

Afhankelijk van het weer en de stroming moeten kanoërs zeker opletten in de gaten tussen de eilanden; alle zeegaten zijn berucht. Bij de meeste gaten lopen er platen en ondiepten in de richting van de zee die gevaarlijke branding en golven kunnen veroorzaken. De ligging van deze platen verandert voortdurend, zodat gebruik van recente zeekaarten van belang is. Google Earth geeft ook een goede indruk van de geulen en ondieptes

**Den Helder-Texel:** Op dit traject is het relatief druk met scheepvaart, alleen al door de veerboten die frequent heen en weer varen tussen Den Helder en Texel. Een tweede aspect waar je rekening mee moet houden, is dat de stroming halverwege hoog- en laagwater sterk is, tot ca 8 km/uur. Het noordelijke deel van Noorderhaaks is verboden gebied tussen 1 mei en 1 november
**Texel, haven Oude Schild:** rechts in de haven, bij het gedeelte voor de jachthaven, ligt een lage drijvende steiger waar je goed kunt uitstappen. Er is geen camping in de buurt.
**Texel, de slufter:** De slufter is een brede duinvallei met een open verbinding naar zee aan de Noordzeekust ten noorden van De Koog. Het zuidelijke deel is met de kano bij hoog water toegankelijk.

**Texel, camping Cockdorp:** Op de noordoostelijke punt van Texel, ligt vlakbij de vuurtoren de camping de Cocksdorp. De camping ligt direct achter de duinen. Op het strand heb je een paar honderd meter voor de steiger van de veerboot tussen Texel en Vlieland een doorgang naar de camping. In het rulle zand van het strand zakken de wieltjes van je kanokarretje weg, maar het pad in de duinen is “verhard” met gemaaid gras en wilgentwijgen.

**Texel, Camping Kogerstrand:** Tussen het strand en het dorp De Koog ligt de camping Kogerstrand in de duinen.

**Vlieland, De Vliehors:** De Vliehors beslaat ca 1/3 deel van het westelijke deel van Vlieland en is militair oefenterrein. Op het zuidwestelijke punt is de steiger aangelegd voor de veerboot van Texel naar Vlieland. Als je de Vliehors via de Noordzee wilt passeren, moet je je tevoren aanmelden bij de militaire basis (zie bijlage G). Aanmelden bij de verkeerpost Brandaris is niet voldoende omdat zij niet op de hoogte zijn van de planning van de schietoefeningen. In tegenstelling tot de andere plekken waar schietoefeningen worden gehouden, gelden bij de Vliehors geen uren waarop het kustgebied verboden gebied zou zijn. Eventuele schietoefeningen met straaljagers worden opgeschort tot je de Vliehors bent gepasseerd.
**Vlieland, camping Stortemelk:** De enige camping van Vlieland is gelegen op de noordpunt van Vlieland bij kaap Bol. Aanlanden kun je het beste ter hoogte van de groene boei ZS7.
Het overdragen van de kano's van het strand over een nieuw aangelegd duin naar de camping is zwaar omdat de wielen van de kanokarretjes in het zand wegzakken. Het pad door het duin is niet verhard.
**Vlieland, wad:** Het waddengebied onder Vlieland valt bij laag water voor een groot gedeelte droog. Zoals voor de meeste gaten tussen de eilanden geldt, kan op zijn hoogtepunt de stroming sterk zijn; tussen Vlieland en Terschelling tegen de 6 km/uur.

**Vlieland, Oostvlieland:** Bij het kleine strandje naast de veerhaven van het dorp Oost Vlieland kun je bij hoogwater eenvoudig vertrekken of aankomen, maar bij laagwater ligt voor het strand zo'n 30 m blubber waar je tot je knieën in weg zakt. Ten noorden van de nieuwe jachthaven begint het strand dat overgaat naar het westen overgaat in het Noordzeestrand en waar je geen last van blubber hebt.
**Terschelling, West Terschelling:** Het dorp en de enige km ten oosten van het dorp gelegen camping Cnossen zijn te benaderen via de slenk die de West Meep geul verbindt met de geul Schuitengat-Oosterom Riepel die de westpunt van Teschelling rondt. De slenk wordt druk bevaren en heeft wat weg van een drukke autoweg, maar dan met schepen. Een alternatief is eventueel West Terschelling benaderen door bij niet te laag water de doorsteek te maken ter hoogte van boeien VL2 tot SM8.
**Terschelling, camping Cnossen:** De camping ligt aan de weg West Terschelling-Midsland op enige km van het wad. De beste aanlegplek is bij het strandje naast het beeldenpark aan het oosteinde van de dijk die de zandplaat voor de haven afschermt van het Wad.
**Terschelling, camping 't Wantij:** De camping ligt tussen de duinen en het dorp Oosterend en is de enige camping die eventueel via het Noordzeestrand is te bereiken met een kanokarretje.
**Terschelling, Wad:** Door het Wad onder Terschelling lopen twee grote geulcomplexen, die doorvaartroutes naar Ameland en naar Harlingen geven. De Vliestroom die overgaat in de Blauwe Slenk richting Harlingen is ook bij laagwater bevaarbaar. De West Meep splitst zich af van de Vliestroom en vertakt naar het oosten in een noordelijke geul, de Noorder Balgen, overgaand in Oosterom richting Ameland, en in een zuidelijke geul, de Oostelijke Meep, overgaand in het Vingegat. Via het wantij is er uiteindelijk aansluiting met de geul Kromme Balg. Van de Oost Meep is ook een met boeien gemarkeerde route over het
wantij naar Harlingen. Bij het plannen van een tocht moet je goed rekening houden met het wantij op diverse plekken. Wie vanuit Harlingen via het Kimstergat en het Vingegat richting Ameland wil varen, krijgt twee keer met een wantij te maken: op de vlakte van Oostbierum en het wantij aan het einde van Vingegat. Vanuit Harlingen kun je het beste er op aan sturen dat je ca 1 uur na HW Harlingen op het wantij van Vingegat bent bij boei ABT, zodat je op de hele route min of meer stroom mee hebt. Omgekeerd moet je vanuit Ameland naar Harlingen ca 1 uur na HW Harlingen bij het wantij van Oostbierum zijn om op de hele route stroom mee te hebben.

**Ameland, Nes:** ten oosten naast de steiger van de veerboot is een boothelling waar je goed kunt aanlanden en vertrekken.
**Ameland, kwelder Het Oerd**: Bij hoogwater is het mogelijk de slenken op de kwelder op te varen.
**Ameland, camping Duinoord:** Halverwege aan de Noordzeekust bij het strandpaviljoen ligt net achter het eerste duincamping
Duinoord. Vanaf het strandpaviljoen loopt een verharde weg het eiland op en een verhard wandel- en fietspad naar de camping. Gezien de loopafstand is een kanokarretje aan te raden.

**Ameland, camping Roosdunen**: tussen Ballum en het strand ligt in de duinen camping Roosduinen die is te bereiken via de strandweg bij paal 7.
**Ameland, wad:** Bij hoogwater is het Wad dwars over te steken over de platen. Bij afnemend tij behouden diverse geulen genoeg water op door heen te kunnen varen. Bij laagwater vallen de grijsblauwe delen op de foto ook droog.
**Het Rif, Engelsmanplaat:** Het gebied onder Engelsmanplaat valt bij laag water droog, inclusief het wantij bij het Wierumerwad. Tijdens half hoog/laagwater loop je kans met de boot over de verhoogde mossel-banken te schuren. De oude doorgang tussen Het Rif en Engelsmanplaat is aan het verzanden en voor kano's alleen nog bij hoogwater bevaarbaar. Het rif zelf is van 15 mei t/m 31 juli verboden gebied
**Schiermonnikoog, jachthaven:** De jachthaven van Schiermonnikoog ligt vlakbij het dorp in het westelijke deel van het eiland. De geul die toegang geeft tot de jachthaven wordt bij laagwater ondiep en valt op sommige plekken vrijwel droog, o.a. vlak voor de haven. Zo'n anderhalf uur voor en na laagwater is de haven praktisch onbereikbaar. De kano's kunnen aanleggen bij de boothelling aan het eind van de haven naast de steigers. Met laagwater is het moeilijk instappen zonder in de blubber te moeten staan.
**Schiermonnikoog, veerhaven:** Ten oosten naast de veerhaven is de haven voor de reddingboot. Kano's kunnen daar goed aanleggen, maar mogen niet in de weg liggen voor de reddingboot.
**Schiermonnikoog, camping Seedune:** De camping ligt ten noorden van het dorp op 1½km van het strand.
**Schiermonnikoog, kwelder:** De kwelder wordt doorsneden door ca vijf slenken van enig formaat. Bij hoog water zijn de slenken redelijk bevaarbaar. De vierde slenk loopt zelfs door tot het Noordzeestrand en is bij hoogwater tot aan de eerste duinenrij bevaarbaar.
**Schiermonnikoog, het wad:** De route van Lauwersoog naar Schiermonnikoog is via de Glinder altijd mogelijk, die via de geul van Brakzand alleen rond hoogwater. Bij laagwater staat er bij het wantij op Brakzand vrijwel geen water meer in de geul. Bij laagwater valt het wantij tussen Lutjewad en Eilanderbalg droog, evenals het wantij van het Hornhuizerwad. Het gebied onder Schiermonnikoog is alleen bevaarbaar in de uren rond hoogwater en dan nog met ondiep water.
Halverwege afgaand tij kan er langs Brakzand een keerstroom in de Zoutkamperlaag lopen.

**Simonszand, Rottumerplaat, Rottumeroog:** Alle drie de eilandjes zijn verboden gebied. Alleen de oostkust van Simonszand en het Wad onder de beide Rottumeilandjes grofweg ten zuiden van de 53°30' breedtelijn mag betreden worden. De geul tussen Rottumerplaat en Rottumeroog is alleen tussen1september en 15 mei toegankelijk, maar je mag nergens aan land. Dat houdt in dat je - afgezien van drijfpauzes - ca 13 km onafgebroken moet doorvaren.
De ligging en nummering van de boeien in het vaargebied ten westen van Rottumerplaat is in 2008 gewijzigd en er lopen nu verschillende boeienroutes naast elkaar en is het goed uitkijken dat je de juiste boeien volgt.

**Borkum, route Eemshaven-Borkum:** Vanaf de Eemshaven zijn Borkum en Greetsiel goed per kano te bereiken. Voor Borkum en Greetsiel moet je de, ook door grote zeeschepen, druk bevaren Eemsroute (Randzelgat en Doekegat) oversteken. Met name de vleugelboten gaan zo hard dat het motto is dat als je er een ziet aankomen je altijd moet wachten tot die gepasseerd is. Een andere belangrijke regel is de geul als compacte groep over te steken en daarbij een vaste kompaskoers aan te houden. Door de sterke stroom in de geul wordt je altijd weggezet zodat je niet op een boei moet afkoersen.
Bedenk ook dat je als je de Eemshaven verlaat je al snel in de Duitse wateren vaart en dat het extra belangrijk is om je ID-kaart bij je te hebben.
Het dorp Borkum ligt in de noordoosthoek van het eiland. Met de kano kun je het beste doorvaren tot het begin van het dorp en tussen de strekdammen op het strand aanlanden.
**Borkum, wad:** Vrijwel het hele wad onder Borkum valt droog op de geulen na. De toegankelijkheid van het Duitse Wad is af te lezen op de zeekaart: Zone 1 gebieden zijn alleen toegankelijk 3 uur voor en na hoogwater. Betonde geulen zijn altijd toegankelijk. Zone 2 en zone 3 gebieden kennen weinig tot geen beperkingen. Je kunt via een smalle geul onder Borkum langs, maar het wantij valt droog rond laagwater.
**Eemshaven, Greetsiel:** Vanaf de Eemshaven kan de Eems (Doekegat) overgestoken worden van boei O44 (zie opmerkingen hierboven) naar boei O42A en zo verder de boeien volgen in oostelijke richting tot aan boei O8. Vandaar leiden de boeien L2 – L8 naar de ingang van de route tussen de strekdammen naar de sluis van Greetsiel. Voor de sluis kan gepauzeerd worden op het grasveld voor de sluis. Bij hoogwater komen de strekdammen (grotendeels) onderwater.

**Hondpaap:** de plaat van de Hondpaap valt droog bij laagwater.

Alleen de geul langs de kust blijft dan bevaarbaar en natuurlijk de uitloop van de Eems richting Noordzee. Bij harde wind kan het redelijk te keer gaan op dit stuk van de Eems en blijft het altijd oppassen voor het drukke verkeer van vaak grote zeeschepen. De plaat is redelijk zanderig met weinig blubber, in tegenstelling tot de delen tegen de kust, waar je bij laagwater wel vaak door een kniediepe blubberlaag moet zien te komen. Omdat de landgrens bij Hondpaap betwist is, zijn er geen beperkingen voor dit bij zeehonden populaire gebied.

**Termunterzijl, Dollard:** De vaarroute naar de haven van Termunterzijl heeft aan weerszijde twee lange strekdammen, die bij hoogwater onderlopen. De strekdammen zijn gemarkeerd met stokken en dienen om de soms sterke zijwaarts gerichte stroom te breken. De Dollard moet je vanaf Termunterzijl met opkomend water invaren en met uitgaand water weer verlaten. Als je de Dollard met afgaand tij wilt invaren, vertrek dan vanaf Nieuwe Statenzijl. Bij laagwater valt vrijwel de hele Dollard droog op de geul midden door de Dollard na.

**Termunterzijl, Ditzum:** Om vanuit Termunterzijl naar Ditzum te varen, moet je met opkomend tij vertrekken en zorgen dat je ten noordwesten van boei 59 uitkomt om niet aan de Dollardkant van de strekdam uit te komen die de Eems van de Dollard scheidt. Houd er rekening mee dat je door de sterke stroom behoorlijk naar rechts kunt worden weggezet. Vanwege de scheepvaart kun je zowel heen als terug het beste ten zuiden van de groene boeien naast de vaargeul varen. Ongeveer 1 km voor Ditzum is een oversteek naar Petkum op de noordoever de moeite waard, maar let goed op de ingang naar de haven van Petkum. De oever van Petkum is verboden gebied. In Ditzum kun je aanleggen bij het fietsenpondje buiten Ditzum of in het haventje van Ditzum.

## 19. LITERATUURLIJST

Veel informatie is tegenwoordig te vinden op internet bij de vele kanosites, (zie bijlage M) en in verschillende (Engelstalige) online-tijdschriften (zie onder). De landelijke bonden in Europa hebben alle hun lezenswaardige bondsbladen en hun syllabi die bij de cursussen horen die ze organiseren (zie o.a. bijlage A NKB).

De lijst begint met boeken, gevolgd door syllabi en afgesloten met internettijdschriften.

### Boeken


- Abrahamse, Jan (2005), W*adden verhalend landschap,* Triton Natuur isbn 90-5210-612-6
- ANWB, Den Haag (2007), Marifonie cursusboek, Het marifoonboek voor aan boord, ANWB, 978-90-180-25571
- BCU (2002), BCU *Canou and Kayak Handbook,* Pesda Press isbn 0-9531956-5-1
- BCU (2006), BCU *Coaching Handbook,* Presda Press isbn 0-9547061-6-1
- Brown, Gordon (z.j.), *sea kayak, a manual for intermediate en advanced sea kayakers,* Presda Press Ltd isbn 09547061-7-x
- Butt. Tony (2004), *Surf Science, an introduction to waves for surfing,* University of Hawaii Press isbn 0-906720-36-2
- Collins, Loel (z.j.), *Kayak Rolling,* Pesda Press Ltd isbn 0-9531956-8-6
- Foster, Nigel (1991), *Sea Kayaking,* The Globe Pequot Press isbn 0-7627-2825-6
- Foster, Nigel (z.j.), *Surf Kayaking,* The Globe Pequot Press isbn 0-7627-0218-4
- Ferrero, Franco (z.j.), *sea kayak navigation,* Presda Press Ltd isbn 978-1-906095-03-1
- Fuchs, Arved (1991), *Im faltboot um Kap Hoorn,* Stuttgart
- G.G. & G.D. Utrecht (2001) , *Onderkoeling en verdrinking,* isbn 90-5229-001-6
- Golden & Tipton (2002), *Essentials of Sea Survival,* Human Kinetics, isbn 0-7360-0215-4
- Guyt, Piet & Eggens (1990), Jan, *Brandingvaren met kajaks,* isbn 90-640-096-9
- Hisgen, R.G.W.(2005), *Het geheim van het getij,* SDU isbn 90-12-11151-X
- Huchinson, Derek (1987), *Zeekanovaren,* Kosmos isbn:90 215 9370x
- Hutchinson, Derek (1988), *Eskimo Rolling for Survival,* Londen
- Hutchinson, Derek (2004), *The Compleet Book of Sea Kayaking,* Falcon isbn 0-7627-2825-6
- Hutchinson, Derek (2007), *Basic Book of Seakayaking,* Falcon isbn 0-7627-4282-8
- Hutchinson, Derek (2007), *Expedition Kayaking,* Falcon isbn 0-7627-4282-8
- Knobbe, Elko (1991), *Kanovaren op ruim water,* Hollandia isbn:90 6410 100 0
- Loots, Johan (2002), *Zeekajakken,* Veltman uitgevers isbn 90 5920 053 5 (vertaling mmv Elko Knobbe)
- Mattos, Bill (z.j.), *Kayak surving,* Pesda Press Ltd isbn 0-9547061-0-2

- Matt Broze Ragged (1997), *seakayaker deep trouble,* Mountain Press isbn 0-07-08499-8
- Rietveld, Toni & Groeningen, Adelbert van (1997), *Handboek voor Kustnavigatie, instructie en praktijk,* Stichting Watersport Opleidingen isbn 9064103445
- Schuman, Roger & Shriner Jan (2007), *Sea Kayak Rescue. The definitive guide to modern reentry and recovery techniques*, Falcon isbn 0-7627-4328-x
- Tayler, Bill (1990), *Commitment and open crossings,* Londen, isbn 0-906371-732
- Vooren, Richard (1995), *Leidraad voor marifonie, Basiscertificaat en GMDSS module B examen*, Het goede boek isbn 90 240 0668 6


**Syllabi**


- Eijk, Robbert van der (2007), *cursusmap Studiegroep Kanotechniek,* InDat
- Kreuk, Arie & Han (2000), *Handboek zeekajak-clinics*, Basis technieken voor zeekajakvaarders (Boek behorende bij de cursus)
- Nederlandse Kano Bond (2008), *Handboek voor de opleiding zeevaardigheid,* (syllabus bij de opleiding zeevaardigheid)
- Nederlandse Kano Bond (2008), *syllabus bij de opleiding zeevaardigheid extra*
- Tel, Gerard (2009), *Overleven voor kanovaarders,* GKV
- Zeekanocentrum Texel, *Syllabus zeekanovaren,* (Boek behorende bij de cursus zeevaren)


**Online tijdschriften**:

http://canoekayak.about.com/cs/seakayak Canoe & Kayak Magazine - Amerikaans kano tijdschrift
http://www.canoekayak.com/ Canoe & Kayak Magazine Online
http://www.kanumagazin.de/ Duits kanotijdschrift
http://www.kayakonline.com/ grote kano informatiebron
http://members.aol.com/gokayak/anorak/ ANORAK (Amerikaans)
http://www.oceanpaddlermagazine.com site van een mooi papieren tijdschrift
http://www.paddlermagazine.com/ Paddlermagazine, een Australisch kanoblad
http://www.paddlinglife.net/ Paddling Life magazine
http://www.seakayakermag.com/index.htm Sea Kayaker Magazine On-Line
http://www.watertribe.com/ Watertribe ( Amerikaans)
http://www.wavelengthmagazine.com/ WaveLength Magazine, een Canadees Zeekanoblad

## 20. BIJLAGEN

### BIJLAGE A NKB COMMISSIE ZEEKANOVAREN
(licht gewijzigde tekst NKB)

Binnen de Nederlandse Kano Bond (NKB) coördineert de Commissie Zeekajakvaren in Nederland de opleidingen en examens voor het zeekajakvaren.

De NKB maakt onderscheid tussen
individuele vaardigheden:
- Zeevaardigheid
- Zeevaardigheid-Extra
- Kano Veiligheid
- Kano Redding

en
instructie-vaardigheden:
- Instructeur zeekanovaren
- Hoofdinstructeur zeekanovaren.

Je kunt voor de bijbehorende certificaten opleidingen volgen en examens afleggen.

**Is een vaardigheidsbrevet verplicht ?**
Het is in Nederland (nog) niet verplicht om een bepaald type eigenvaardigheidsbrevet te bezitten om zelfstandig te mogen kanovaren. Ook de verzekering stelt geen eisen aan je eigen vaardigheid. Beland je door een ongeluk op een rivier in de Ardennen in het ziekenhuis dan vragen ze niet of je wel het brevet Wildwatervaardigheid hebt. In de toekomst gaat dit misschien veranderen.
Binnen onze eigen kanowereld worden vaardigheidsbrevetten soms wel al verplicht gesteld. Of je moet aantoonbaar kunnen aantonen dat je op een bepaald niveau zit zoals bij de GKV.

**Zeevaardigheid (ZV)**
Dit is een test om vast te stellen of je voldoende kennis en technieken bezit om veilig met een zeekano een zeetocht te ondernemen onder leiding van een bekwame zeekanovaarder Je dient kennis te hebben over de uitrusting van een zeekano en van de vaarder zelf. Je dient wat te weten over groepsgedrag en veiligheid op zee, over zeekaarten, betonning en kompas, over getij, stroming en drift, over getijtafels en stroomatlassen, over golven en branding, over weerkunde en de Kustwacht, over navigatie en tochtplanning, en over gedragsregels in natuurgebieden. Bovendien moet je enige kennis van EHBO bezitten, zoals maatregelen tegen ademhalingsstoornissen en onderkoeling, en wat te doen bij bloedingen en verstuikingen.
Wat technieken betreft moet je aantonen een goede bootbeheersing te hebben onder de verschillende omstandigheden die zich op zee voor kunnen doen. Daarbij horen ook verschillende landingen door de branding, verschillende reddingstechnieken en gebruik van een sleeplijn.
Voorafgaand aan het examen moet je aan tochten op zee hebben deelgenomen, waarbij je verschillende omstandigheden (golven, branding) bent tegengekomen. Om aan te tonen dat je voldoende tochten hebt gevaren kun je eventueel een logboekformulier downloaden op de NKB site om bij een examen te overhandigen. Het examen zelf bestaat uit een theorie- en een praktijkdeel. Het praktijkdeel wordt op zee afgenomen en daarbij wordt ook je uitrusting beoordeeld. Het hele examen neemt ongeveer een dag in beslag.
In principe moet iedere kanovaarder het certificaat ZV na enige tijd kunnen halen. Als opstapniveau voor ZV kun je wat technische vaardigheden betreft het NKB diploma *kanovaardigheid A* plus *kanovaardigheid B* aanhouden. Deze diploma's zijn echter ***niet verplicht*** voor ZV! Meer informatie over de kanovaardigheid diploma's is te verkrijgen bij de NKB commissie opleidingen. Meer informatie over de kanovaardigheid diploma's is te verkrijgen bij de NKB commissie opleidingen. Voordat je aan het examen Zeevaardigheid deel kunt nemen, moet je de Kanoveiligheidstest hebben afgelegd.

**Zeevaardigheid Extra (ZVE)**
Zeevaardigheid-Extra vereist meer ervaring. Met dit certificaat wordt je geacht voldoende persoonlijke vaardigheden en technieken te bezitten om veilig met een zeekano een zeetocht met een maximum aantal deelnemers van 6 personen te kunnen plannen en leiden.
Het zwaartepunt van de ZVE opleiding ligt dan ook bij tochtplanning, navigatie en tochtleiderschap.
De theorie is uitgebreider dan bij ZV en de technieken zijn specifieker. De condities waaronder deze test wordt afgenomen zijn zwaarder en de kanotechnieken moeten op een zeer vakbekwame manier worden uitgevoerd. Voor wat betreft de technieken moet je bijvoorbeeld een surf demonstreren in de branding, reddingen uitvoeren onder zwaardere omstandigheden en met vol bepakte boot, onder water instappen (re-entry), eskimoteren, scullen, 100 meter vanaf het strand de boot verlaten en met kano en peddel door de branding naar het strand zwemmen, en het gebruik van een sleeplijn demonstreren.
Voorafgaand aan het examen moet je aan diverse meerdaagse tochten op zee hebben deelgenomen. Om aan te tonen dat je voldoende tochten hebt gevaren kun je een logboekformulier downloaden op de NKB site om bij een examen te overhandigen.

**Kano VeiligheidsTest (KVT)**
Dit is een test om vast te stellen of je de basis reddings- en EHBO-technieken beheerst, zodat je jezelf en anderen uit het water kunt redden. Deze test is onderdeel van de NKB-opleiding tot Zeevaardigheid maar kan ook zelfstandig worden gedaan. Voordat je ZV-examen kunt doen moet je in ieder geval de KVT hebben afgelegd. Tijdens de NKB-Zeekampen wordt deze test standaard in het programma van de ZV-opleidingsgroepen opgenomen. Maar ook de NKB-kanoverenigingen kunnen zelfstandig een KVT organiseren. De KVT hoeft niet perse op zee te worden afgenomen.

**Kano ReddingsTest (KRT)**
Dit is een test om vast te stellen of je over voldoende kennis en technieken beschikt om bij een ongeluk op het water de juiste acties te ondernemen. De KRT is, naast ZVE, een ingangsvoorwaarde voor de instructeursopleiding.
Je kunt de exameneissen van alle examens downloaden als pdf bestand. (zie bijlage M internetadressen)

**Opleidingen en Examens**

De voorbereiding op de certificaten **ZV**, **ZVE**, **KVT** en **KRT** kun je tijdens een zeeopleidingskamp doen. Als je ver genoeg bent, kun je na een week de test voor deze certificaten afleggen. Zonder ervaring vooraf lukt dat in een week lang niet altijd, maar velen komen graag nog een keer. Je dient voor de ‘vaardigheids-certificaten’ ZV en ZVE trouwens ook enige tochtervaring op zee te hebben, die je bijvoorbeeld op kunt doen tijdens de door de Commissie georganiseerde zeetochten of gewoon bij onze eigen zeekanogroep.

## BIJLAGE B HET GEBRUIK VAN DE WADDENZEE

Het Wad is een natuurgebied en grote delen van de eilanden en het water zijn gedurende een deel van het jaar of soms permanent verboden gebied. Welke gebieden zijn verboden staat aangegeven op de zeekaarten; let daar op. Overtreding kan je niet alleen een boete opleveren, je verstoort ook daadwerkelijk de vogels en zeehonden die in die gebieden vertoeven. Bovendien dreigt voortdurend dat als er te veel verstoringen en overtredingen zijn, het Wad voor een veel groter deel verboden gebied wordt.
**Dus: misdraag je niet en behoud het Wad als vaargebied voor iedereen!**
Een groot aantal organisaties die met de Waddenzee te maken hebben, heeft een Erecode voor gebruik van de Waddengebied opgesteld onder de naam “Wad ik heb je lief”. Ook de NKB, TKBN en Peddelpraat hebben de tekst ondertekend, waar iedereen zich aan moet houden. Als de Erecode niet voldoende wordt nageleefd, dreigen zoals gezegd grote delen van het Wad verboden gebied te worden, wat ons zeer zal beperken in onze mogelijke tochten op het Wad.
Wild kamperen is in Nederland verboden, dus ook op het Wad, de platen en de eilanden.
De tekst van de Erecode is te vinden in de syllabus van de NKB en op internet o.a. op de site www.waddenzee.nl onder Home >> Thema >> Toerisme en Recreatie >> Watersport >> Erecode “Wad ik heb je lief”

Naast de Erecode gelden er ook nog andere regels voor het varen op het Wad. Rijkswaterstaat is belast met de controle op het Wad. Bij overtreding loop je de kans op een bekeuring en boete.

Bij mist (zicht <400m) mag je niet op het Wad varen. Overvalt de mist je dan moet je zo mogelijk zo snel mogelijk de wal opzoeken.

Elk vaartuig, dus ook elke kanoër, is officieel verplicht de wateralmanak bij zich te hebben. In praktijk snapt men wel dat dit een voor kanoërs moeilijk uit te voeren eis is.

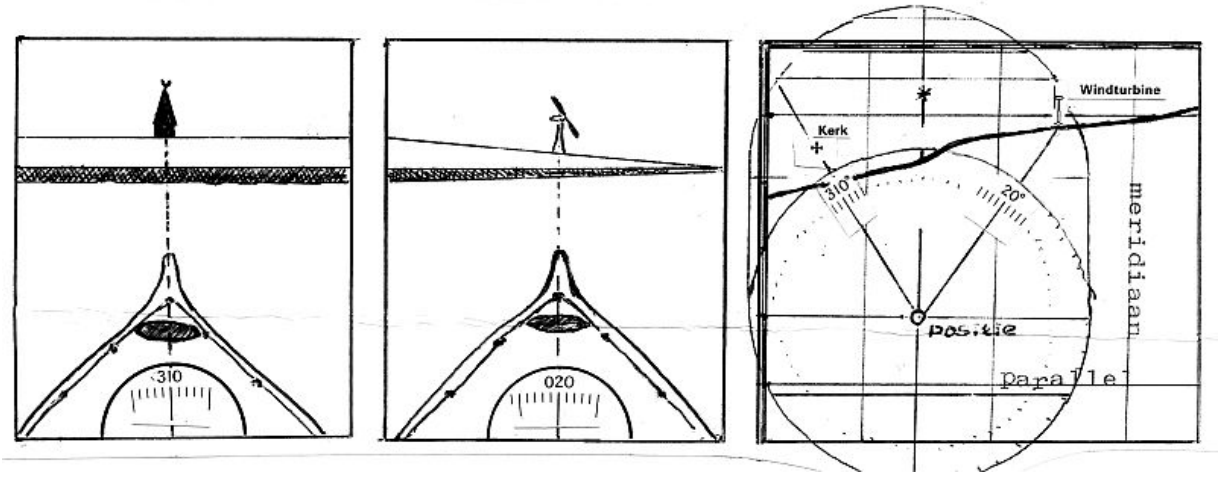
Als je een marifoon hebt, stelt de kustwacht het zeer op prijs dat je die ook op uitluisteren hebt aanstaan; voor sommige gebieden is het aanstaan van de marifoon verplicht (als je er tenminste een bij je hebt). Op de zeekaarten staat meestal aangegeven welk kanaal je moet uitluisteren (zie ook bijlage L). Aanmelden en afmelden moet per mobiel om het marifoonverkeer niet onnodig de hinderen (zie Hfdst 15).

**BIJLAGE C KANO KAARTPLOTTER**

**Ontwerp**
In de loop der jaren zijn er talloze kaartplotters ontworpen ten behoeve van de watersport. Bij het ontwerp van deze kaartplotters ging men er veelal vanuit dat ze gebruikt zouden worden op een beschrijfbare zeekaart gelegen op een vlakke kaartentafel. Het is duidelijk dat de omstandigheden voor zeekanovaarders afwijkend zijn, vandaar dit speciale ontwerp.

**Mogelijkheden**
De kanokaartplotter is multifunctioneel: je kunt er je positie mee bepalen door het verwerken van twee of meer kompaspeilingen en je kunt, zodra het plottertje in positie ligt, in één oogopslag de grondkoers aflezen. Daarnaast is het ook nog een gemakkelijk hulpmiddel om er de miswijzing en de gispositie mee te bepalen. Wil men nauwkeurig navigeren dan zal men als eerste de miswijzing van het kompas moeten bepalen. De miswijzing bestaat uit de Variatie (verschil magnetisch Noorden met ware Noorden die op de zeekaart staat vermeld) en de Deviatie (kompasfout). Miswijzing = Variatie + Deviatie, hieruit volgt; Kompasfout = Miswijzing – Variatie. De afwijking kan in de orde van 5° liggen.

**Het bepalen van de miswijzing en de kompasfout**
Voor het bepalen van de miswijzing is het belangrijk dat je twee duidelijk herkenbare punten opzoekt die op geruime afstand van elkaar en achter elkaar in dezelfde richting staan en ook nog eens in de kaart staan aangegeven. Je brengt nu je kano in een dusdanige positie dat je beide punten precies in één lijn ziet en dat de voorpunt precies in de richting van beide punten wijst waarna je de koers nauwkeurig afleest. Op de kaart doe je precies het zelfde met het plottertje en de 2 punten waarbij er goed moet worden opgelet dat de horizontale lijnen van het kaartplottertje precies parallel lopen met de horizontale lijnen in de kaart (parallen genaamd). Gebruik je het plottertje met de ster boven lees dan het aantal graden af van de buitenste schaalverdeling bij de lijn die over de twee punten valt. Als je het plottertje met de ster naar beneden gebruikt, moet je de binnenste gradencirkel gebruiken De twee waarden worden nu met elkaar vergeleken en het verschil is de miswijzing welke bij alle peilingen en koersbepalingen tijdens de tocht verrekend moeten worden. Geeft de kompaspeiling meer aan dan de peiling in de kaart dan is de miswijzing negatief (-) en moet van alle gevonden peilingen met het kompas de miswijzing afgetrokken worden voordat deze wordt uitgezet in de kaart. Andersom moeten bij alle gevonden koersen in de kaart de miswijzing dan opgeteld worden alvorens deze te sturen op het kompas, het teken wordt dus omgedraaid omdat je in omgekeerde volgorde werkt. Geeft het kompas bij het peilen minder aan dan de peiling in de kaart dan is de miswijzing uiteraard positief (+) en geldt het omgekeerde van hierboven. Als ezelsbruggetje kun je gebruiken; van een kwaaie naar een goeie niet knoeien en van een goeie naar een kwaaie teken draaien. Bij kompassen met een verstelbare ‘grid’ is het gemakkelijkste om de zeilstreep zo te verstellen dat hij gelijk het juiste aantal graden aanwijst hetwelk wij gelijk doen met het peilen van de twee punten in lijn.




***Gebruik plottertje bij bepalen positie***

**Het plotten van de positie door het nemen van peilingen**

Voor het bepalen van je positie heb je minimaal twee goed zichtbare en gekarteerde punten nodig die een peilingverschil hebben van minimaal 30 graden en maximaal 150 graden. Als je nog kunt kiezen uit verschillende punten kies dan de punten die het dichtst bij staan en die een onderling peilingverschil hebben dat zo dicht mogelijk bij de 90 graden zit. De meest betrouwbare peilpunten zijn vast aangebrachte landmerken, zoals vuurtorens, bakens en gebouwen; dus liever geen boeien peilen.
Men gaat nu als volgt te werk:
Peil de punten door de punt van de kano in één lijn met het te peilen punt te leggen, het aantal graden onder de zeilstreep af te lezen en de totale correctie hier bij op te tellen. Vervolgens plaats je het kaartplottertje in een dusdanige positie op de kaart dat de richtingen van de corresponderende punten tegenover het centrum van de gradencirkel hetzelfde zijn als de gecorrigeerde peilrichtingen. Als je dan ook nog de horizontale lijnen van de plotter parallel hebt liggen met de parallellen in de kaart, dan is je positie in het centrum van de gradencirkel. Als controle kun je zo mogelijk nog een derde punt peilen. Het zal duidelijk zijn dat als je het plottertje met de ster naar beneden gebruikt dat je dan de binnenste gradencirkel moet gebruiken. De lijn op het plottertje die samenvalt met één der gepeilde richtingen heet de positie of peilingslijn (PL), de kruising van twee van deze lijnen geeft dus de positie of meest waarschijnlijk standplaats (MWS). Je kunt ook één zo'n PL combineren met bijvoorbeeld de strandlijn als je vlak onder de kust vaart en je de afstand tot de kust goed kunt schatten, een veel gebruikte methode bij het ronden van een uiteinde van een eiland met een vuurtoren er op. Je kunt voor het peilen ook een handkompasje gebruiken.

**Het bepalen van de koers**

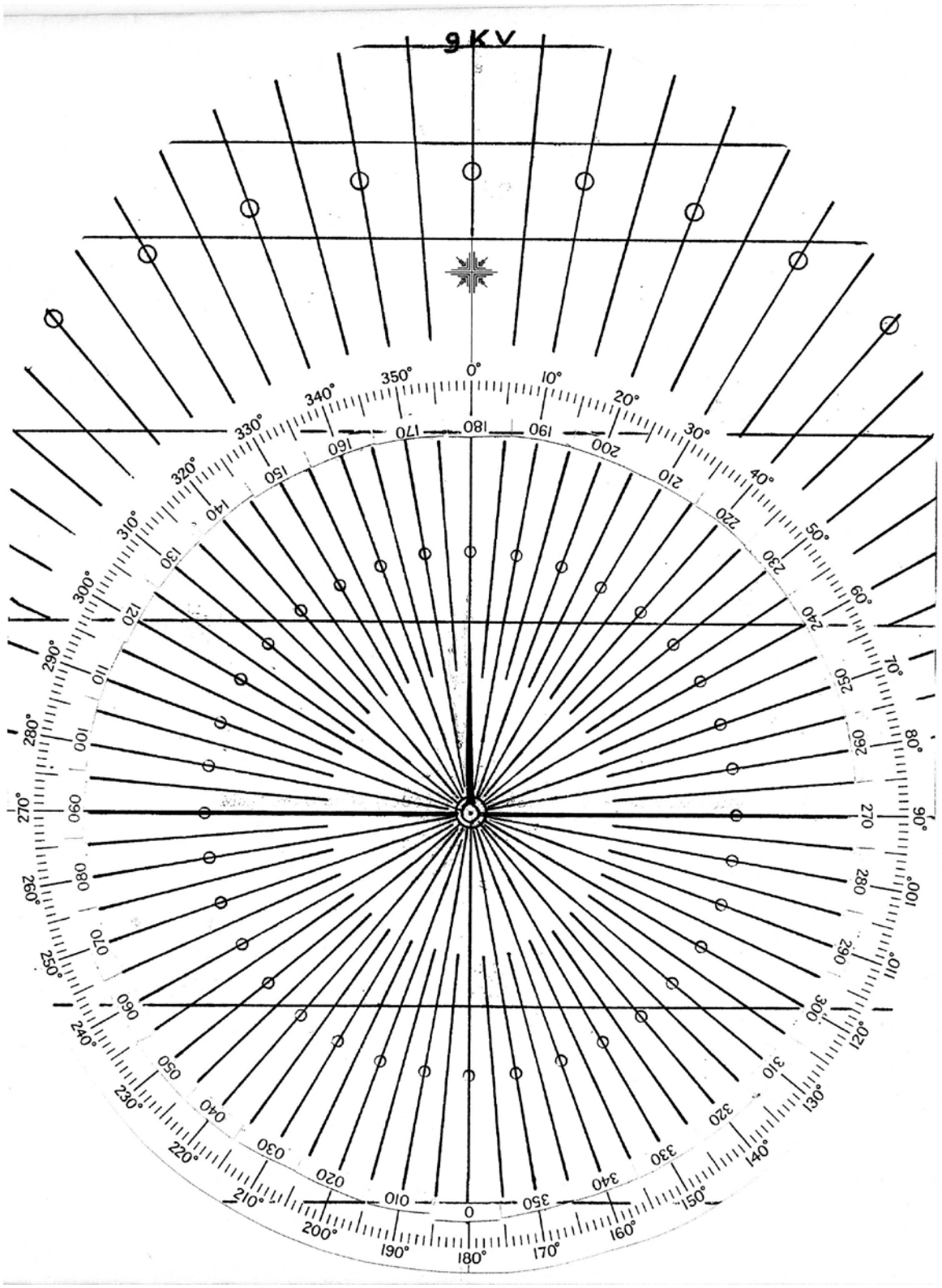
Zodra je de positie weet is het zeer eenvoudig om de grondkoers te bepalen, je leest hem gewoon af in de richting waar je heen wilt. Ligt echter de plaats van bestemming buiten het bereik van het plottertje, dan kun je nog proberen de koers te bepalen door hem op de kop (in spiegelbeeld) en met het centrum op een meridiaan op de kaart te leggen, waarbij je er voor zorgt dat de 0-180 gradenlijn van het plottertje over de plaatsen van vertrek en bestemming heen vallen. Wijst nu de ster naar de plaats van bestemming, dan lees je boven op de meridiaan op de buitenste cirkel in spiegelbeeld de koers af, wijst de ster naar de plaats van vertrek lees dan de binnenste cirkel af. Na het bepalen van de grondkoers zullen er zo nodig nog correcties moeten worden toegepast i.v.m. stroom en wind waarna je de te sturen ware koers krijgt.

**Gissen**

Bij slecht zicht kan het wel eens nodig zijn om je positie te schatten vanuit de laatst bekende positie (gissen). Stuur je b.v. 120 (grondkoers) met een vaart van 4 knopen houd dan de 120 gradenlijn van de binnencirkel op de plaats van vertrek en schuif het plottertje elke 15 min één mijl op.

**Het maken van een Kano kaartplotter**

Kopieer de plotterafbeelding op plastic sheet, knip deze uit en beplak deze, ter versteviging en bescherming van de inkt, op beide zijden met plakplastic.




*Transparante plotter (ontwerp Gerard Tel)*

## BIJLAGE D GROSLIJST EEN- EN MEERDAAGSE TOCHTEN

Volledigheidshalve zijn de onderdelen van hoofdstuk 11 hier weer herhaald.

De lijst dient allereerst als voorbeeld en ieder kan deze lijst gebruiken om zijn eigen lijst op te zetten.
*Cursief = alleen voor meerdaagsetochten*

**Vaarkleding (voorbeeld)**
Lifa shirt met lange mouwen, thermokleding
Onderbroek
Kanobroek
Zwembroek
Neopreen in 1 of 2 delen
Droogpak (winter)
Extra laag, bijvoorbeeld dun neopreen of fleece jasje
Anorak (met vaste capuchon)
Muts, pet en/of hoofdkap
Neopreen schoenen dikke zool, hoog
Kanohandschoenen/ peddelmoffen

**Kleding voor op het droge (voorbeeld)**
Lange wollen onderbroek en shirt
Wollen sweater als tussenlaag
*2 Paar* sokken
Goretex oversokken of neopreen sokken
Fleece trui
Jas regenbestendig en ademend
Lange broek met afritsbare pijpen
Regenbroek/pak
1 Paar waterbestendige wandelschoenen
T shirt met lange en korte mouwen
Insect repellent
1 Onderbroek
Zwembroek
*Slaapkleren*

**Veiligheid en kanotoebehoren**
Zwemvest
Overlevingszak, aluminium deken
= Thermal Protective Aid (TPA)
Polyester- of epoxyreparatieset
Reparatietape
Reserve lijntjes
Multytool en inbussleutel voor schegbediening
Reparatieset spatzeil
Reservepeddel
Sleeplijn
Aluminium deken
Noodsignalen (ongeveer 2 pijlen en 2 rooksignalen pp)
Zee-noodlichtje
Grondzeil
Waterdichte hoezen voor gps en mobiel
Camera
Kompas
Wit rondschijnend licht

**Navigatie, administratie, diversen**
Hydrografische kaarten
Topografische kaarten
Getij gegevens
Stroomatlas
Extra portemonnee voor gezamenlijke pot
Waterdichte kaarten hoes
Kaartenpasser
Kaartenplotter
Meetdraadje
*Notitieboekje met adressen + pen*
*Wereldontvanger compact*
Mobieltje met kustwachtnummers
(Oplaadbare) reservebatterijen
*Laders + adapterstekker*
Geld (eventueel ook buitenlands)
Paspoort , Rijbewijs en verzekeringspas
Betaalpasjes
Extra set autosleuteltjes
Mobieltje
Marifoon

**Kookgerij**
*Benzinebrander + kookscherm*
*Benzine ½ liter per week*
*RVS pannesetje*
Thermoskan voor thee of koffie
Koffiezet benodigdheden
Bidon of Camelbag
*Bestek, bord en mok*
*Waterzakken*
*Lucifers & aansteker*
*Afwassop + pannenspons*
*Snijplankje*
*Keukengerei*
*kurketrekker.*

**Verzorging**
*Tandenborstel tandpasta*
*Zeep/shampoo*
Handdoeken 2x
Schaar(tje)
*Scheerspullen*
Toiletpapier 2 rollen in nylon zakje
Anti muggen middel
Lippen bescherming
Tekentang
Zeeziekte tabletten
Reservebril
Zonnebrand
Zonnebril

**Maaltijden (bijvoorbeeld)**
*Rijst*
*Aardappelpuree*
*Bruine bonen*
*Spaghetti of Macaroni*
*Couscous*
*Verse groente, Zuurkool*
*Gedroogde groentemix*
*Uien, knoflook*
*Vlees en vis in blik*
*Rookworst*
*Zout, kruidenmixen*
Noten
*Blikjes sardines (vis+olijfolie)*
*Gedroogd fruit, Rozijnen*
*Vers fruit*
*Campingboter/olijfolie*
*Muesli ontbijt geroosterd*
Brood
Broodbeleg
*Vitamine supplementen*
Hardkeks (biscuit voor expedities)
Cup á Soup
Kaas
Chocolade repen

**Drinken**
warme en koude dranken
Melkpoeder
Koffie
Koffiemelk
Thee
Sap en/of poeders voor drank onderweg
Cacao
Water

**Kampement**
*Tent*
*Zandharingen / pinnen*
*Reparatieset*
Zitje / zitlap
*Slaapzak + binnenslaapzak in* waterdichte zak
*Slaapmatje*
*Tentlampje*
Hoofdlamp
Spanbanden voor dragen kanos + 4 PVC buizen
*Wasknijpers*
Muggennetje meest fijnmazige
Boodschappentas
Eenvoudig visgerei
Tarp/windscherm
Drink-, kook- en waswater

**BIJLAGE E INHOUD EHBO KIT**

**De standaard EHBO-kit voor NKB kanoinstructeurs**

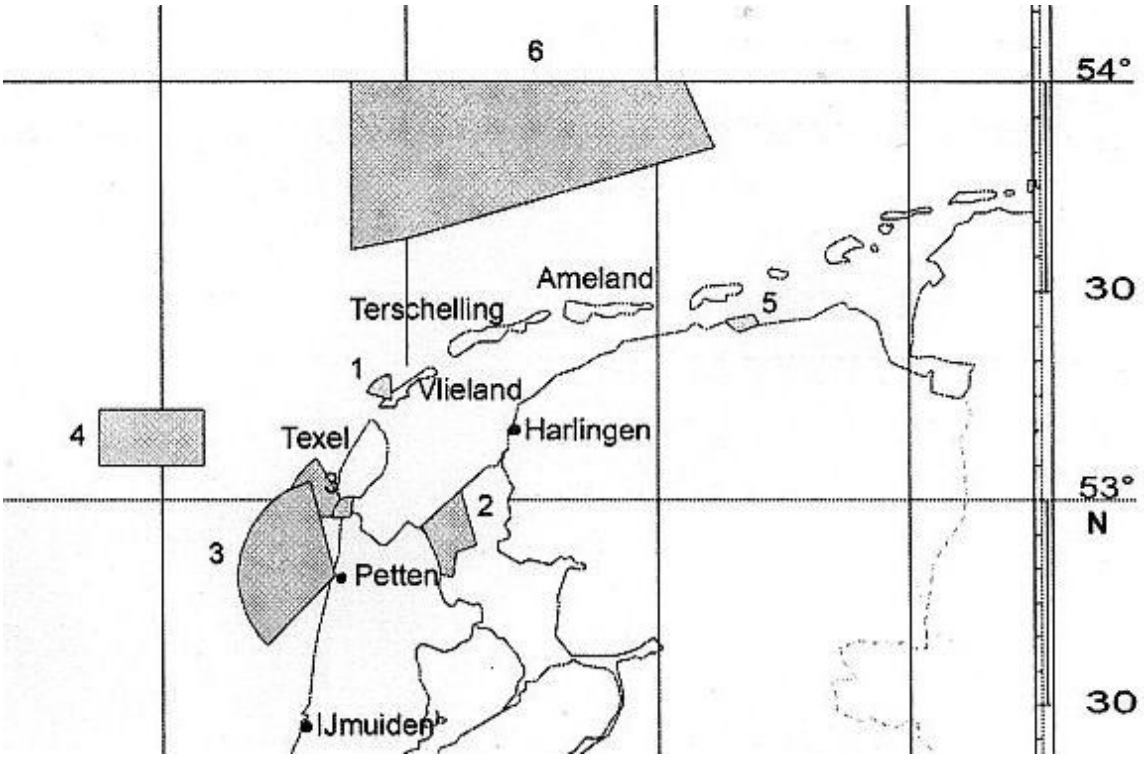
Deze Basis Kit is voldoende voor dag- en weekendtochten voor maximaal 4 personen. Bij een groep van bijvoorbeeld 8 personen dienen twee van de deze kits meegenomen te worden. Bij voldoende aanmeldingen kunnen deze kits bij de NKB gekocht worden.

- Hansaplast waterafstotend aan één stuk
- 1 Rol sporttape breedte 2,5 cm
- 3 Snelverbanden No 2
- 3 Driekante doeken
- 1 Pakje onsteriele gazen (5 X 5 cm)
- 1 flesje Betadiene
- 1 Rol 6 cm windsel
- 1 Scherp schaartje
- 1 Disposable pincet
- 2 Silverswadlers (alu-folie)
- 2 Thermopad
- 1 Rol Schildersplakband
- Zout en suiker
- 5 Jenners
- 1 Doosje Paracetamol
- 1 Duoderm (biogaas)

Eventueel toevoegen:

- Doosje reistabletten
- Doosje Ibuprofen
- Waterafstotend verband (opsite)
- Absorberend verband (vliwazell)

**BIJLAGE F SCHIET- EN OEFENTERREINEN**




Voor meer informatie over schietoefeningen raadplaag de weekuitgave van de Berichten aan Zeevarende van de Dienst der Hydrografie van de Kon. Marine welke is te downloaden als PDF-bestand (www.hydro.nl)

**BIJLAGE G TELEFOONNUMMERS NEDERLANDSE KUST**

Een reddingboot alarmeren kan via:

- Alarmnummer Kustwachtcentrum 0900 - 0111
- Marifoon Noodkanaal 16, wordt uitgeluisterd door het Kustwachtcentrum
- Alarmnummer Regionale alarmcentrales: 112

Waddenzee (van oost naar west):
0597-521252 Sluiswachter Nieuw Statenzijl
0596 633269 Rijkspolitie te water Delfzijl
06-20615951 Waterschap Noorderzijlvest: dhr Schoonveld (tbv openen slagboom Noordpolderzijl)
05195-31247 Zeeverkeesrpost Schiemonnikoog (vuurtoren)
0562 442341 Verkeerscentrale Brandaris
0562 451315 Vliehors, Observatiepost Cornfield

Noordzee (van noord naar zuid)
0223 616767 Rijkspolitie te water, Den Helder
0223 641446 Politiepost de Zandloper, Julianadorp, Den Helder
0223 624456 Reddingsbrigade Strandslag Duinoord, Den Helder
0223 641446 EHBO post, Strandslag de zandloper, Julianadorp, Den Helder
0223 641455 EHBO Strandpost Julianadorp, Den Helder
0224 581601 Reddingsbrigade “Paal 13” Strandpost Callantsoog, Callantsoog
0224 582431 Reddingsbrigade “Paal 13” Strandpost Groote Keeten, Callantsoog
0224 561543 Reddingsbrigade, strand St.Maartenszee, St.Maartenszee
072 5091643 Schoorlse Reddingsbrigade en EHBO, Hargerstrandweg 1, Schoorl
072 5897459 Vrijwillige Reddingsbrigade, Strand Bergen, Bergen
072 5061357 Vuurtoren, Egmond aan Zee
072 5061887 Reddingsbrigade Egmond, Strandpost bij vuurtoren, Egmond aan Zee
0251 650096 Reddingsbrigade “De Strandlopers”, Strand Castricum, Castricum
0251 650555 Politie strandpost, Castricum
0251 374346 Wijk aan Zeeër Reddingsbrigade, Noordpost strand Zuidhoek, Wijk aan Zee
0251 374623 KZ & BV Wijk aan Zee, strand, Wijk aan Zee
0255 535035 Politie te water, IJmuiden
023 5129111 Meldkamer Kennemerland, Castricum-Zandvoort
0255 534542 Haven Operatie Centrum, IJmuiden, VHF 88,61
0255 517197 IJmuider reddingsbrigade, Strand IJmuiden, IJmuiden
023 5732171 Vrijwillige Reddingsbrigade, Parnassia, Bloemendaal
023 5732173 Reddingsbrigade Hoofdpost, Bloemendaal
023 5730730 Cat Club Bloemendaal, Strand Bloemendaal
023 571 2376 Zandvoortse Reddingsbrigade, Strandpost Boulevard Barnaart, Zandvoort
023 5712687 Zandvoortse Reddingsbrigade, Strandpost Boulevard P.Loot, Zandvoort
0252 372345 Politie, strandpost Langevelderslag, Noordwijk
071 3612625 Politie, strandpost Koningin Wilhelmina Boulevard, Noordwijk
071 3613003 Noordwijkse Reddings Brigade, Vuurtoren, Noordwijk
0252 373394 Noordwijkse Reddings Brigade post Langevelderslag, Noordwijk
0252 370570 Noordwijkse Reddings Brigade post Duindamseslag, Noordwijk
071 4090196 Politie, Strandpost Katwijk

071 4027999 Katwijkse Reddings Brigade, Strand Noord, Katwijk
071 4012609 Katwijkse Reddings Brigade, Strand Zuid, Katwijk
071 4014920 Katwijkse W.S.V.Skuytevaert, ’t Waekhuis, Strand Zuid, Katwijk
070 5116005 Wassenaarse Reddings Brigade, Wassenaarse Slag, Wassenaar
070 3553355 Haagse Vrijwillige Reddingsbrigade, Strandpost, Scheveningen
070 3504121 Haagse Vrijwillige Reddingsbrigade, Centraalpost, Scheveningen
070 3103066 Haagse Politie, Strandposten Haagse Regio, Scheveningen
0174 248284 EHBO post, Strand Monster, Molenslag, Monster
0174 213886 Monsterse Reddings Brigade, Strand Ter Heijde
0174 412528 Reddingsbrigade, Strandslag Bankdijk, ’s Gravenzande
0174 412477 Reddingsbrigade, Strandslag Vlugtenburg, ’s Gravenzande
0174 382508 EHBO, Stille Strand, Hoek van Holland
0174 638811 Sector Maasmond VHF 3
0174 383333 Strandwacht, Rechtestraat, Hoek van Holland
0181 401958 Reddingsbrigade, Strand Rockanje, Rockanje
0181 401222 Politie, Strandpost, 1e slag, Rockanje
0181 401748 EHBO, Strandpost, 2e slag, Rockanje
0181 315985 Hellevoetse Reddings Brigade, Duinweg, Hellevoetsluis
0187 681849 Reddingsbrigade ORB, Strand ’t Flauwe Werk, Ouddorp
0187 681266 Kustwachtpost Ouddorp, Vuurtoren Westhoofd, Ouddorp, VHF 74
0111 651913 Reddingsbrigade Westenschouwen, Strandpost Westenschouwen, Renesse
0111 461591 Reddingsbrigade Westenschouwen, Strandpost Wilhelminahoeve, Renesse
0111 481451 Havenkantoor Gemeente Bruinisse, havenkade 17, Bruinisse
0118 582377 Reddingsbrigade Domburg, Strandpost Badstraat, Domburg
0118 581837 Reddingsbrigade Domburg, Strandpost Boterkapel, Domburg
0118 561620 Reddings- en EHBO post Boulevard, Zoutelande
0118 551341 Reddings- en EHBO post Dishoek, Koudekerke

**BIJLAGE H DE SCHAAL VAN BEAUFORT**

*Omschrijving:*

0. Spiegelglad water
1. Kleine golfjes, die het water ribbelig maken, windvaantje reageert amper
2. Kleine, korte maar goed gevormde golven; vlaggen waaien uit; wind voelbaar in het gezicht.
3. Kleine golven; hier en daar breekt een kopje en geeft wat wit schuim.
4. Golven worden groter; vrij veel witte schuimkoppen; takken van bomen bewegen; stof en papier dwarrelen op.
5. Overal zijn nu witte schuimkoppen te zien; op sommige plaatsen blaast de wind het schuim van de koppen.
6. Door de brekende koppen van grotere golven ontstaan overal plekken wit schuim; de wind blaast in de telefoondraden.
7. Het schuim van de brekende golven gaat witte strepen vormen; bomen buigen in de wind.
8. De wind blaast het schuim van de hoger en lager wordende golven af en jaagt de schuim strepen over het water
9. Hoge golven met overal schuimstrepen; opwaaiend schuim begint het zicht te beperken.
10. Het water is helemaal wit van de lange, overslaande brekers. Het zicht mindert door opwaaiend schuim. Bomen worden ontworteld.
11. Hoge, over stortende golven die een kolkende schuimzee vormen. Het uitzicht is vrijwel nihil door opspattend schuim en opwaaiend zeewater.
12. Door opwaaiend water en schuim is er geen zicht meer; de lucht wordt een striemende watermassa boeven een heksenketel van hoge brekende golven.

In de windkrachtenschaal van Beaufort wordt de bovengrens B van windkracht W bepaald door de windsnelheid die volgt uit de formule B=VW (W+9) waarin W= de windkracht , en

V = 0,15 indien de windsnelheid wordt uitgedrukt in meters per seconde

V = 0,29 indien de windsnelheid wordt uitgedrukt in knopen

V = 0,15 indien de windsnelheid wordt uitgedrukt in kilometers per uur

Een knoop = een zeemijl/uur = 1,852 km/uur = 0,52 m/s

| **Benaming KNMI** | **benaming zeevaart** | **Windkracht Beaufort** | **snelheid in knopen groter dan** | **snelheid in m/s groter dan** | **snelheid in km/u groter dan** |
|---|---|---|---|---|---|
| Windstil | stilte | 0 | 0 | 0 | 0 |
| zwakke wind | flauw en stil | 1 | 1 | 0,3 | 1,8 |
| zwakke wind | flauwe koelte | 2 | 3 | 1,5 | 5,4 |
| matige wind | lichte koelte | 3 | 6 | 3,3 | 11,9 |
| matige wind | matige koelte | 4 | 10 | 5,4 | 19,4 |
| vrij krachtige wind | frisse bries | 5 | 16 | 7,9 | 30 |
| krachtige wind | stijve bries | 6 | 21 | 10,7 | 37,8 |
| harde wind | harde wind | 7 | 27 | 13,8 | 48,6 |
| stormachtige wind | stormachtig | 8 | 33 | 17,2 | 60,5 |
| Storm | storm | 9 | 40 | 20,7 | 73,4 |
| zware storm | zware storm | 10 | 47 | 24,4 | 87,5 |
| zeer zware storm | zeer zware storm | 11 | 55 | 28,4 | 102,6 |
| orkaan | orkaan | 12 | 63 | 32,6 | 118,8 |

## BIJLAGE I GEVOELSTEMPERATUUR

Overzicht van gevoelstemperatuur onder invloed van wind
windsnelheid / luchttemperatuur
m/sec en beaufort / graden Celsius

| Windsnelheid | | | Luchttemperatuur °C | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Km/hr | m/s | Bft | +5 | 0 | -5 | -10 | -15 |
| 5 | 1,4 | 1 | 4 | -2 | -7 | -13 | -19 |
| 10 | 2,8 | 2 | 3 | -3 | -9 | -15 | -21 |
| 15 | 4,2 | 3 | 2 | -4 | -11 | -17 | -23 |
| 20 | 5,6 | 4 | 1 | -5 | -12 | -18 | -24 |
| 30 | 8,3 | 5 | 0 | -6 | -13 | -20 | -26 |
| 40 | 11,1 | 6 | -1 | -7 | -14 | -21 | -27 |
| 50 | 13,9 | 7 | -1 | -8 | -15 | -22 | -29 |
| 60 | 16,7 | 7 | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 |

Windchill equivalent temperature, volgens berekeningen van Steadman, JAG/TI tabel; www.knmi.nl

**BIJLAGE J VERVOERSKOSTEN ZEEKANOGROEP**

Uitgangspunt is een kilometerbijdrage van €0,07 pp, autovergoeding €0,21 per km, vergoeding chauffeur botenwagen: €0,35

| Plaats | afstand | bijdrag pp | autovergoeding | autovergoeding + botenwagen |
|---|---|---|---|---|
| Bergen aan Zee | 384 | 26,90 | 80,60 | 134,40 |
| Den Helder | 324 | 22,70 | 68,00 | 113,40 |
| Callandsoog | 336 | 23,50 | 70,60 | 117,60 |
| Delfzijl | 74 | 5,20 | 15,50 | 25,90 |
| Den Oever | 280 | 19,60 | 58,80 | 98,00 |
| Earnewoude | 114 | 8,00 | 23,90 | 39,90 |
| Eemshaven | 95 | 6,70 | 20,00 | 33,30 |
| Heeg | 174 | 12,20 | 36,50 | 60,90 |
| Harlingen | 190 | 13,30 | 39,90 | 66,50 |
| Holwerd | 160 | 11,20 | 33,60 | 56,00 |
| Huisduinen | 324 | 22,70 | 68,00 | 113,40 |
| Lauwersoog | 96 | 6,70 | 20,20 | 33,60 |
| Lemmer | 166 | 11,60 | 34,90 | 58,10 |
| Nieuwe Statenzijl | 110 | 7,70 | 23,10 | 38,50 |
| Noordpolderzijl | 90 | 6,30 | 18,90 | 31,50 |
| Stavoren | 212 | 14,80 | 44,50 | 74,20 |
| Termunterzijl | 100 | 7,00 | 21,00 | 35,00 |
| Vierhuizen | 95 | 6,70 | 20,00 | 33,30 |
| Workum | 210 | 14,70 | 44,10 | 73,50 |
| Zwartsluis | 162 | 11,30 | 34,00 | 56,70 |



**BIJLAGE K TIJDVERSCHILLEN HOOGWATER T.O.V. HARLINGEN, LAUWERSOOG EN DELFZIJL**

| | met Harlingen | | | met Lauwersoog | | | met Delfzijl | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Tijdverschillen Hoogwater** | **uur** | **minuten** | **vroeger/ later** | **uur** | **minuten** | **vroeger/ later** | **uur** | **minuten** | **vroeger/ later** |
| Borkum (Sudstrand) | 1 | 0 | later | | 36 | Later | 1 | 10 | vroeger |
| Bremerhaven | 3 | 50 | later | 1 | 6 | Later | 1 | 40 | later |
| Brunsbüttelkoog | 4 | 40 | later | 4 | 16 | Later | 2 | 30 | later |
| Cuxhaven | 2 | 30 | later | 3 | 6 | Later | 1 | 20 | later |
| Delfzijl | 2 | 10 | later | 1 | 46 | Later | 0 | 0 | - |
| Den Helder | 2 | 20 | vroeger | 2 | 44 | Vroeger | 4 | 30 | vroeger |
| Eemshaven | 1 | 30 | later | 1 | 6 | Later | | 40 | vroeger |
| Emden | 2 | 45 | later | 2 | 21 | Later | | 35 | later |
| Greetsiel | 2 | 0 | later | 1 | 3 | Later | | 10 | vroeger |
| Harlingen | 0 | 0 | | | 24 | Vroeger | 2 | 10 | vroeger |
| Helgoland | 2 | 25 | later | 2 | 1 | Later | | 15 | later |
| Herbrum | 3 | 35 | later | 3 | 11 | Later | 1 | 25 | later |
| Lauwersoog | 0 | 24 | later | 0 | 0 | - | 1 | 46 | vroeger |
| Leer | 3 | 20 | later | 2 | 56 | Later | 1 | 10 | later |
| Nieuwe Statenzijl | 3 | 0 | later | 2 | 36 | Later | | 50 | later |
| Noordpolderzijl | 1 | 10 | later | | 46 | Later | 1 | 0 | vroeger |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Norddeich Hafen | 1 | 50 | later | 1 | 26 | Later | | 20 | vroeger |
| Nordeney Haven | 1 | 45 | later | 1 | 21 | Later | | 25 | vroeger |
| Rottumeroog | | 55 | later | | 31 | Later | 1 | 15 | vroeger |
| Schiermonnikoog West | | 25 | later | | 1 | vroeger | 1 | 45 | vroeger |
| Termunterzijl | 2 | 25 | later | 2 | 1 | later | | 15 | later |
| Terschelling West | 0 | 30 | vroeger | | 54 | vroeger | 2 | 40 | vroeger |

**BIJLAGE L BELANGRIJKE KUSTSTATIONS**

**Kustwachtstations, Verkeersentrales en Zeeverkeersposten met een kustwachttaak**

| Alarmeringen en meldingen | Telefoon | Marifoon |
|---|---|---|
| Alarmnummer Nederlandse Kustwacht (Alarmeringen) | 0900-0111 | 16/ 67/ 23/ 83 |
| Verkeerscentrale Brandaris (e-mail: brandariscmw@rws.nl) | 0562-442341, 0562-443100 | 02/05 sector/info |
| Zeeverkeerspost Ameland (bediening vanuit Brandaris) | | 27 |
| Verkeerscentrale IJmuiden | 0255-523934 | 7/ 61 |
| Verkeerscentrale Den helder | 0223-657370 | 62 |
| Verkeerscentrale Vlissingen | 0118-424790 | 14/ 64 |
| Verkeerscentrale Hoek v Holland (roep: Maasmond) | 010-2522801 | 03 |
| Zeeverkeerspost Schiermonnikoog (e-mail: zvpschiermonnikoog@rws.nl) | 0519-531247 | 05 |
| Zeeverkeerspost Ouddorp | 0187-681266 | 25 |

**Overige posten ten behoeve van meldingen**

| | | |
|---|---|---|
| Havendienst Delfzijl | 0596-635035 | 66 |
| Centrale meldpost Waddenzee (Terschelling) | 0562-443100 | 04 |
| Centrale meldpost IJsselmeer | | 01 |
| Vliehors Range Control (vroegtijdig melden alvorens het schietterrein over te steken zie Hfdst 17.4) | Observatiepost Cornfield 0562-451315 | 74 |
| Schietterrein Breezanddijk (IJsselmeerzijde) | | 71 |

Voor marifoon blokkanalen t.b.v. verkeersbegeleiding; zie betreffende hydrografische kaart.

**BIJLAGE M INTERNETADRESSEN**

**Weerberichten**

| | |
|---|---|
| KNMI | www.knmi.nl/ |
| Meteoconsult | www.weer.nl/ |
| Meteonet | www.meteonet.nl/ |
| Weerradar | www.weerradar.nl/ |
| Weer Online | www.weeronline.nl/ |
| Weathernews | www.weathernews.nl/ |
| Windguru Internationale windvoorspellingen | www.windguru.cz/int/ |
| BBC Shipping and Coastal Forecast | www.bbc.co.uk/weather/coast |
| Links naar andere weerwebsites | http://www.sailsoft.nl/shippingforecast.htm |

**Getij en Golven**

| | |
|---|---|
| Actuele water data RWS | www.actuelewaterdata.nl/ |
| Getij uitleg en voorspelling RWS | www.getij.nl |
| Hydro Meteocentrum Rijks Waterstaat | www.hmc-noordzee.nl/ |
| Internationale golf voorspellingen voor Surfers | www.stormsurf.com/ |

**Diensten en Overheid**

| | |
|---|---|
| Kustwacht | www.kustwacht.nl/ |
| Kon. Nederlandse Reddingsmaatschappij | www.knrm.nl/ |
| Reddingsbrigade | www.rednet.nl/ |
| Dienst der Hydrografie | www.hydro.nl/ |
| Agentschap telecom | www.agentschap-telecom.nl/ |
| Informatie over examens vaarbewijs en marifonie | www.vaarbewijs.info/ |
| Waddeninformatie van Interwad | www.waddenzee.nl/ |
| Waddeninzicht overheidsinzicht van jaar tot jaar | www2.waddeninzicht.nl/ |
| Waddenadviesorgaan van de overheid | www.raadvoordewadden.nl/ |
| Maritieme informatie en linksite | www.maritiemewereld.nl/ |

**Belangenorganisaties**

| | |
|---|---|
| Waddenvereniging | www.waddenvereniging.nl/ |
| Vereniging Wadvaarders | www.wadvaarders.nl/ |
| Ned. Fed. van Brandingwatersportverenigingen | www.brandingsport.nl/ |
| Kon. Ned. Watersportverbond | www.watersportbond.nl/ |
| Erecode voor gebruik van het wad | www.waddenzeesite.nl/wadikhebjelief/ |
| Doorlink naar overige organisaties | www.watersportwijzer.nl/ |

**Zeekanovaren**

| | |
|---|---|
| Nederlandse Kano Bond | www.nkb.nl/ |
| Opleidingen NKB | www.nkbopleidingen.nl/ |
| Peddelpraat | www.peddelpraat.nl |
| Groninger Kano Vereniging onze eigen site | www.groningenkv.nl/ |
| Informatieve Zeekanosite van René vd Zwan | www.zeekano.info/ |
| (Zee)kanosite van GKV lid Robbert vd Eijk | www.indat.nl/kanovaren |
| Zeekanosite van NKB instructeur Axel Schoevers | www.seakayaker.nl/ |
| Zeekanosite van BCU coach Kevin Mansell | www.seapaddler.co.uk/ |
| Informatieve site over zeekanovaren in de UK | www.ukseakayakguidebook.co.uk/ |
| Zeekanovaren in Duitsland | www.salzwasserunion.de/ |
| SEE Kayaks: Seakayakdirectory voor overige links | www.seakayak.com/ |
| Instructie en animatie peddeltechnieken | http://ned.kayakpaddling.net/?go |
| Onderkoeling en verdinking | www.verdrinking.onderkoeling.nl |

Op veel site zijn nog weer links naar andere sites te vinden

**BIJLAGE N WEERBERICHTEN**
(voor internetadressen zie bijlage M)

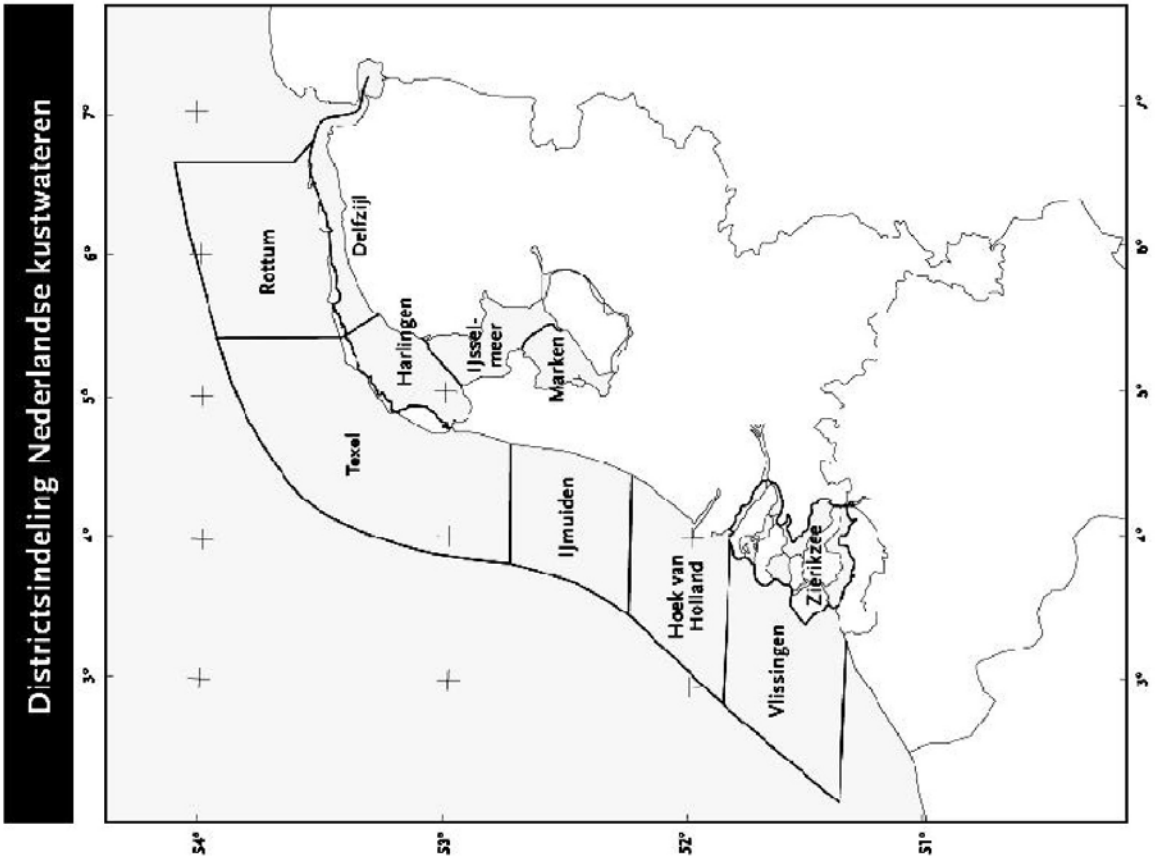
**Uitzendtijden weerberichten kustwacht en verkeersposten**

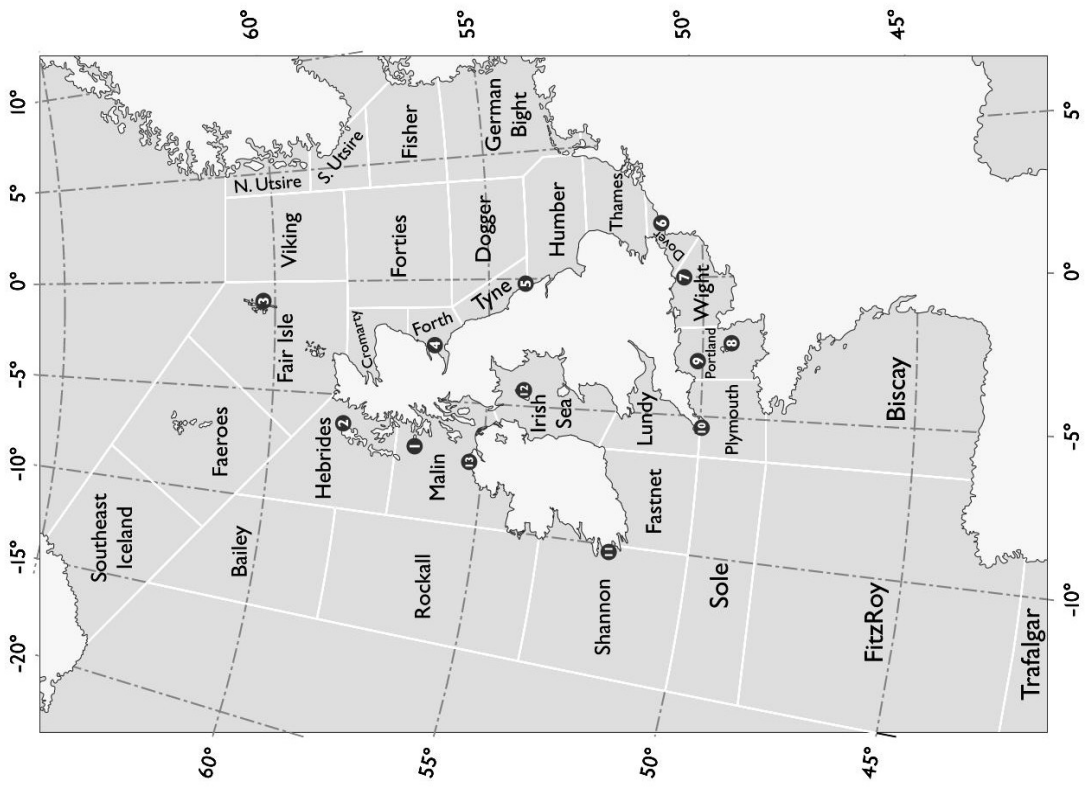
| | | | |
|---|---|---|---|
| Delfzijl | Havencoördinatiecentrum | Kan 66 | 10 min na elk even uur |
| Schiermonnikoog | Zeeverkeerspost | Kan 05 | 30 min na elk even uur |
| Terschelling | Verkeerscentrale Brandaris | Kan 02 | 30 min na elk oneven uur |
| Ameland | Zeeverkeerspost | Kan 27 | 10:05, 15:05, 19:05 |
| Den Helder | Verkeerscentrale | Kan 12 | 5 min na elk uur |
| Lelystad | Centrale meldpost IJsselmeer | Kan 01 | 15 min na elk uur |
| Ouddorp | Zeeverkeerspost | Kan 25 | 30 min na ieder uur |
| Wemeldinge | Verkeerscentrale | Kan 68 | 15 min na elk uur |
| Vlissingen | Verkeerscentrale | Kan 14 | 50 min na elk uur |
| Stormwaarschuwingen | Nederlandse Kustwacht | Kan 23/ 83 | 5 min na elk uur |
| Weerberichten | Nederlandse Kustwacht | Kan 23/ 83 | 08:05, 13:05, 19:05, 23:05 |

**Overzicht tijdstippen weerberichten via radiostations en marifoon**

| NZT | Station | Frequentie | Marifoon |
|---|---|---|---|
| 00.05 | Deutsche Welle | 6075 kHz | |
| 01.05 | Deutschlandfunk | 177/1269/6190 kHz | |
| 01.48 | BBC | 198kHz | |
| 06.35 | BBC | 198 kHz | |
| 06.40 | Deutschlandfunk | 177/1267 /6190 kHz | |
| 07.45 | Duitse Kuststations | | 01,24,27,28,86 |
| 08.05 | Nederlandse Kustwacht | | 23/83 |
| 08.30 | Deutsche Welle | 6075 kHz | |
| 09.30 | Radio Bremen | 936/6190 kHz | |
| 09.45 | Duitse Kuststations | | 01/24/27/28/86 |
| 10.20 | Oostende Radio | 271 kHz | 27 |
| 11.05 | Deutschlandfunk | 177/1269/6190 kHz | |
| 12.45 | Duitse Kuststations | | 01/24/27/28/86 |
| 13.01 | BBC | 198 kHz | |
| 13.05 | Nederlandse Kustwacht | | 23/83 |
| 13.55 | Norddeutscher Rundfnk | 702/972 | |
| 16.45 | Duitse Kuststations | | 01/24/27/28/86 |
| 18.54 | BBC | 198 kHz | |
| 19.05 | Nederlandse Kustwacht | | 23/83 |
| 19.20 | Oostende Radio | 2761 | 27 |
| 19.45 | Duitse Kuststations | | 01/24/27/28/86 |
| 21.05 | Deutschlandfunk | 177/1269/6190 kHz | |
| 22.05 | Deutsche Welle | 6075 kHz | |
| 23.00 | Radio Bremen | 936/6190 kHz | |
| 23.05 | Nederlandse Kustwacht | | 23/83 |

**BIJLAGE O DISTRICTENINDELING TEN BEHOEVE VAN WEERBERICHTEN EN STORMWAARSCHUWINGEN**



**BIJLAGE P VOORBEELD TOCHTFORMULIER ZEEKANOGROEP GKV**

GRONINGER KANO VERENIGING
ZEEKANOGROEP

| Zeetocht: |
|---|

Datum: tochtnummer: voor groep:
Afstand: mijl km

Getijdeninformatie: springtij / doodtij / gemiddeld*

| PLAATS | Delfzijl / Harlingen (ivm stroomatlas) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HOOGWATER | | | | | | |
| LAAGWATER | | | | | | |

ZONSOPKOMST: ZONSONDERGANG: ZICHT:

LUCHTTEMP: ZEEWATERTEMP: WINDRICHTING:
WINDKRACHT: .

COMMUNICATIE
**Melden:** Oostelijk Wad: zeeverkeerspost Schiermonnikoog tel: 05195 – 31247 (VHF kanaal 5)
**Melden**: Westelijk Wad: verkeerscentrale Brandaris tel.: 0562 – 442341 (VHF kanaal 2)
Centrale Meldpost Waddenzee VHF kanaal 4
Kustwachtcentrum operationeel tel: 0223 – 542300, ALARM tel: 0900 – 0111
Rijkswaterstaat vragen over de (vaar)weg: tel: 0800 - 8002

Om: uur op de loods aanwezig zijn
**Reis en tochtschema:**

| plaats | Aankomst | Vertrek | Plaats | Aankomst | Vertrek |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Noteer de deelnemerslijst op de achterkant. Na afloop tochtinformatie naar eerste coördinator zenden.

* doorhalen wat niet van toepassing is.