

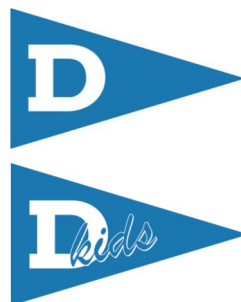
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



De Blauwe Banier

W.S.V. De Dintel

W.S.V. De Dintel



Orgaan van de Watersportvereniging De Dintel



Verschijnt 3 keer per jaar.

45ste jaargang nummer 3, oktober 2023

Jachthaven W.S.V. "De Dintel"

Sasdijk 10A

4671 RN Dinteloord

☎ +31 (0)6 10 79 86 75 (Havenmeester)

✉ secretaris@wsvdedintel.nl

www.wsvdedintel.nl

Rabobank IBAN: NL86 RABO 0148894186

ING IBAN: NL47 INGB 0003943097

Ereleden

Frans Zantboer

Kees van Beek

Willy van Aart

Dulon Gerdes

Redactie de Blauwe Banier

Jeannette Rockx

Chris Vantilborgh

✉ redactie@wsvdedintel.nl

In samenwerking met:

Saskia Leeuwenburgh

Marjel Geurts

Contact Website

✉ webmaster@wsvdedintel.nl

Het bestuur van WSV De Dintel



Voorzitter

Deen Houtepen

☎ +31 (0) 6 20 39 72 84

✉ deenhoutepen@wsvdedintel.nl



Secretaris

Menno den Hartog

☎ +31 (0) 6 53 99 38 90

✉ secretaris@wsvdedintel.nl

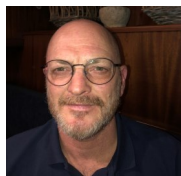


Penningmeester

Leendert-Jan Deurloo

☎ +31 (0) 6 142 285 32

✉ penningmeester@wsvdedintel.nl



Bestuurslid Technische commissie

André Horian

☎ +31 (0) 6 547 732 43

✉ andrehorians@wsvdedintel.nl



Bestuurslid Technische commissie

Jeroen van Meer

☎ +31 (0) 6 113 976 06

✉ jeroenvanmeer@wsvdedintel.nl



Bestuurslid en Havencommissaris

Hans Agterdenbos

☎ +31 (0) 6 303 788 84

✉ hansagterdenbos@wsvdedintel.nl



Bestuurslid en Werkcommissie

Marn van Rhee

☎ +31 (0) 6 51 55 35 59

✉ werkcommissie@wsvdedintel.nl

Inhoudsopgave

Het bestuur van WSV De Dintel	pag. 3
Van de voorzitter	pag. 5
Familieberichten	pag. 8
De 8 uur van de Oosterschelde	pag. 9
Hoort je woonplaats of thuishaven zichtbaar te zijn op je boot?	pag. 10
Staatsbosbeher bouwt kunstrif van oesterschelpen in Grevelingenmeer om eilandjes te beschermen	pag. 12
The Ocean Race wijst uit: het gaat slecht met onze wereldzeen	pag. 18
Zeilen op hoog niveau met Second Love	pag. 22
Tankvaart Dampvrij zit niet stil.	pag. 26
We laten het Grevelingenmeer doodgaan, terwijl de oplossing voor de hand ligt.	pag. 28
Oester Broed Invanginstallaties in het Grevelingenmeer	pag. 32
Leestip: Een vrouw van staal	pag. 34
Maak kennis met Dintelkids	pag. 36
Boeienrace 16 september 2023	pag. 40
Woensdagavond zeilwedstrijden op het Volkerak in 2023	pag. 46
Belangrijke telefoonnummers	pag. 48

Kopij Blauwe Banier

U kunt uw kopie voor de volgende Blauwe Banier mailen vóór 14 januari 2024 naar de redactie.

redactie@wsvdedintel.nl

De redactie behoudt zich het recht voor om ingezonden artikelen in te korten of anderszins te wijzigen.



Van de voorzitter

Beste mensen,

De haven ligt weer vol, iedereen is terug van vakantie. Helaas heb ik van menigeen moeten horen dat het een verregende vakantie was met ook vaak te veel wind. Dat is jammer want tijdens die zomervakantie moet je toch je accu weer voor een heel jaar opladen. En dat allemaal terwijl het voorjaar zo prachtig is geweest.

Wij waren vroeg dit jaar, en gelukkig kunnen wij terugkijken op een onvergetelijke zomervakantie met hoofdzakelijk mooi tot erg mooi weer.

De haven ligt weer vol, want ondanks dat er deze zomer enkele mutaties waren, hebben we nog steeds een kleine wachtlijst. Dat gezegd hebbend, merk ik op dat niet iedereen tijdig en per mail aangeeft dat zijn of haar boot te koop staat. Of dat je vertrekt naar elders. En dat je ook niet zelf kan bepalen of je met je nieuwe boot meteen weer in aanmerking komt voor een ligplaats. Juist door goed en tijdig (per mail) te communiceren voorkom je onduidelijkheid en problemen bij het toekennen van een ligplaats.

Met de informatie die we op dit moment hebben, kan ik zeggen dat de winterberging op de wal deze winter doorgaat. De leden die zich hiervoor hebben opgegeven worden nader geïnformeerd.

Enkele weken geleden constateerden we dat de vuilwaterpomp welke op de servicesteiger staat defect is. Al snel kwamen onze technici er achter dat er benzine en oliehoudend water mee verpompt is. Daar is deze pomp niet geschikt voor. Deze pomp mag alleen gebruikt worden voor het leegpompen van fecaliëntanks.

Dus per se niet voor bilgewater, of andere vervelende vloeistoffen. De verpompte vloeistof verdwijnt naar de riolering, daar mag geen olie in terecht komen.

We zijn ook al weer bijna door onze activiteitenkalender heen. Ik merk gelukkig op dat alle activiteiten die onze commissieleden organiseren goed bezocht worden. Zo hadden we o.a. een drukbezocht visconcours en in september de jaarlijkse zeilwedstrijd met 30 deelnemende schepen, en daarna een barbecue met ongeveer 90 deelnemers, maar ook de Dintelkids hebben in dat weekend weer een goed bezochte zeilmiddag gehouden. Elders in dit blad lees je er meer over.

>>

Nu weer op zoek naar een leuke winteractiviteit; één hebben we al. Op 13 januari wordt er op de haven een specifieke marifooncursus gegeven, een cursus van één dag inclusief examen, die het basiscertificaat en Marcom B vervangt.

Het SRC-marifooncertificaat. Inmiddels zijn alle leden hier per mail over geïnformeerd.

Tijdens de laatst gehouden bestuursvergadering heeft bestuurslid Marn van Rhee te kennen gegeven na 6 jaar het bestuur stokje te willen overdragen aan een ander. Wij respecteren zijn besluit maar vinden het jammer.

Tijdens de ALV van 2024 treedt Marn af en hopen wij een nieuw bestuurslid aan de vergadering te mogen voorstellen.

Mochten er geïnteresseerden zijn die meer willen weten over de bestuurlijke rol en de specifieke taak als planner van de werkverplichting, dan graag even contact opnemen met Marn. In een nieuwsbrief komen wij hier binnenkort op terug.

Nog een paar weken en dan is het vaarseizoen voorbij. Een enkeling blijft doorvaren, maar het gros van de schippers onder ons maakt de boot winterklaar voor een winter op de wal of in het water.

In verband met jaarlijks steigeronderhoud in onze haven graag even een berichtje of je met je boot gedurende de winterperiode uit de haven vertrekt, en vanaf welke datum.

Rest mij alleen nog om iedereen een goed naseizoen te wensen.

Hartelijke groet,
Deen Houtepen



Uitgeroepen tot beste eetcafé van Dinteloord!

Dinteloord - T. 0167 522445 - www.eetcafehavenzicht.nl



VAN TILBURG
BOTENSTALLING



reserveer
(winter)stalling en
botenlift online

VANTILBURGBOTENSTALLING.NL

Met verslagenheid hebben wij kennis
genomen van het overlijden van een van onze leden.

Piet van Leeuwen

Wij wensen zijn familie en naasten veel sterkte
met het verwerken van dit grote verlies.

juni 2023

Brasserie Overstag, de gezelligste brasserie op 't water

Brasserie Overstag is een warm en gezellig
restaurant, gelegen aan jachthaven de
Waterkant in Dinteloord.

Bij ons geniet je in een aangename sfeer
van lekker eten voor een vriendelijke prijs.
Op ons terras aan het water zit je heerlijk.
Naast onze wisselende seizoenskaart
serveren we een **heerlijk 3-gangen
maandmenu voor maar 27,50.**

**Kom gauw eens langs. Je bent van harte
welkom bij Brasserie Overstag.**

brasserieoverstag.nl

Sasdjik 2Y
4671 RN Dinteloord.
T 0167 522 844

BRASSERIE
OVERSTAG

De 8 uur van de Oosterschelde

Op 23 september is de jaarlijkse zeilwedstrijd “De 8 uur van de Oosterschelde” gevaren.

Het was een dag met harde wind en vieze buien, maar gaandeweg werd in de loop van de middag de lucht blauw, de buien waaiden over en de wind werd stevig in plaats van pittig. Kortom, een prachtige zeildag.



Je kon starten vanuit st. Annaland, bij De Val (in de buurt van de klep van de Zeelandbrug), bij de ingang van de kreek naar her Veerse meer, of bij de Bergse Diepsluis (achterin de Oosterschelde). De bedoeling was dat je een keuze maakt tussen heel veel door de organisatie aangegeven rakken. En elk rak mocht je maar 2 keer varen, anders diskwalificatie. Goed rekening houden met het bovenstaande en de windrichting en vooral het getij, ik bedoel de stroomrichting. Zo hard als mogelijk varen, zoveel als mogelijk mijlen maken, en een zo hoog mogelijke gemiddelde snelheid varen. Dat is waar het om ging, en dat 8 uur lang.

Vanuit WSV De Dintel deden er 4 schepen mee:

De Witte Wind met schipper Paul Hagens en Ronald Rovers als bemanning. Witte Wind was 7e in de toerklasse.

Waterhaan met schipper Ilse Bakker en Boudewijn Brugge als bemanning. Waterhaan was 9e in de toerklasse.

Free Style met schipper Hans Agterdenbos en Saskia Agterdenbos als bemanning. Free Style was 8e in de Duo Handed klasse.

Second Love met schipper Deen Houtepen en Marn van Rhee en Maarten Brouwers als bemanning. Second Love was 2e in de toerklasse.

Hoort je woonplaats of thuishaven zichtbaar te zijn op je boot?

Je hoort hierover vaak verschillende verhalen. Wat moet zichtbaar zijn op pleziervaartuigen? De thuishaven of de woonplaats van de eigenaar (als deze niet overeenstemmen)? Je hoort hierover vaak verschillende verhalen en daarom ging *Zeilen* op onderzoek uit en plaatste de feiten op een rij.



De regels in België

In België zijn de regels duidelijk: voor pleziervaartuigen is het verplicht om de thuishaven op de boot te vermelden. Dit is bepaald door Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Ongeacht of deze geregistreerd is voor binnenwateren of zee, en of het vaartuig groter of kleiner is dan 20 meter. De thuishaven moet zichtbaar zijn op de spiegel of aan beide zijden. Het enige verschil is de lettergrootte. Op pleziervaartuigen kleiner dan 20 meter geldt 10 centimeter en groter dan 20 meter 15 centimeter.

De reden dat dit zichtbaar moet zijn, heeft te maken met het feit dat een ander (bij doorvaren na aanvaring) weet welk schip het geweest is.

De kleinzeilerij (pleziervaartuig zonder motor, zonder kajuit, met zeil en met een romplengte van 6,5 meter of minder) hoeft niet aan deze vereiste te voldoen.

De regels in Nederland

In Nederland steken de regels weer anders in elkaar. In het BPR hoofdstuk 2 staat vermeld dat de naam en de woonplaats van de eigenaar zichtbaar moeten zijn op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het kleine schip (een lengte van minder dan twintig meter van het vaste deel van de romp) als deze aan de scheepvaart deelneemt. “De reden dat de woonplaats zichtbaar moet zijn, heeft te maken met het feit dat een ander (bij doorvaren na aanvaring) weet welk schip het geweest is en dat bij onbeheerd aantreffen van een schip (ongeveer) bekend is wie de eigenaar is,” laat een woordvoerder van de politie ons weten. “Op een klein schip moet dus minimaal iets staan als: *‘Ora et labora*, K. Pieterse, Breda’.”

Feitelijk verlangt de wet dat schippers van kleine schepen deze informatie vermelden. Alle pleziervaartuigen langer dan 7 meter moeten dit zo voeren en als dat niet gedaan is, is dat dus eigenlijk een strafbaar feit. Een schip kleiner dan 7 meter hoeft niet te voldoen aan het in de wet vereiste.

Schepen met een lengte van meer dan twintig meter moeten juist de thuishaven van het schip vermelden. Aan beide zijden van het schip of aan de achterzijde. De tekens moeten een hoogte van 15 centimeter hebben en een breedte en een stamdikte die in goede verhouding tot de hoogte staan.

Wordt vervolgd...

Waarom kleine schepen de woonplaats van de eigenaar moeten vermelden en op grote schepen de thuishaven aangebracht moet zijn, is voor ons onduidelijk. Onze vraag staat uit bij het ministerie, waarvan we binnen vier weken een antwoord ontvangen. Telefonisch kon er helaas geen reactie worden gegeven op de vraag.

Bron: Zeilen september 2023



R.H. van der Zee

Sasdijk 18
4671RN Dinteloord

T: +31 (0) 167 52 32 88 (24H)

F: +31 (0) 167 52 80 22

E: bst@worldonline.nl

W: www.bstdintelsas.nl

Marifoonkanalen 10 & 16

***Rescue & Salvage - Fire Fighting - Oil Recovery
Maritime Services - Transport - Dredging***

Staatsbosbeheer bouwt kunstrijf van oesterschelpen in Grevelingenmeer om eilandjes te beschermen

Met oesterschelpen een rif onder water bouwen om vogeleilandjes te beschermen én de onderwaternatuur te bevorderen. Dat gaat Staatsbosbeheer in het Grevelingenmeer uitproberen. Onderzoek heeft uitgewezen dat het theoretisch kan. “Nu gaan we het in de praktijk testen”, zegt Staatsbosbeheer-ecoloog Sander Terlouw.

In het Grevelingenmeer komt een kunstrijf van oesterschelpen om de broedeilandjes in het water te beschermen. Het rif wordt aangelegd door Staatsbosbeheer die de oesterschelpen op de zeebodem gaat storten. Het eerste kunstrijf in het Grevelingenmeer moet over twee jaar helemaal klaar zijn. Ook de onderwaternatuur moet profiteren van het kunstmatig rif, wat weer gunstig is voor vissen. Het rif groeit vanzelf doordat oesters en mosselen zich eraan vasthechten. Ook zal het rif dienen als golfbreker waardoor zand niet wegspoelt. De Wageningen Universiteit heeft onderzocht wat de beste locaties zijn voor de riffen.

Veilige broedplaats

In het Grevelingenmeer liggen tientallen vogeleilandjes. Zo’n eilandje is niet meer dan een berg zand dat een beetje boven het wateroppervlakte uitsteekt. Sander Terlouw: “Vogels als visdief, kluut of strandplevier nestelen er graag omdat ze daar geen last hebben van de vos en andere landroofdieren. Ook gebruiken veel vogels het ondiepe water dat de eilandjes omringt om hun voedsel te zoeken. De Grevelingen is een geliefde rustplaats voor veel soorten trekvogels en daar dragen deze eilandjes aan bij.”

Van oudsher zorgden eb en vloed voor het spontaan ontstaan en vergaan van deze eilandjes. De bouw van het laatste deel van de Deltawerken in de Grevelingen in 1971, betekende het einde van de getijden. Met de Brouwersdam aan de Noordzeekant en de Grevelingendam aan de rivierenkant, ontstond het Grevelingenmeer; afgesloten van zee en rivieren.

RESTAURANT

Dintelmond

Gezellig lunchen, borrelen of dineren
op het terras met uitzicht
op de jachthaven



Catering thuis of op de boot,
bbq of buffet, informeer naar
de mogelijkheden

Restaurant Dintelmond, het adres voor lunch, diner, feesten, zakelijke
evenementen, bbq, buffet. Zowel in het restaurant als op locatie.

Alle dagen geopend vanaf 11:00 uur

Rob en Karin Baartmans
Markweg Zuid 1 - 4
4794 SN Heijningen

Website : www.restaurantdintelmond.nl
Mail : info@restaurantdintelmond.nl
Tel: 0167-522490

LUNCH • DINER • VERGADEREN • ARRANGEMENTEN • CATERING • FEESTEN & PARTIJEN



Een oesterrif breekt de golven en zorgt voor rustiger water. Minder erosie en meer biodiversiteit is het gevolg. Bron foto: Wageningen University & Research.

Ophogen met zand

De eilandjes ontstaan niet meer vanzelf in de Grevelingen. Ze verdwijnen nog wel vanzelf, door golfslag die met name bij harde wind nog steeds sterk kan zijn. “Daarom houden we ze hier kunstmatig in stand. Als het nodig is gooien we er zand bij. En langs de randen plaatsen we grote keien, waardoor het zand minder snel wegspoelt. Maar ook die keien hebben een nadeel: ratten. Ratten halen het gewoonlijk niet in hun hoofd om naar zo’n eilandje te zwemmen. Omdat ze daar totaal geen bescherming hebben, zijn ze een makkelijke prooi voor roofvogels. Maar juist die keien bieden hun wel die schuilmogelijkheid, zodat ze zonder veel risico de nesten kunnen leegroven. Daarnaast zorgen keien voor een harde overgang tussen land en water, terwijl een geleidelijke oeverovergang juist waardevol is voor vele planten en dieren.”



In het Grevelingenmeer liggen tientallen vogeleilandjes.

Natuurlijk rif groeit vanzelf

Als je de eilandjes wil behouden zonder keien, zou een ander natuurlijk fenomeen wel eens de oplossing kunnen zijn: onderwaterriffen. “Vroeger ontstonden die ook spontaan door een opeenhoping van meegevoerde schelpen. Dat gaan we proberen te imiteren door een berg lege oesterschelpen op de bodem te storten. Jonge oesters en mosselen hechten zich graag aan andere schelpen. Door de schelpen heen blijft de stroming in stand en dus de aanvoer van hun voedsel. Eenmaal gevestigd blijven oesters en mosselen hun leven lang op dezelfde plek. En als ze doodgaan, blijven hun lege schelpen daar achter, vastgeklonken aan de andere. Zo groeit het rif als het ware continu en kan het zich ook aanpassen aan een stijging van de zeespiegel.” Riffen breken de golven en zorgen ervoor dat het water erachter rustiger is.

Tropisch regenwoud onder water

En niet alleen de eilandjes en dus de vogels gaan hiervan profiteren. Ook de onderwaternatuur gedijt goed in wat rustiger water. Sander vertelt dat zo’n rif ook aantrekkelijk is voor wieren, zakpijpen en zeeanemonen. “We denken dat ook zeegras – dat bijna overal voor de Nederlandse kust is verdwenen – hier ook weer kans maakt. Er kan een soort tropisch regenwoud onder water ontstaan. Die vegetatie en het rustiger water, geven vissen als zeestekelbaars en zeenaalden de mogelijkheid om te paaien en op te groeien. Ook voor zeepaardjes kan dit heel aantrekkelijk leefgebied zijn. Riffen geven een boost aan het hele onderwater-ecosysteem. En dat is weer goed nieuws voor zeehonden en vogels.”

Effecten voor de natuur

Staatsbosbeheer gaat in de gaten houden wat het effect is voor vogels, vissen, zeehonden en planten. Als het rif goed voldoet gaat de dienst meer kunstriffen aanleggen. Op andere plaatsen in het land is ook geëxperimenteerd met oesterriffen, onder meer in de Noordzee, de Waddenzee en in de buurt van windparken. Sander verwacht dat het eerste kunstrijf er binnen twee jaar ligt. “Daarna gaan we goed in de gaten houden of het doet wat het moet doen. Gaat het rif inderdaad groeien? Treedt er minder erosie op bij de eilandjes? Zorgt het voor meer biodiversiteit onder water? Als alle seinen op groen staan, gaan we er meer bouwen. Dan zijn we op een mooie natuurlijke manier in staat om niet alleen de vele broedvogeleilandjes tegen erosie te beschermen, maar ook andere kwetsbare kustdelen zoals de schorren. Inclusief alle bijbehorende positieve effecten voor boven- en onderwaternatuur.”

Bronnen: Staatsbosbeheer, Omroep Zeeland, 11 mei 2023
Marjel Geurts

125° TWA

B&G

15 knts



12.2500

48.6°N

22°



Overstag Stoffering

Joost van den Vondellaan 88

3245RA Sommelsdijk

Goeree-Overflakkee

Info@overstagstoffering.nl

Slagerij Otto buffet / bbq

www.slagerijotto.nl

Molenstraat 37

4793 EE, Fijnaart

0168 464 412

Oude heijningsedijk 257

4794 SH Heijningen

0168 462 716

The Ocean Race wijst uit: het gaat slecht met onze wereldzeeën

Zeilers Volvo Ocean Race vinden plastic op de meest afgelegen plekken
(vervolg eerder verschenen artikel)



Wedstrijdboten verzamelen data voor wetenschappelijk onderzoek: overal plastic
Wat niet iedereen zal weten is dat The Ocean Race, die na ruim 60.000 kilometer in Italië eindigde, naast de grootste en belangrijkste zeilwedstrijd ter wereld ook een wetenschappelijke operatie van enorme omvang is. Elke deelnemende boot werd ingericht met speciale meetapparatuur om vooral klimaatverandering wereldwijd in kaart te brengen.

Het is niet best gesteld met onze oceanen. Dat wijzen de eerste resultaten van metingen tijdens The Ocean Race uit.

Zelfs op Point Nemo, ook wel de meest afgelegen plek op aarde genoemd: het ligt het verst van land af (2688 kilometer). Niet meteen een plek waar je plastic in de zee verwacht. Toch troffen twee boten van de Volvo Ocean Race ook daar microplastics aan. Door de grote zeestromen worden de plastic deeltjes meegenomen en belanden zo dus ook op die plekken waar bijna nooit mensen komen.

Het is wetenschappelijk gezien nog te vroeg om conclusies te trekken, zei Boris Hermann deze week na aankomst in de haven van Genua. Toch had de schipper van Team Malizia, tweede in de einduitslag van The Ocean Race, sterk de indruk dat er op de wereldzeeën veranderingen gaande zijn. “Temperatuurstijgingen zijn met het blote oog niet waarneembaar”, zei Hermann. “Maar we hebben de opwarming onderweg wel gemeten. Dat is zeker.”



Unieke metingen

Zo heeft de 'OceanPack' verschillende eigenschappen van het water gemeten, onder andere de koolstofdioxide, de temperatuur, de zuurstof en zout. Volgens H  l  ne Katz, medewerker van Team Malizia, zijn de variabelen niet alleen cruciaal voor het begrijpen van de gezondheid van de oceanen, maar ook van de gezondheid van onze aardbol. Oceanen en zeeën bedekken immers ongeveer 70 procent van de wereldoppervlakte en nemen 90 procent van de warmte van de zon op. "Daarom zijn deze metingen superbelangrijk", zegt Katz.

Volgens Katz hebben oceanen vergelijkbare eigenschappen als bossen. "Door CO₂ op te nemen en op te slaan, verminderen ze de klimaatverandering." Ze benadrukt hoe uniek de verschillende metingen van de afgelopen maanden zijn. "The Ocean Race gaat echt door stille gebieden waar het water zo ruig is dat niemand er durft te zeilen. Als er al onderzoekers naartoe gaan, verblijven ze er maanden om op dezelfde plek metingen te verrichten." The Ocean Race is minder statisch. De boten verplaatsen zich razendsnel", zegt Katz. "Daarom is deze informatie heel waardevol."

Waar Team Malizia de focus legde op eigenschappen van het water, verzamelde Biotherm informatie over de biodiversiteit. Ze zagen ten opzichte van 2018, toen er ook metingen werden gedaan, steeds minder wilde dieren.

Bron: Trouw, 29 juni 2023; afbeeldingen: Ocean Race Mediacentre
Marjel Geurts

RACING FOR SCIENCE

The Ocean Race is a six-month long sailing competition that is dedicated to helping to protect the seas. All of the teams take part in a science programme by collecting data about the health of the ocean as they race around the world. Gathering data from parts of the planet where little information has been recorded is particularly valuable for growing understanding about the impact of human activity on the seas.

This is some of the vital data that the boats will be gathering.

1 METEOROLOGICAL DATA

Weather stations onboard the boats, along with drifter buoys that the teams deploy in the ocean, measure barometric pressure, wind speed and other data that feeds into weather forecasts.



3 SEA SURFACE TEMPERATURE

The atmosphere heats up continuously and a large part of this excess energy is absorbed into the ocean, with tremendous consequences: ecosystems become out of balance, causing a cascade of negative effects on marine life.



The ocean stores **93%** of excess heat

4 CURRENTS

The ocean regulates the climate, by absorbing the sun's heat and transporting it through ocean currents around the globe. Drifter buoys, deployed by the boats, measure these currents, giving valuable insights into climate change.



2 CARBON DIOXIDE

Measuring pCO₂ (partial pressure of carbon dioxide) in the ocean helps scientists predict the sea's capacity to absorb it in future. Locking carbon away from the atmosphere prevents it from contributing to climate change, however, increasing levels in the ocean cause acidification, which impacts marine life, such as coral.



The ocean can store **30%** of the CO2 released

5 SEA SURFACE SALINITY

Measuring how salty the sea is helps scientists understand the effects of climate change on the ocean, does chemistry and how water evaporates. Salinity is impacted by the arrival of rain and ocean currents, which are themselves shaped by the climate crisis.

6 OXYGEN

Rising sea temperatures and pollution are causing oxygen levels to fall. Measuring levels of dissolved oxygen can help scientists to track the ocean's health and understand the impact of climate change on it.



Every second breath you take is from oxygen produced by microorganisms in the ocean



8 TRACE ELEMENTS

Trace elements, such as iron (Fe) and manganese (Mn) are needed by microorganisms, such as phytoplankton, which are the base of the marine food chain. The amount and distribution of these elements in the water impacts all ocean ecosystems.

7 MICROPLASTICS

Although they're no bigger than 5mm long, these plastic particles can be harmful to nature. The samples gathered by teams in The Ocean Race help scientists understand where they come from and where they settle.



THE OCEAN RACE
REACHING PURPOSE

Uw boot professioneel laten verkopen? Jachtmakelaardij Kappers zorgt ervoor!

Paul en Mia Brocken gingen u voor (Centurion 40 "Pandion"):

"De begeleiding van Jachtmakelaardij Kappers bij de verkoop van onze Centurion 40, Pandion, is vakkundig, efficiënt en vlot verlopen. Ook niets dan lof voor Jachtmakelaardij Kappers voor onze prettige samenwerking."

Jachtmakelaardij Kappers

- Enthousiast team met passie voor boten
- Wereldwijde verkooppromotie
- Eigen verkoophaven op A locatie
- Ook bemiddeling vanaf uw ligplaats
- Volledig gecertificeerd en gekwalificeerd volgens de scherpste eisen

*Leden van W.S.V. De Dintel
krijgen 10% korting op de courtage!*



Jachtmakelaardij

Kappers

Sluispad Noord 1, 4797 SN Willemstad

Telefoon : +31 (0)168 - 473 553.

E-mail : info@jachtmakelaardijkappers.nl

www.jachtmakelaar.nl

Zeilen op hoog niveau met Second Love

vakantiereis 2023

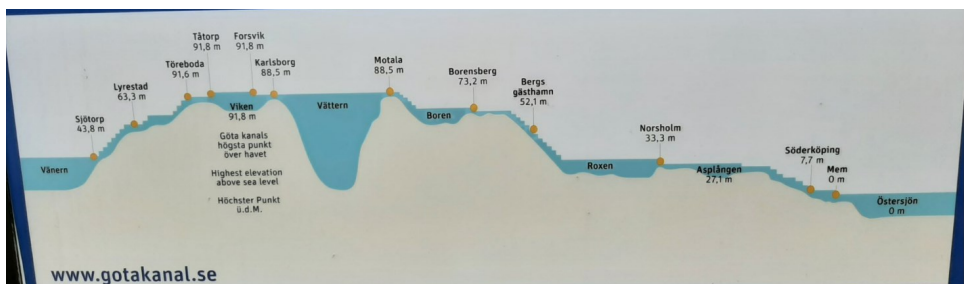
Velen zullen dat nogal een gedurfde uitspraak vinden, maar toch, wij hebben deze zomer met onze boot op hoog niveau gezeild.

Om precies te zijn 91,8 meter boven de zeespiegel....

We hadden het geluk dat we half mei al konden vertrekken. In een behoorlijk tempo lag de boot na 6 dagen in Harlingen. Daar kwamen Jeroen en Maarten aan boord; Janny moest nog een week werken. In ijl tempo ging het van Vlieland naar Cuxhaven, Brunsbüttel, Kiel, Laboe, Korsør, Samsø, Grenaa en Varberg naar Göteborg. Eén traject van 150 mijl, de overige dagen steeds ongeveer 50 - 60 mijl. In Göteborg kwam Janny aan boord, zij was met Rina en Jeanette met de auto gekomen. Na een paar gezellige dagen met z'n allen, gingen Janny en ik gingen oostwaarts naar het Trollhättekanal, en is de rest naar huis gereden. Het Trollhättekanal is eigenlijk een gewoon kanaal van 80 km lang met grote, in de rots uitgehouwen, imposante zeesluizen. In 6 van deze sluizen gingen we in totaal 44 meter omhoog. De oude in verval geraakte sluisjes lagen als een soort openluchtmuseum parallel langs de nieuwe.

Na het Trollhättekanal en ook na het aftikken van € 100,00 vaar-en liggeld varen we het Vänernmeer op, 6 keer groter dan ons IJsselmeer en ook veel dieper, wel 106 meter. Met enkele prachtige ankerbaaien als ligplaats voor de nacht steken we het meer over naar Mariestad. Mariestad heeft een gezellig havenfront. Hier blijven we enkele dagen en vandaar varen we met mooi weer naar Sjötorp, hier begint het Götakanal.

De volgende dag is het 17 juni, en dan start de vrije doorvaart door het Götakanal. Je hoeft dan niet meer in konvooi te varen. Wij kopen voor € 700,00 een ticket voor het gehele 190 km lange kanaal van Sjötorp naar Mem. Voor dat bedrag mag je in ieder van de 28 havens maximaal 5 nachten blijven liggen en schutten door de 58 sluizen. Wij hebben er ruim 4 weken over gedaan, lekker op het gemak met erg mooi weer.



Alle sluizen hebben dezelfde afmetingen, het landschap is daarentegen erg gevarieerd, 'Nederlandse' graan- en weidelandschappen, loofbos, naaldbos, kleine dorpjes, rotsen, bergen, meren maar ook mooie steden zoals Karlsborg,



Motala en Söderköping.

We ontmoeten uiteraard veel Zweden, maar ook Denen, Finnen, Noren, Duitsers en een enkele Nederlander. De nachten zijn kort, om 24.00 uur is het bijna donker en om 02.00 uur begint het weer licht te worden. Dat is voor ons wel wennen. Ook ontmoeten we elke dag in het kanaal wel enkele passagiersschepen, Deze bijna 100 jaar oude authentieke

schepen met namen als Diana, Juno en Wilhelm Tham zijn gemaakt op de afmetingen van de sluizen. Ze passen er precies in; een kano past er zelfs niet meer bij. Behalve deze passagiersboten is er in het Götakanaal geen beroepsvaart.

Al die sluizen hebben als functie je over de bergen en de meren heen te zetten. We gaan naar een totale hoogte van 91,8 meter boven zeeniveau. Het omhoog schutten gaat met het nodige geweld gepaard. De rinketten in de sluisdeur worden open gezet nadat iedere schipper heeft gemeld dat hij er klaar voor is. Het is zaak de lange lijnen goed en snel door te halen en vast te houden. Het omlaag schutten gaat veel rustiger, er zijn dan geen wervelingen in de sluiskolk. Totaal heeft het kanaal 19 enkele sluizen, 12 dubbele sluizen, 1 drietrapssluis, 1 vijftrapssluis en 1 zeventrapssluis.

Al met al is het schutten voor de persoon die steeds de wal op gaat om de lijnen te beleggen best vermoeiend. In Söderköping leggen we de boot goed vast en pakken we de trein naar Stockholm. We bezoeken al wandelend de toeristische trekpleisters van de stad; Vasa museum, ABBA museum, de oude stad (Gamla Stan) en het winkelhart maar ook de wisseling van de wacht; een druk programma voor 2 dagen. We overnachten in een leuk hotel aan de haven. Door dit uitstapje met het openbaar vervoer te doen bespaart dit ons wel 250 mijl varen.

Als we in Mem de laatste sluis gehad hebben, varen we oostwaarts naar Arkösund, en vandaar begint onze tocht door het Scherengebied naar het zuiden. In tegenstelling tot de kale, niet begroeide scheren aan de westkust van Zweden zijn de scheren aan de oostkust allemaal overvloedig begroeid.

Zonder de op de plotter en papieren kaart ingetekende en geadviseerde route is het ondoenlijk om veilig door het scherengebied te varen. Je zou er verdwalen. In het oosten zie je tussen de eilanden door steeds de Baltische Zee. Maar ondanks dat is het met harde wind prima beschut varen tussen de scheren. We overnachten in mooie ankerbaaien en kleine vissersdorpjes, waar we vaak de enige passant zijn.

Plaatsjes als Harstena, Fyrudden, Båtsviken, Västervik en Figeholm hadden we zonder de adviezen van locals nooit zelf ontdekt of aangedaan.

We zakken steeds verder zuidwaarts. Van Figeholm varen we naar Borgholm op het mooie eiland Öland. Het is daar druk. Er is feest vanwege de verjaardag van Prinses Victoria van Zweden, die daar woont. Vandaar onder een megabrug door naar Kalmar. Een grote industriestad waar we enkele dagen zijn gebleven.

Karlskrona was de volgende bestemming. We kruipen weer een scherengebied in. Dat komt goed uit want het waait inmiddels hard, en tussen de scheren kun je goed beschut varen.

Karlskrona is dé marine haven van Zuid Zweden. Ik bezoek het marine museum waar o.a. 2 grote onderzeeërs te bezichtigen zijn.

Van Karlskrona varen we naar het eilandje Hanö, een piepklein, gezellig haventje, beetje Vlielandachtig. Om langs de zuidkaap van Zweden te varen, doen we Simrishamn en Ystad aan. We dachten als tussenstop nog naar Trelleborg te gaan, maar die haven is niet toegankelijk voor jachten. We varen meteen door naar het Falsterbokanaal, een ongeveer 2 mijl lang kanaal waarmee je een behoorlijke kaap afsnijdt.

Een paar uur later varen we onder "The Bridge" door en na nog een paar mijl lopen we de stadshaven van Malmö binnen. We blijven er 2 nachten. Dan steken we de Øresund over richting Kopenhagen. We vinden een ligplaats in de Langelinie haven, ongeveer 500 meter van de kleine zeemeermin. Vandaaruit maken we een lange wandeling naar de erg gezellige stad. Eigenlijk hebben we geen haast, maar toch varen we na 2 dagen alweer naar de volgende bestemming. Een klein stukje zuidelijk van Kopenhagen: Dragør. Een typisch Deense vissershaven met een gezellig oud centrum. Maar ons gaat het er meer om dat het vliegveld hier maar 15 minuten met de bus vandaan is. Van hieruit vliegt Janny naar huis, haar vakantie zit er na 9 weken op. Collega Cees komt aan boord, en samen varen we Second Love naar huis.

Met Cees vaar ik de volgende dag langs Møns Klint, de krijtrotsen van Denemarken, door naar Klintholm. Even mijlen maken want er is slecht weer onderweg. Van Klintholm varen we tussen de eilanden Bogø en Falster door naar Langeland waar we in Spodsbjerg overnachten. Spodsbjerg is niet meer dan een vissers-en jachthaven. We vertrekken de volgende ochtend vroeg naar Laboe in de Kielerfjord.

Vanwege de inmiddels harde wind, in Zweden en Noorwegen woedt inmiddels storm Hans, blijven we 3 dagen in Laboe liggen. We bezoeken de U-boot "U995" die daar op de wal ter bezichtiging staat en klimmen op de hoge toren van het Naval Memorial museum. Als de wind weer wat rustiger is, steken we schuin de fjord over naar Holtenau, waar we samen met een zeeboot schutten en 100 km op de motor door het Noord Oostzee Kanaal varen naar Brunsbüttel. Het is inmiddels weer mooi en zonnig weer. In Brunsbüttel besluiten we om de volgende ochtend om 08.00 uur de Elbe op te varen en dan meteen de Duitse bocht in te varen met bestemming Vlieland, totaal 170 mijl. Dit gaat voorspoedig, veel gezeild, beetje gemotord.

In Vlieland treffen we de Vic's Blue en de Free Style. Het is een gezellig samenzijn. Onze reis gaat verder met een dagje Terschelling, Cees was daar nog nooit geweest, en via Harlingen naar Kornwerderzand en Workum. Dan steken we het IJsselmeer over naar Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam.

Via de staande mastroute - ik had even genoeg zee gezien- door Haarlem naar Gouda en de volgende dag, dinsdag 22 augustus knopen we de boot vast in onze thuishaven; WSV De Dintel aan het Volkerak.

Het was een prachtige reis, gelukkig geen technische problemen gehad.

In totaal hebben we in drie maanden 2000 mijl gevaren waarvan 300 uur de motor heeft aangestaan.

Een aanrader? Jazeker, maar neem er de tijd voor.

Deen en Janny Houtepen
a/b Second Love

nb.

Zonder de hulp van onze goede vrienden Jeroen & Rina van Meer, Maarten Brouwers & Jeanette Bruel, Cees en Monique Grootswagers hadden we deze reis niet kunnen maken. Nogmaals dank voor jullie hulp en gezelligheid!



Tankvaart Dampvrij zit niet stil

Werkgroep Juridisch Ontgassen Tankvaart Dampvrij gaat zelfstandig verder. De afgelopen maanden heeft de stichting Tankvaart Dampvrij hard aan de weg getimmerd en ingang gevonden bij I&W, Rijks Waterstaat, de provincies en gemeenten. Ook de politiek is geïnteresseerd geraakt en heeft het ontgasverbod voor schepen, dat al op de agenda stond, een extra impuls gegeven.

Onlangs is er een petitie gestart; deze is ook voor de leden van de Dintel te vinden op de website. Daarnaast is er de ontwikkeling van de werkgroep Juridisch Ontgassen Tankvaart Dampvrij. De werkgroep, bestaande uit statenleden, gemeenteraadsleden, fractieondersteuners en een aantal technische mensen met expertise op het gebied van Dampverwerkingsinrichtingen zullen zich meer en meer gaan toeleggen op het bestuurlijk juridisch aanspreken van de overheid, terwijl de stichting zich gaat bezig houden met het voorlichten over de gevaren van het aan de lucht ontgassen voor milieu, mens en dier. De werkgroep zal los van de stichting gaan opereren.

De stichting zal voorlichting blijven geven. De overheid immers, laat het vanaf 2017 (na ondertekening van het CDNI) behoorlijk afweten. Beleid is er eigenlijk niet. Nu er weer een ander obstakel opduikt, dat van de controversiële onderwerpen in de Tweede Kamer wel of niet behandelen, is het belangrijk dat het ontgasverbod op de agenda blijft staan. Er zijn immers maar tien maanden totdat fase I en II in werking treden(**). Er moeten zeer snel stappen worden gemaakt en vergunningen worden verstrekt. Nogmaals... De provincies wachten op een beleidskader van I&W, die het af laat weten.

Het probleem is geschetst! De werkgroep Juridisch Ontgassen Tankvaart Dampvrij zal druk op I&W zetten snel te handelen onder het motto: "Kan het niet zoals het moet dan moet het maar zoals het kan!" Dus snel vergunningen verstrekken, desnoods door I&W te negeren en hen later te confronteren met hun dralend en falend beleid. De confrontatie met I&W gaat de werkgroep graag aan. Niet omdat het leuk is, maar omdat het nodig is. De werkgroep is er ieder geval klaar voor.

Mocht je de oproep voor het tekenen van de petitie hebben gemist, tekenen kan nog steeds. Ga naar "Peitie.nl" Tik op het zoekscherm "Ontgassen" en je komt bij de petitie.

****Nieuwsbrief mei 2023 Stichting Tankvaart Dampvrij**

Er is ook een beetje goed nieuws. De minister lijkt wat in beweging te komen als het gaat om een verbod om tot ontgassen te komen. Anders dan veel media doen voorkomen gaat het slechts om een gefaseerde invoering van het verbod op een beperkt aantal gevaarlijke stoffen dat verboden wordt.

Het verbod op varend ontgassen wordt stapsgewijs ingevoerd. In 3 fases zal het verbod op steeds meer stoffen toegepast worden. Restdampen van aangewezen stoffen moeten dan worden afgegeven bij zogenoemde ontgassingsinstallaties.

Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangekondigd dat de verboden van fase 1 en 2 uiterlijk 1 juli 2024 tegelijk van kracht worden.

- ♦ Fase 1: verbod op het ontgassen van benzine, benzeen, aardoliedestillaten en mengsels met meer dan 10% ethanol. Dit zijn de meest vervoerde stoffen.
- ♦ Fase 2: verbod op het ontgassen van ruwe aardolie, ontvlambare vloeistoffen en koolwaterstoffen met meer dan 10% benzeen. Het verbod op deze stoffen gaat in 2 jaar na de 1e fase.
- ♦ Fase 3: verbod op het ontgassen van onder andere aceton, ethanol en methanol. Dit verbod gaat 3 of 4 jaar na fase 1 in.

Marjel Geurts

HUBO Dinteloord

Westvoorstraat 10

4671 CD Dinteloord

Telefoon: 0167 522715

Fax: 0167 522436

dinteloord@hubo.nl

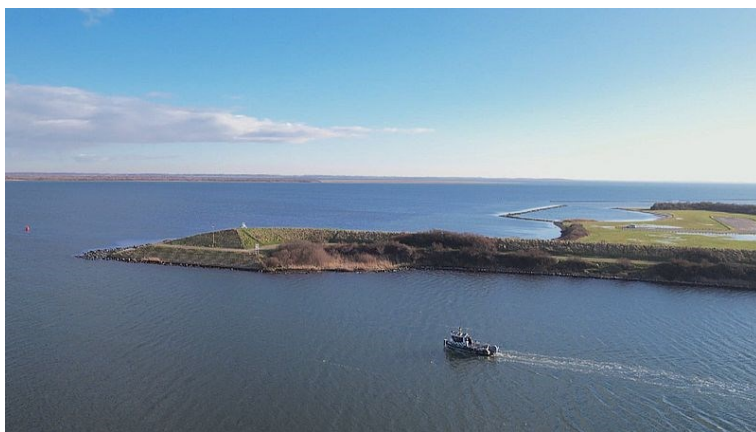


In onze winkel krijg je service, specialiteiten, vakmanschap en een persoonlijke benadering. Dit alles wordt je duidelijk aangeboden. Wij zijn makkelijk te bereiken en tijdens onze openingstijden staan wij je graag met raad een daad bij. Kortom Hubo blijft het vertrouwde adres voor alle klussen.

We laten het Grevelingenmeer doodgaan, terwijl de oplossing voor de hand ligt

Het Grevelingenmeer gaat langzaam dood: de diepere delen hebben een gebrek aan zuurstof. Hoewel hier al sinds 2008 onderzoek naar wordt gedaan en een oplossing gevonden lijkt, gebeurt er niets. En dat terwijl de waterkwaliteit ieder jaar slechter wordt.

Toen in 1971 het Grevelingenmeer, op de grens van Zuid-Holland en Zeeland, door een dam werd afgesloten van de Noordzee stierven plotsklaps heel veel vissen. Een halve eeuw geleden bleek al dat de waterkwaliteit hard achteruit ging.



Het Grevelingenmeer werd in 1971 door een dam afgesloten van de Noordzee

Al 15 jaar onderzoek

Doordat de oude zeearm was afgesloten van de Noordzee, was ook het getijde verdwenen, wat voor een verslechtering van de waterkwaliteit zorgde. Duikers zagen de dode delen op de bodem van het Grevelingenmeer steeds groter worden. Om het tij te keren worden er sinds 2008 herhaaldelijk uitgebreide onderzoeken gedaan naar oplossingen voor het zuurstoftekort. Inmiddels zijn we 15 jaar verder, is onderzoek op onderzoek gestapeld, maar het probleem is nog niet opgelost.

En dat terwijl er al een mogelijke oplossing gevonden is om de waterkwaliteit in het zoutwatermeer te verbeteren: zogenoemde 'waterdoorlaten' plaatsen in de Brouwersdam en de Grevelingendam.

Het idee is om sluizen in de twee dammen als het ware op een kiertje te zetten, zodat het Grevelingenmeer weer in contact komt te staan met de Noordzee en zo zuurstof kan worden toegevoegd aan het water.

En dat is hard nodig, zegt zeiler Harmen van Dorsser. "Als watersporter zie ik dat de bovenlaag van het water goede kwaliteit heeft. We hebben krabben, kreeften, mosselen en oesters. Je kan de onderwaterdieren goed zien, het lijkt allemaal in orde."

Maar schijn bedriegt, waarschuwt de voorzitter van watersportvereniging Herkingen aan het Grevelingenmeer: "We spreken duikers, die geven aan dat het water op diepere delen dood is."

Uitstel tot 2030?

Boswachter Piet van Loon herkent dat beeld. "Er zijn geulen van 14 meter diep", legt hij uit. "De zuurstofloze laag kruipt omhoog, 8 meter onder de waterspiegel zijn al dode delen."

Het lijkt dus alle hens aan dek, maar toch is het plan om de 'waterdoorlaten' te plaatsen nooit tot uitvoering gekomen. Sterker nog: er wordt voor 2030 geen oplossing verwacht, blijkt uit een brief van het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Dat komt omdat in de tussentijd een getijdencentrale op tafel is gekomen. Hoewel in het eerste onderzoek in 2008 met geen woord over zo'n centrale wordt gerept, is in de jaren daarna telkens onderzocht of een getijdencentrale rendabel zou kunnen zijn.

Want, zo dachten overheden, als de dam op een kiertje wordt gezet en er komt een stroming door eb en vloed, dan kan daar misschien een turbine worden geplaatst om energie mee op te wekken.

Zo loopt de oplossing tegen het doodgaan van het Grevelingenmeer steeds vertraging op, ziet zeiler Van Dorsser tot zijn grote frustratie: "Er is zeker drie keer onderzocht of een getijdencentrale rendabel kon zijn."

Dat klopt: nadat verschillende onafhankelijke onderzoekers meerdere keren tegen een getijdencentrale adviseerden, lieten de provincies Zuid-Holland en Zeeland een contra-expertise doen. "De regio had naar aanleiding van het advies van het expertteam van de rijkspartijen behoefte aan nadere duiding", luidt hun verklaring.

In 2019 stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in een interne memo al vast dat de onderzoeken naar een getijdencentrale afleiden van het oplossen van de verslechterende waterkwaliteit. Een jaar later schrijft een ambtenaar in een memo dat de onderzoeksrichting nog steeds niet duidelijk was: "Dit kan je een (nogmaals) verlengde verlenging noemen."

Rijkswaterstaat zegt in een reactie dat beeld niet te herkennen. De uitvoeringsdienst vindt dat onderzoek naar verschillende 'voorkeursalternatieven' zoals een getijdencentrale geen vertraging heeft veroorzaakt.



Hagoort Sails

ORIGINAL DUTCH QUALITY



CRUISE • OFFSHORE • RACE • ONE DESIGN



Fibercon®

All Purpose, High/Low Aspect
Fibercon® of Fibercon® Pro
Vectran bieden jarenlang
zeilplezier voor een scherpe
prijs.



Laminate

Hoge kwaliteit laminaatzeilen
voor fanatieke toerzeilers. Denk
aan Code 0's uit ZL-laminaat of
(rol)genua's uit
CDX Pro laminaat.



Filmless

Filmless-membranen uit Italië.
Deze zeilen zijn dé keuze voor
zowel de fanatieke
wedstrijdzeiler
als de sportieve toerzeiler.

www.hagoortsails.nl | info@hagoortsails.nl | +31 (0)79 342 26 41



Voorlopig geen oplossing

Uiteindelijk besluit minister Mark Harbers van Infrastructuur vorig jaar dat de getijdencentrale er niet komt. Toch lijkt daarmee de kous nog niet af: de provincie Zeeland legt zich namelijk niet neer bij dat besluit.

Volgens gedeputeerde Anita Pijpelink is Zeeland 'bij uitstek de provincie voor een getijdencentrale'. De provincie wil daarom dat de 'waterdoorlaten' zo worden gemaakt dat er in de toekomst alsnog een getijdencentrale in geplaatst zou kunnen worden.

Dat terwijl inmiddels al drie keer is geadviseerd dat een getijdencentrale niet rendabel en technisch onuitvoerbaar is. "Volgens mij was dat 20 jaar geleden ook het motto bij wind- en zonne-energie", werpt Pijpelink tegen.

De taskforce van Rijkswaterstaat gaat intussen vrolijk door: "Eind mei 2023 zal de taskforce haar eindrapport aanbieden." Ondertussen is de waterkwaliteit in het Grevelingenmeer na 15 jaar onderzoek 'geen steek opgeschoten', merkt watersporter Van Dorsser op.

Als voorzitter van watersportvereniging Herkingen heeft hij aan het ministerie van Binnenlandse Zaken gevraagd hoe dit verder moet. De vereniging pacht de haven van de overheid en wil graag weten of er getijden komen, en welk effect dat zal hebben op de haven.

In een brief kreeg Van Dorsser de volgende reactie: "Vermoedelijk zal er niet voor 2030 een nieuw peilbeheer zijn." Een oplossing tegen het doodgaan van het Grevelingenmeer zal vermoedelijk dus nog wel even op zich laten wachten.

Bron: EenVandaag 28 januari 2023

Marjel Geurts

Iemand met een kluitje in het riet sturen

Dit spreekwoord kreeg wel een heel letterlijke betekenis toen Deen Houtepen onze oudste zoon, Stef Verhagen vroeg samen met hem een aantal afgedreven rietkluiten uit onze haven te verbannen voorbij de sluis.

Kon ons Kleine nieuwe rubberbootje direct en met een goed doel worden getest.



Oester Broed Invanginstallaties in het Grevelingenmeer

In 2022 verscheen het alarmerende bericht dat een groot deel van de oesters in het Grevelingenmeer dood is gegaan. Kees van Beveren, voorzitter Nederlandse oestervereniging verklaarde bij Omroep Zeeland dat de situatie 'heel zorgelijk' was geworden.

Waar de sterfte precies vandaan komt, is niet bekend, maar oestersteker Hans Nelis viel het op dat er een rood wier met een soort zuur op de bodem ligt.

Kees van Beveren denkt dat het mogelijk te maken heeft met het lage zuurstofniveau in het meer en hoopt dat het getij terugkomt in de Grevelingen. Hij denkt dat een doorlaat in de Brouwersdam de enige manier is om de oester in de Grevelingen te redden, maar voordat dat gerealiseerd is, zijn we vele jaren verder.

Om oesters te kunnen kweken, worden schelpen op de bodem gegooid, zodat oesterbroed zich daarop kan vestigen. Om dit te realiseren is het voor de oesterkweker een behoorlijke onkostenpost, maar levert het niets op als alles dood gaat.

In de Oosterschelde is de grootste voorraad oesters te vinden, die staan er gelukkig gezond bij, maar voor de sector is de situatie op de Grevelingen echt rampzalig.

Kwekers betalen de overheid ongeveer duizend euro pacht per perceel, wat weggegooid geld is, daarom kloppen zij aan voor steun.

De Nederlandse Oestervereniging heeft een vergunning aangevraagd voor het aanpassen van de oesterpercelen in het Grevelingenmeer. Dit project heeft invloed op een of meerdere Natura 2000- gebieden.

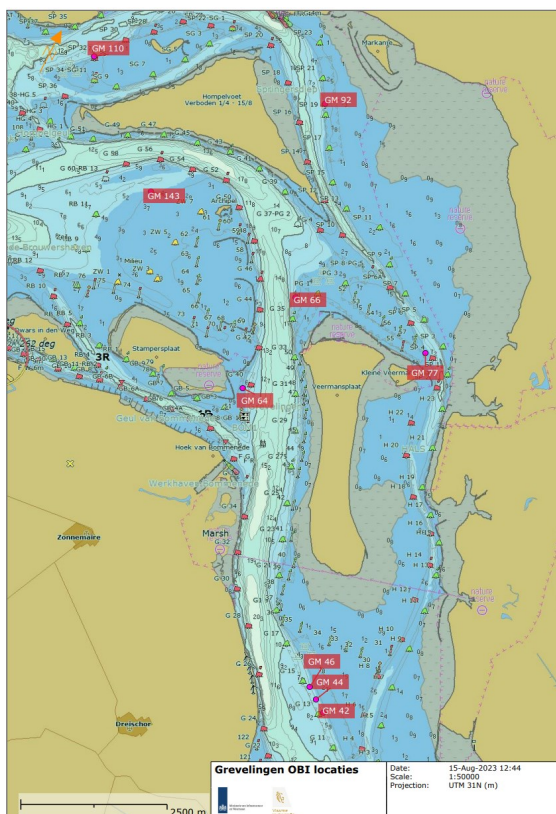
Wat houdt deze aanpassing voor ons als schippers/ recreanten in?

In de Grevelingen zijn Oester Broed Installaties neergezet. De oesterkwekers ondervinden veel schade van de oesterboorder, een slakje dat een gaatje boort in de oester en dan de oester opeet. Roem van Yerseke is een onderzoek gestart naar het voorkomen van dit probleem door oesters op enige hoogte van de bodem te gaan telen. Het onderzoek wordt o.a. begeleid door Hogeschool Zeeland en geschiedt volgens beperkende voorschriften, die gecontroleerd worden door de Visserij- inspectie en Rijkswaterstaat. Er zijn voor dit experiment 9 percelen aangewezen van 10 x 10 meter waar rekken geplaatst zijn.

Op 1 cluster na, staan de rekken in water van tenminste 4 meter diep, dus er is een vrije waterhoogte van 2,8 meter. Elke cluster wordt gemarkeerd met 4 jonen, die roze/ geel gekleurd zijn en mogelijk gemarkeerd met HZ. De clusters vormen geen hinder voor de recreatievaart, op die ene cluster na, die op verzoek van de onderzoekers op ondieper water ligt.

Dit perceel ligt buiten het betonde vaarwater ten oosten van de Stampersplaat (zie kaart, cluster 4 GM, nabij de groene ton G40). Daar is de vrije ruimte boven de rekken 2,1 meter. Het onderzoek loopt tussen heden en 30 oktober 2025. In deze periode zijn niet alle locaties tegelijk in gebruik. Indien het onderzoek positief gevolg heeft, wordt besloten deze vorm van telen een permanent karakter te geven, maar dit hangt af van de gehele inspraakmolen. Het is uiteraard verboden te ankeren op de oesterpercelen, bedenk dat daar de broodwinning van de oesterkwekers ligt.

Lilian Bogaert



Meubelstoffeerderij Rhoon



- Gespecialiseerd in modern en ambachtelijk stoffeerwerk
- Grote collectie leer en meubelstoffen
- Bedschotten en ombouw
- Caravan- en bootkussens
- Binnen 5 dagen retour

Ambachtstraat 2 • Poortugaal • T. 010 501 65 66 • www.stoffeerderijrhoon.nl

Leestip: Een vrouw van staal

Corinne Nijenhuis

Ondertitel: De buitengewone biografie van een binnenvaartschip.

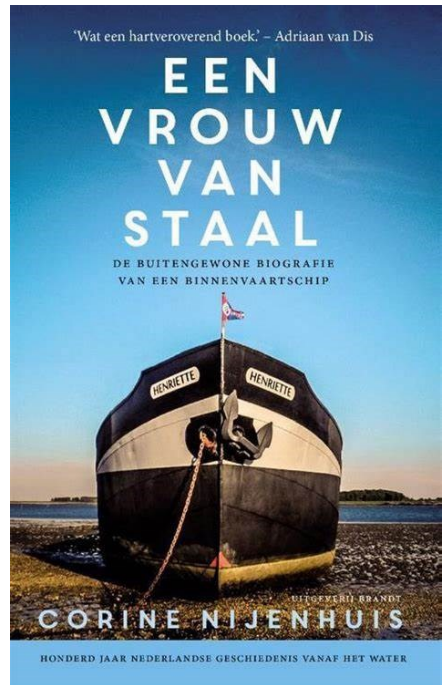
Hoewel ik zelf niks heb met de binnenvaart - oudere schepen vind ik nog wel eens aardig om te zien, en om te horen, maar de moderne tankers zoals die op het Volkerak en zo varen, daar word ik niet warm of koud van- heb ik bovengenoemd boek toch met veel interesse en plezier gelezen.

Het boek is voor het eerst gedrukt in 2015 en het is ook alweer een hele poos geleden dat ik het las, maar de tijd van lekker wegkruipen op de bank met een boek komt er weer stilletjes aan. Vandaar deze aanrader 'van stal gehaald'.

'Een vrouw van staal' vertelt de

geschiedenis van een zeilende vrachtklipper die tot een modern, gemotoriseerd vrachtschip werd getransformeerd, om tot slot te veranderen in een varend woonschip. Over de ruim honderd jaar durende vaart van een buitengewoon binnenvaartschip, en de bijzondere levensdagen van haar vijf schippers: vijf generaties met hun gewoontes en hun lief en leed. Een eeuw waarin niet alleen de Nederlandse binnenvaart ingrijpend veranderde, maar ook het leven aan de wal. En nog een bijzonderheidje: het speelt zich deels ook af op het Volkerak, de sluis bij Beneden- Sas bijvoorbeeld: 'Adrianus zuchtte, het zou tijd kosten Beneden- Sas te passeren. De sluis was zo klein dat er maar één schip per keer geschut kon worden...

De wachttijd werd nuttig besteed. Zittend op kleine krukjes repareerden schippers hun kapotte zeilen... Petronella genoot van de wachttijd. Schippersvrouwen kropen bij elkaar als schapen in de regen. Alle nieuwtjes werden uitvoerig besproken. Ze vertelden elkaar welke kinderen geboren waren, wie getrouwd was, wie overleden. Ze koesterden de herkenning die ze misten wanneer ze weken aaneen met louter mannen aan boord waren. Toch kwamen hun werkelijke zorgen zelden boven tafel; geen schippersvrouw liet ooit het achterste van haar tong zien. (blz. 43, 45)



Adrianus, de eerste van de vijf schippers, komt te overlijden. En omdat het ruim leeg is en de thuishaven niet ver, wordt deze schipper naar huis gevaren, naar Roosendaal. Via het Volkerak en de Steenbergse Vliet.

‘Áls duidelijk werd dat ze een dode vervoerden, zouden ze vast voorrang krijgen bij de waterkering. De dukdalven voor de sluis bij Beneden Sas lagen vol. Wel drie rijen dik lagen de zeilschepen te wachten. Op alle schepen waren de zeilen gestreken, in ieder rondhout hing een zwarte doek. Als op een teken stapten de schippers de gangboorden in namen de pet af, velen sloegen een kruis. De deuren van de sluis stonden wijd open. Zodra de klipper in de schutkolk lag, werden de deuren dichtgedraaid en in plaats van de klomp voor het schutgeld, reikte de sluiswachter Petronella de hand.’ (blz. 93)

Je wordt meegenomen in een – voor velen van ons- onbekende wereld: het dagelijks leven aan boord, twee wereldoorlogen, het grillige en veranderlijke weer waaraan je je vaak moest overleveren, vooral natuurlijk in de begintijd van het schip, de overgang van zeilende naar gemotoriseerde vrachtafvaart; ruim honderd jaar komen voorbij en wat ik zo knap vond/ vind: je krijgt een enorm respect voor die tijd en voor die wereld.

‘Zeilen kon je het niet noemen, dacht Jan. Dankzij het kleine lapje stormfok wist hij zo te manoeuvreren dat de ergste klappen hun bespaard bleven, maar er was geen sprake van voortgang, laat staan van controle. Ze dreven maar wat rond, overgeleverd aan de storm die niet luwde. Jan was zo koud als de dood zelf en toen hij naar Marinus keek, zag hij dat die er niet beter aan toe was. Ze moesten iets warmes drinken, dacht hij, maar geen van beiden durfde weg van het dek. Het schip bleef steigeren en vallen. Even sloot Jan zijn ogen. Hij vroeg zich af wat er met het anker gebeurd was.’ (blz.153)

Maar ook, en zo herkenbaar nu nog, 70- 80 jaren later: *‘Langzaam viel de avond over de Biesbosch. Vogels zwegen na een avondconcert. Nu werd de lucht gevuld met gekwaak van kikkers en geritsel van schuwe dieren in de struiken op het nabijgelegen land. Annigje hield van deze uren. Het was de enige tijd waarin ze zich toestond te mijmeren, al was het maar kort. Voor even was er geen werk, het schip was schoon, de roef aan kant. Ze tuurde over het groene water, en glimlachte. (blz. 185)*

Het is prettig leesbaar, mooi en heel toegankelijk geschreven; uit alles spreekt een oprechte genegenheid voor de binnenschippers en hun harde bestaan.

Maak kennis met Dintelkids

Wauw wat zijn we trots op alle kids die op zondag 17 September aanwezig waren op de kennismakingsdag van de Dintelkids.



De kids worden in twee groepen verdeeld. De kids die al meer zeilervaring hebben, kunnen direct hun optimist in en lekker gaan zeilen.

De andere kids spelen eerst een leuk kennismakingsspel om elkaar te leren kennen. Daarna maken ze ook kennis met De Optimist.

Middels spelletjes in en op het water laten we de kinderen kennismaken met zelfstandig zeilen.

Het Dintelkidsteam heeft die dag echt genoten van alle deelnemers en jullie enthousiastme. We hopen jullie volgend jaar allemaal weer te zien bij de Dintelkids!







50% KORTING OP STALLING

Van 1 mei t/m 30 september

Bij aankoop van alle materialen in onze winkel

TECHNO COMFORT CROMSTRIJEN... DE SPECIALIST VOOR UW SCHIP



De kernactiviteiten van Techno Comfort Cromstrijen zijn:

- Scheepsverwarming van Eberspächer, Webasto en Truma.
- Dieselgestookte cv-ketels van Kabola.
- Scheepsairconditioning.
- Mobiele koeling, koelkasten, koelsets (Coolmatic).
- Energiesystemen, acculaders, omvormers (Victron).
- Reparatie, service en levering voor particulieren en bedrijven (ook op locatie).



Boeienrace 16 september 2023

We blijven leren!

Vorig jaar hadden we best een moeilijke discussie aan het einde van de race bij het opmaken en berekenen van de eindstand. Het ging om de beschrijving van de te zeilen baan, die op meerdere manieren geïnterpreteerd kon worden. Dat nooit meer! Dus dit jaar heeft de zeilcommissie er extra aandacht aan besteed. Concepten gingen diverse malen rond, maar het laatste commentaar ging op de een of ander manier verloren en leidde niet meer tot een aanpassing, die later toch nodig bleek.

Dus het ging weer mis. "Het schip met de Dintelvlag bakboord ronden." Bakboord van het schip met de vlag? Bakboord van je eigen schip? Of bedoelden ze gewoon links, maar gooide de gedraaide wind roet in het eten? En daarna een Whatsappberichtje met aanwijzingen voor de rest van de baan. Heel modern, maar dan moeten de servers wel meewerken en die berichtjes ook meteen doorgeven. Dat blijkt toch niet altijd te gebeuren. Gelukkig waren er genoeg schepen om te volgen voor diegenen die het berichtje niet ontvingen.

Conclusie: Duidelijk met woorden beschrijven wat je bedoelt, is en blijft een kunst. Of we het ooit gaan leren is de vraag. Volgend jaar gewoon maar weer een kaartje? En op een andere manier puzzelen? Of hoort dit er eigenlijk gewoon bij en draagt het bij aan de energiverende gesprekken bij de BBQ?

De boeienrace begon natuurlijk wel twijfelachtig. Vrijwel geen wind en met de verwachting dat het niet beter zou worden. Van de 38 schepen besloten er 18 om in het eerste kwartier na 11 uur te vertrekken, meer dobberend dan zeilend.



Maar natuurlijk nam de wind juist wel toe (eigenlijk net als vorig jaar). Sterker nog, het werd uiteindelijk echt een prima windje. Een voordeel voor de 4 schepen, die zo slim waren om pas na meer dan 30 minuten te vertrekken. Hadden ze nog langer gewacht, dan hadden ze nog meer voordeel gehad. Maar dan moesten ze wel de eerste boei bij de havenuitgang aan bakboord laten. Twee van de 4 schepen, die laat vertrokken, hebben dat in hun haast verzaakt en moesten daardoor gediskwalificeerd worden.

Het schip met de Dintelvlag, het eerste merkteken, was goed zichtbaar en snel gevonden. Logischerwijze zou je het schip aan stuurboord laten. Maar zoals hierboven beschreven, kon je de tekst ook anders lezen. Een aantal schepen besloot om de boei aan bakboord te laten (en er dus een rondje omheen te zeilen) met de stille hoop dat zij slim waren en de rest gediskwalificeerd zou worden. Dat leverde ook nog wat gevaar op door kruisende schepen.

Niet handig. De wedstrijdcommissie moest de onduidelijkheid in de beschrijving erkennen en heeft uiteindelijk beide rondingen goedgekeurd.

Daarna was het duidelijk genoeg hoe de twee gates genomen moesten worden en de laatste boei gerond. Het woei toen al lekker. Velen maakten er gebruik van door nog even een extra rondje te zeilen. Wat een mooie dag.

De boeienrace is gewonnen door het vrouwenteam van de Nossa. Mooi zo, eindelijk, de wereld verandert en de boeienrace verandert mee. Dit wordt vereeuwigd en vastgelegd op de wisseltrofee. Tweede werd Zimau en derde de Plexat.

De BBQ was druk bezocht met meer dan 70 eters. De BBQ's deden het goed en er was vlees en van alles in overvloed.

Dank voor de organisatie en iedereen die zijn handen heeft uitgestoken. In het speciaal de dames, die op het havenhoofd de tijden hebben waargenomen.

Paul Hagens

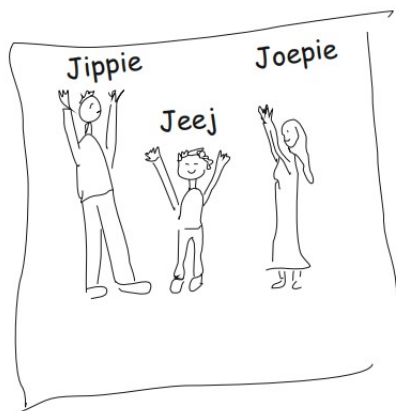
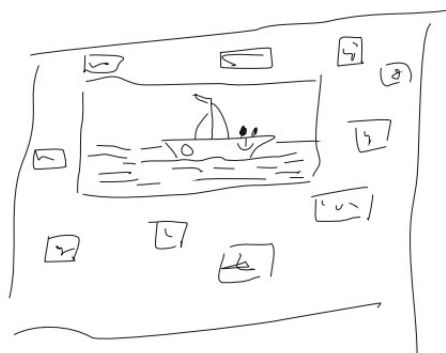
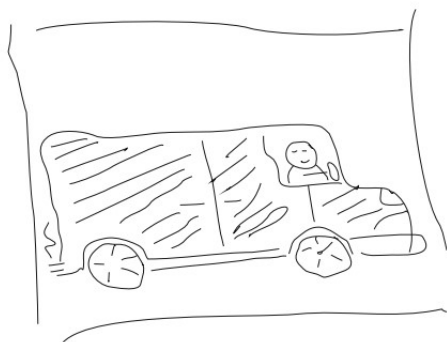


- Stalling binnen / buiten
- Polijst en wax systemen
- Schade herstel

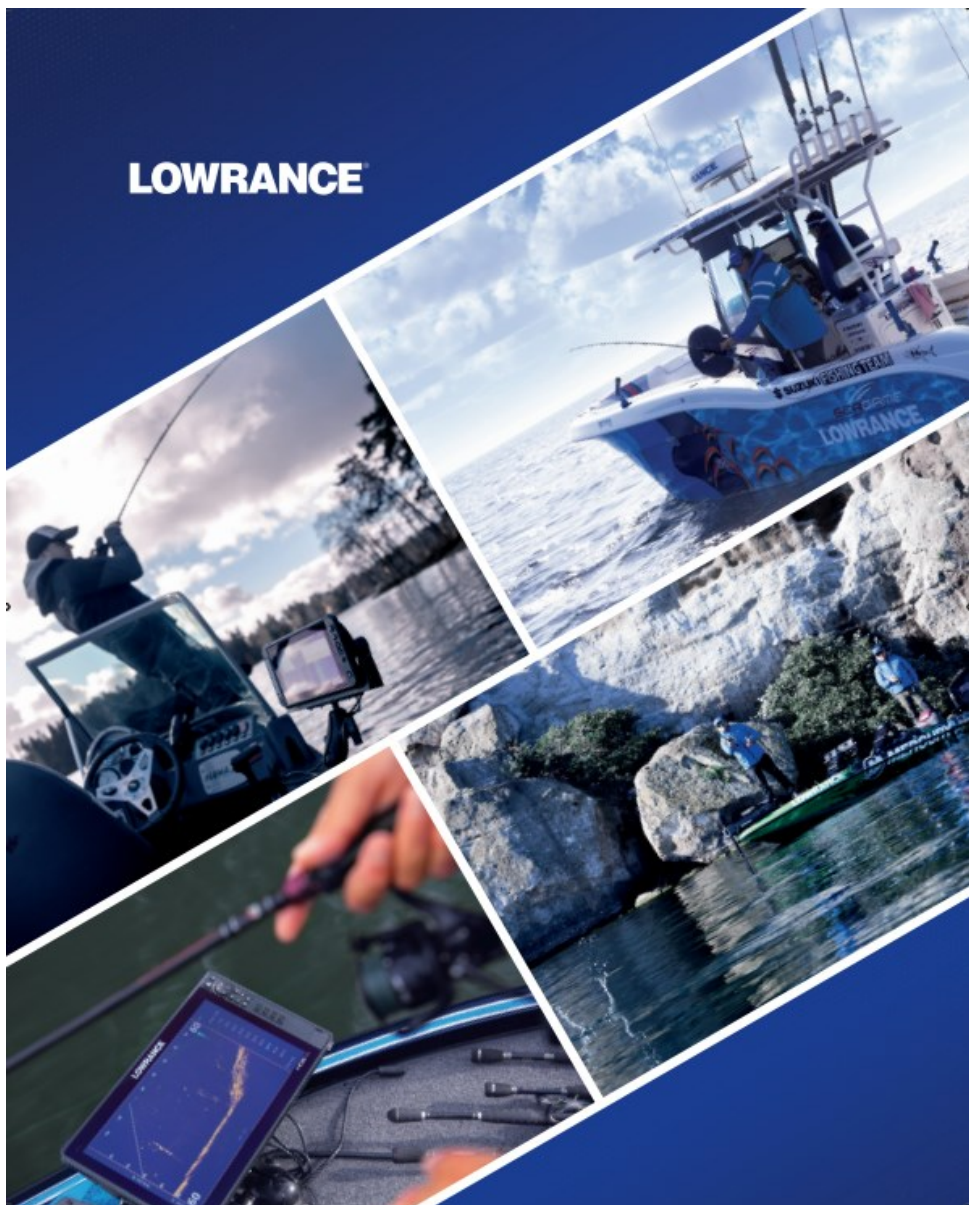
- Wasserij kappen en zeilen
- Antifouling systemen
- Teakdek reiniging

- Wassen / periodiek onderhoud
- Interieur reiniging
- Webshop

Tel: 0167-528549 Internet: www.vanweijenmaritime.nl info@vanweijenmaritime.nl



LOWRANCE





SIMRAD®



White Whale

Y A C H T B R O K E R S

**U krijgt van ons
de maximale kans
op verkoop!**

- 80% buitenlandse kopers
- Gratis foto's en gratis adverteren op 30 websites
- Ook vanuit eigen ligplaats
- Inruil vaak mogelijk

Kijk op www.WWY.nl wat wij graag voor u betekenen.



Woensdagavond zeilwedstrijden op het Volkerak in 2023: Een Seizoen van Verrassingen en Overwinningen

Toen de eerste avondwedstrijdavond viel over het Volkerak, verzamelden zeilboten vanuit alle hoeken zich. De wind waaide zachtjes, de zeilen wapperden, en de atmosfeer was geladen met opwinding.

De Eerste Slag

De competitie begon sterk met “Witte Wind”, geleid door Paul Hagens, die de allereerste race won. Op zijn hielen zat het sterke team van “Orion” en de vastberaden ‘Vic’s Blue’. Elk van deze teams zou gedurende het seizoen blijven strijden voor de toppositie.

De Opkomst van ‘Blue Ocean’

‘Blue Ocean’, met Dirk Alofs aan het roer, maakte al snel naam met twee overwinningen. Tegelijkertijd zorgde team ‘Nosy-Be’ onder leiding van Stefan Dackus-Wirken voor opschudding met zijn tactiek en veroverde ook een overwinning.

Midden in het Seizoen

Terwijl de competitie vorderde, zagen we teams zoals ‘Ardea’, ‘Big Wish’ en ‘Freestyle’ hun zeemanschap en strategieën verfijnen. ‘Tempor’ en ‘Whisky Mac’ toonden hun vaardigheden op het Volkerak, met ‘Forestal’ en ‘De Roos’ die steeds weer hun vastberadenheid toonden.

‘Frommes’, ‘Daybreak’ en ‘Avanti’ waren eveneens sterke deelnemers. Hoewel ze misschien niet altijd de hoogste posities behaalden, speelden ze een cruciale rol in het dynamische verloop van de races.

De Grande Finale

De spanning bereikte een hoogtepunt in de laatste race. Elk team, van ‘Blue Boat’ tot ‘Winddrifter’, had nog één kans om te schitteren. Het was ‘Vic’s Blue’ die als overwinnaar uit de bus kwam, maar elke deelnemer had zijn momenten van glorie.

Na een seizoen vol uitdagingen, verrassingen en onvergetelijke momenten, stonden de kampioenen vast:

De totaaluitslag na 8 wedstrijden:

1	Orion	Schipper: Ronald Rovers
2	Blue Ocean	Schipper: Dirk Alofs
3	Witte Wind	Schipper: Paul Hagens
4	Vic's Blue	Schipper: Jan den Hertog
5	Nosy-Be	Schipper: Stefan Dackus-Wirken
6	Blue Boat	Schipper: Marc Huijgens
7	Ardea	Schipper: Bas de Vooght
8	Big Wish	Schipper: Richard Broeks
9	Free Style	Schipper: Hans Agterdenbos
10	Tempor	Schipper: Onno Schmitz
11	Whiskey Mac	Schipper: Mark van Boxsel
12	De Roos	Schipper: Fokke Westebring
13	Forestal	Schipper: Mano Verheesen
14	Frommes	Schipper: Martin van de Wolf
15	Daybreak	Schipper: Willem Barneveld
16	Avanti	Schipper: Antoine van der Weegen
17	Winddrifter	Schipper: Gert-Jan van Dijk

Terwijl de avond viel, na de prijsuitreiking, en toen de zon een gouden gloed over het Volkerak wierp, kwamen de zeilteams en supporters samen voor een gezellige BBQ. Lachende gezichten, het knetteren van het vuur en de geur van gegrild vlees vulden de lucht. Het was de perfecte afsluiting van een seizoen vol spanning en gezelligheid.

Mark van Boxsel

Belangrijke Telefoonnummers



Hulpdiensten (Politie, Ambulance, Brandweer, KNRM) bij noodgevallen

 112

KNRM

In nood op het water, neem dan contact op met de Nederlandse Kustwacht.

 0900-111

VHF 16 Nederlandse Kustwacht

VHF 70 (procedure via DSC alarmknop).

Download de “KNRM helpt app” op je smartphone.

Politie

Politie Landelijk Algemeen

 0900 88 44

BST Bergingsbedrijf

Redding, zoekacties, Brandweer en Ambulance op het water

 +31 (0) 167 52 32 88

VHF 10

VHF 16

Huisartsenpraktijk Dinteloord

Westvoorstraat 56-58

4671 CE Dinteloord

 +31 (0) 167 52 22 55

 +31 (0) 167 52 47 95 (Spoednummer)

Huisartsenpost Roosendaal

Na 17:00 en in het weekend.

Boerhaavelaan 21 (dit is naast het Bravis ziekenhuis)

4708 AE Roosendaal

 +31 (0) 165 53 02 00 (Let op! Altijd eerst bellen)

Bunkerstation

Dintel



Dintelsas

olie en vetten

levensmiddelen

scheepsbenodigdheden

Telefoon 0167 522535

b.g.g. 0167 522872

zondags gesloten

DELTA ACCU'S

'n goede start

**Bergen op Zoom
Tel. 0164 - 233373**

