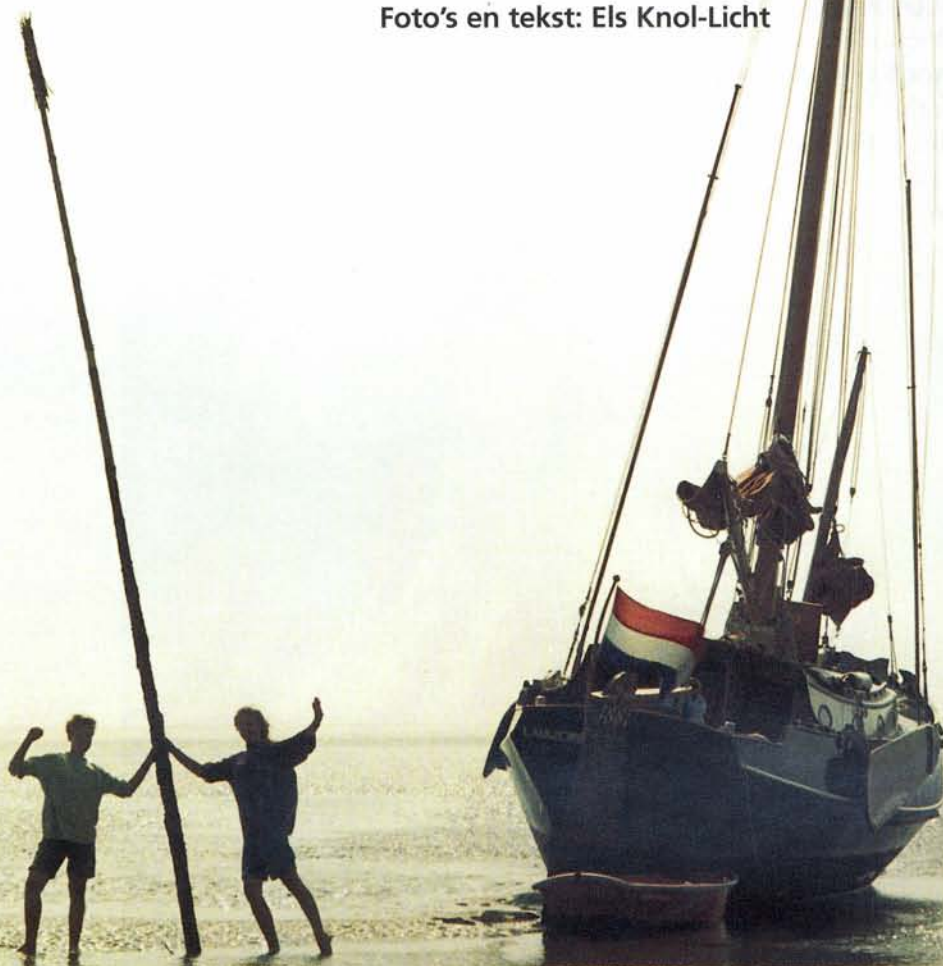




# 25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



Foto's en tekst: Els Knol-Licht



Het eerste zeilseizoen in 1977 was, wat het weer betreft, niet zo'n dendereend jaar. Er viel veel regen. Hoe heerlijk is dan een ruim schip, droog van boven en beneden als je anders gewend bent. De kinderen, toen net drie en ruim vier, speelden naar hartelust binnen op de vlakte in het vooronder of vielen in slaap. We hadden er geen kind aan, wel onze handen vol aan een, naar bleek, overtuigd schip. De ree-finrichting was nog niet voor elkaar. Dat hebben we geweten.

*Een Noordwesten wind. Ruimend naar Noord, kracht 4-5. Met de ebstroom verlaten we de luwte van Terschelling, doel Texel. Het Schuitengat blijkt net niet te bezeilen, er staat een tijzeetje (we kennen dat fenomeen eigenlijk nog niet), moeten een slag maken. De veerboot komt eraan. De schouw hebben we nog niet in de vingers, het zeil en de krachten zijn te groot. Als de veerboot met zijn helse golven gepasseerd is, halen we even diep adem. Dit hebben we gehad. Straks in de Vliestroom hebben we de wind ruimer en is de geul breder. En... stroom mee! Wat zo aanlokkelijk lijkt, blijkt niet te kloppen. Met ruimere wind is het schip super loefgierig. Niet te houden op het roer, zeker niet voor lange tijd. Texel lijkt opeens erg ver weg. Dit is niet vol te houden. We keren terug. Op de motor. Vertwijfeld. Is dit het schip dat we gewild hebben?*

### DERDE RIF IN GROOTZEIL

We hebben betere tijden afgewacht en besloten weer het binnenwater op te zoeken. Als ik er nu aan terugdenk en weet wat voor tijzeën we later nog te doorstaan hebben gekregen, dan heeft het niet aan de weersomstandigheden van toen gelegen. Wij moesten dit schip nog de baas worden. Dat is in de loop der jaren gelukt. Conclusie achteraf: ongereefd met ruim windkracht 4 is teveel voor dit schip op open water, bovendien stond het zwaard verkeerd. Het stond te ver naar voren, terwijl we zonder kluiver voeren.

Met het derde rif in het grootzeil hebben we niet vaak gevaren. Wel uitgeprobeerd met windkracht 7 aan hoger wal op het Lauwersmeer. Dat ligt lekker stevig. Vorig jaar in Denemarken hebben we het echt kunnen benutten om een 'slecht' stuk over te kunnen steken om een haven te bereiken. Alleen op motor durfden we dat niet aan. Dan hadden we nog meer dagen verwaaid moeten blijven liggen achter de bommen bij Fanø sund. Ook al 'speelden' daar bruinvissen en zagen we prachtige regenbogen, we wilden wel verder.

### ONGELUKJE

Onder gunstige omstandigheden zeilen we later op het IJsselmeer. Het gebeurt dichtbij ons favoriete Stavoren. De jeugd klimt en klautert, alom plezier. Totdat het kajuitdeurtje dichtklapt door het hellen van het schip en/of het gewicht van onze driejarige Joske. Gehuil. Tot onze schrik blijkt het topje van haar duim met nagel en al nog aan het koperen scharnier te zitten als we het deurtje weer in de klemsluiting drukken. Van

afschuw gauw zakdoek over het duimpje. Snel aftuigen. Full speed naar sluis, waar het goddank niet druk is. We kunnen zelfs direct de sluis in varen. Geluk bij een ongeluk. De sluiswachter belt de dienstdoende dokter in Koudum. We zijn net geschut en de man is er al.

Aan het deurtje zit sindsdien ook een haakje, dat we bijna nooit



Wij pakken nog een 'avondtje': boot en kinders op één oor.



Driedubbel gereefd. Foto Fred Licht.

meer vergeten vast te zetten. Het nageltje is weer aangegroeid. Het duimzuigen was gelijk over. De andere duim 'smaakte' niet. De stakker.

Het tweede seizoen verloopt zonder noemenswaardige 'kleerscheuren' zodat de gedachte aan 'Denemarken' begint te groeien. Na nog een jaar de Duitse wadden beginnen we ons geestelijk voor te bereiden op een langere tocht. In 1979 zal het gebeuren:



Ochtendstond onder Juist.



(Reserve)anker en tros aan dek.

## ROER WEG

Met een voorspelling van NW 5-6 zeilen we overdreven gereefd, in het begin van de middag en vakantie, vanuit Lauwersoog in Oostelijke richting met wind en het opkomende water mee. Er staat genoeg water om hier en daar wat af te steken. Volgens mijn aantekeningen zou het om 16.15 HW zijn op Borkum en passeerden we om 15.00 uur Noordpolderzijl. Bij de Eems gekomen dachten we in één slag van de Ra, over de ondiepte Meeuwenstaart, naar de Fisherbalje te kunnen. De Eems was weliswaar roeriger dan het wad, maar met dit hoge water en de aangegeven ondiepten op de kaart, leek het geen probleem. Bovendien meenden we in het boek van Jan Heuff gelezen te hebben dat het kon. Het kon dus niet.

Achteraf, als we toen wisten wat we nu uit ervaring weten, hadden we het moeten kunnen zien aan de omkrullende golven. De motor hadden we al bijgezet om aan de wind voortgang te houden, want we waren te zwaar gereefd. Gegeven de omstandigheden lokte de snelste en kortste weg naar de haven. Rinske klaagde over buikpijn (beginnende zeeziekte?).

Vermoedelijk heeft het roer al eerder grond geraakt en is toen de borghen gebroken. Ik had wel een bons gevoeld, maar gedacht dat het bijbootje een schuiver over de golven had gemaakt en daarbij tegen het roer aan was gekomen. Voor ik besepte dat dat bij deze koers en lengte van de sleeplijn niet mogelijk was, stond ik met lege handen. Helmstok en roer waren opgelost in het niets. Ik moet raar hebben gekeken, want Rinske verdween schielijk huilend naar binnen. Luuk zei 'daar gaat de vakantie'. Ik heb nog een glimp opgevangen van het roer en toen waren er alleen nog maar op branding lijkende golven. Ankeren op deze plek leek zeer onaantrekkelijk, we zeilden nog. Dus zeilden we zo goed en zo kwaad als het ging zonder roer door in de hoop en verwachting in dieper water te komen. Alleen beseften we wel dat we zo geen haven binnen konden lopen, dus hulp hadden we wel nodig. Een marifoon bezaten we nog niet, wel een assortiment noodseinen. De oudste, overjarige, vuurpijl werd eerst geprobeerd (Groninger zuinigheid) en die deed het nog. Er was scheepvaart op de Eems, dus de vuurpijl werd vast wel gezien. We zagen evenwel geen koerswijziging in onze richting. Aangezien wij ogenschijnlijk 'vrolijk' voort zeilden kon men zich wel eens gaan afvragen, waar het noodsein vandaan gekomen was. We 'goiden' er een handstakelicht tegen aan. Dat had effect. Naar later bleek dacht het reddingstation Borkum dat er brand aan boord was en rukte met extra spoed uit. Ondertussen hadden wij dieper water, aan de andere kant van de Meeuwenstaart, bereikt. We gooiden het anker uit en streken de zeilen. Daar lagen we dan te hobbelen.

We zagen dat zich een klein bootje losmaakte van een grote boot. Het kwam onze kant op. Aangezien er geen direct levensgevaar was, konden we ons groot houden tegenover de kinderen, die goed in de gaten hadden dat er iets niet klopte. Ik zag in de verte ook de reddingboot van Borkum al aankomen en pakte het filmtoestel. Joske (5) zei dat ze trilde en Rinske (6,5) dacht dat de kindertjes op school zouden huilen als ze het vertelde. Ze wou later geen boot. Joske had het over auto's die over de kop gingen. Wat natuurlijk veel erger is. Luuk was op het voordek bezig voorbereidingen te treffen voor het vastmaken van een sleeplijn om de mast. Al snel raakten ook de meisjes in de ban van de aanstormende reddingboot. Een loodsbootje was inmiddels al bij ons in de buurt en gaf aan de reddingboot door wat er aan de hand was. Een sleeplijn werd overgeschoten en door Luuk

belegd. Terwijl de reddingboot al begon te trekken moesten we samen het anker inhalen. Ik realiseer me nu dat we indertijd nog ankerden met een dikke nylon ankertros met een anker dat aan dek klaar lag voor gebruik. Zo inhalen gaat vlotter, dan met een ankerketting via de ankerlier mogelijk was geweest. Geluk bij een ongeluk. De reddingboot zette er flink de sokken in toen de sleeplijn eenmaal strak stond. Waarschijnlijk hebben we nooit meer zo snel gevaren. De hekgolven krulden zich op dekhoogte achter het 'kale' achterschip; als het bijbootje vleugels had gehad zou het zijn gaan vliegen. Het leek elk moment los te kunnen komen van het water.

Behalve het ervaren van een soort eufoor gevoel, konden we niets. Niets anders dan het gebeuren meemaken. Leuk of niet leuk. En filmen. Om zes uur lagen we, toch aangeslagen, in de Schutzhafen van Borkum. Het begin van de vakantie. Gelijk het einde?

Goede raad en hulp kwam uit onze thuishaven Lauwersoog. Van Gerard en Janny Dubois met hun toenmalige INDEWEER. Zij boden spontaan hulp aan door van Lauwersoog te komen en ons van Borkum naar Delfzijl te slepen. Telefonisch bestelden we bij Westerdijk een nieuw roer. Na tien dagen vervolgen we onze vakantie, zij het niet naar Denemarken, maar wel met een nieuw roer dat voorzien was van aanmerkelijk langere vingerlingen en een betere borging. Westerdijk wilde er aanvankelijk niet aan. Het was geen gezicht, die lange vingerlingen, zeiden de bouwers. Ze hadden zeker nooit een schouw zonder roer gezien. Dat is pas een noodkijk. Dit roer zit er na al die jaren nog steeds aan en we hebben in de loop der jaren wel vaker grond geraakt met het roer. Over het oude roer hebben we nooit meer iets vernomen.



Beleggen van sleeptros.



## GELUK BIJ EEN ONGELUK

Twintig jaar later worden we weer door een Duitse reddingboot binnen gesleept. Het is 1999 we zijn voor de zoveelste keer op weg naar de Oostzee. We gaan, zoals we zo langzamerhand gewend zijn, zonder omhangen op eilanden en in havens linea recta via het Duitse wad naar de Elbe. Alles lijkt mee te zitten: wind, mooi weer en met twee hoogwaters bij daglicht schiet het lekker op. Als we vastlopen zwemmen, zonnen, pimpelen en koken we. Geen vuiltje aan de lucht. Perfect getimed bereiken we na een tijstop de Weser en steken zeilend over met de prille ebstroom en willen de zuidkant van de dam ronden. Er blijkt echter toch al een behoorlijke stroom te staan. De motor wordt bijgezet en op flink vermogen lukt het ons zonder al te veel weggezet te worden de dam te ronden. Dan hebben we weer stroom mee. De motor gaat uit. Er staat een noord westelijk windje waarmee we het noordelijker gelegen begin van de prikkenroute over het Elbe Weser Watt ondanks stroom mee niet tijdig op zeil kunnen bereiken. Dus de motor gaat weer aan en de zeilen gaan omlaag. Het zicht is goed. De drie bij elkaar staande 'beginprikken' ontdekken we al gauw met de kijker. Eigenlijk hebben we geen tijd over als we het Watt nog 'op' willen om een nachtelijke droge tijstop te maken. We geven de gashendel nog een tikje en hebben dat nog maar net gedaan of we horen een toetertje. Wat is dat? Luuk heeft al snel in de gaten dat het een alarm van de motor is. Het koelwaterlampje brandt. Geen koelwater? Tijd om lang na te denken hebben we niet. De motor moet onmiddellijk uit. Het anker ook. De stroom heeft snel vat op de boot. Het is er dieper dan we gewend zijn op het wad. Het duurt dan ook even voor het boeganker met twintig meter ketting pakt. Gelukkig blijven we vrij van een boei en houdt het anker voor we al te ver teruggedreven zijn. Het motorluik gaat open. We draaien de koelwaterdop voorzichtig los en dat voorkomt een spuitfontein in het gezicht. Stoom en sissende geluiden ontsnappen. Luuk ziet geen koelwater, behalve dat wat uit de koelwaterpomp lekt. Ik denk een reddingboot te zien. In 'onze' geul, we liggen in zijn koers. Via kanaal 16 doen we een oproep. Geen enkele reactie. De boot nadert wel. Het is er wel degelijk één. Dan maar breed armzwaaien. Ze naderen en gaan langzamer varen om ter hoogte van ons te stoppen. "Was ist los?" Luuk meldt dat we een koelwaterprobleem hebben en dat de koelwaterpomp het waarschijnlijk begeven heeft. Ik vraag me af hoe hij dat kan weten, maar goed ik heb geen verstand van motoren en hij wel, dus zal hij het wel weten. De reddingboot biedt een sleep aan naar Bremerhaven. Dat is hun basisstation en daar zijn ze naar op weg. Zo hangen we binnen een half uur nadat het euvel zich voordeed achter de reddingboot. Dan pas zien we de donkere onweersluchten die boven land hangen. Als de bui losbarst, net voor we Bremerhaven binnenlopen, zijn wij wat blij dat we niet op het Elbe Weserwad zitten met een onbruikbare motor!!

Het was einde middag. Er stond gelijk een monteur op de kade die al was gewaarschuwd door de reddingbootmensen. Luuk had de motorgegevens en het onderhoudsboekje aan boord. Het te vervangen onderdeel, inderdaad de koelwaterpomp, was in de wijde omgeving niet te krijgen. Met die boodschap kwam de monteur de volgende ochtend terug. Hoe heerlijk om dan over een mobieltje te beschikken, de importeur in Nederland te kunnen bellen, waar je anders altijd nieuwe filters bestelt. Wachten

op het verlossende telefoontje terug. De voorraad is net op. Maar...morgen wordt een vrachtwagen verwacht met onderdelen en het zou kunnen zijn dat... Inderdaad de vrachtwagen komt, er zitten de juiste waterpompen bij. Ondertussen hadden we al bedacht dat sturen per post geen optie is. Dat duurt ons veel te lang. Autohuren en zelf halen? Het is weliswaar geen ElbeWeserWatt-weer, maar hier liggen aan de kade is ook niet alles. Het water klotst, na elk passerend schip, heen en weer tussen de hoge stenen kaden en er vaart nogal wat langs. Het schip onbemand achterlaten kan ook niet. Contact met de familie in Nederland bracht uitkomst. De zus van Luuk en haar man boden aan dat ze wel in waren voor een ritje van Hengelo (waar ze wonen)-Nijmegen (fabriek)-Bremerhaven. Diezelfde dag nog werd het onderdeel voor sluitingstijd van de fabriek in Nijmegen opgehaald. De volgende ochtend om tien uur stonden ze al op de kade met een doos. We hadden nog niet eens de koffie klaar. De monteur gelijk gebeld en die kwam een uur later. De doos bleek te bevatten wat we nodig hadden. We ontdekten dat de koelwaterpomp een smeernippel had en dat stond niet in het onderhoudsboekje. In geen twintig jaar was daar vet ingegaan! 's Middags konden we weer varen.

De weersverbetering zat er aan te komen, maar het lokte nog niet om de Weser op te gaan. Bovendien was het nog opkomend water. Al eens eerder waren we binnendoor gegaan, maar dan



Je moet er toch niet aan denken dat de top eraf is.

op terugweg met tegenwind, dat was goed bevallen. Dus gingen we aan de slag om de mast te laten zakken, ook al hadden we ons heilig voorgenomen dat alleen nog maar in het najaar te doen als de boot de wal op ging. En net tegen de tijd dat we ook bijna zover zijn dat we kunnen gaan varen zien we dat de waterkeerdeuren onder de brug dicht gaan ....! Waarom, wisten we op dat moment niet, dat we ietwat baalden weet ik nog wel. Vlak ervoor was er nog een Nederlandse aak met achter een lang uitstekende mast ons voorbijgevaaren. Zelf schuiven we de mast altijd naar voren, omdat we het ooit eens doodbenauwd hebben gehad door dat uitsteeksel. Je kunt het niet beschermen bij aanlegmanoeuvres van anderen. Ook hebben we eens de wimpel moeten bevrijden die ergens achter bleef haken. Vreselijk. Maar nu konden wij niet verder en zij wel ....dachten we. De sluiting bleek in verband te staan met de hoge waterstand. Springvloed. Ook zonder keerdeuren hadden we niet verder gekund. De doorvaarthoogte onder de nog komende bruggen en de eerstvolgende hefsluis was te gering. Toen na vier uur wachten het waterpeil weer voldoende was gezakt, gingen de keerdeuren weer open. We ontdekten de aak na de volgende brug. De masttop was afgebroken, want ze waren ermee blijven haken onder de brug. Wij voeren ze 'sterkte wensend' verder.

## AANVARING

Het was nog in de beginjaren dat we met de *Weerlicht* voeren toen we 'aangevaren' werden in het begin van een wedstrijd buitendijks.

*De ander naderde over bakboord, met zo'n muur aan bruin zeil. Geen houden aan, roepen hielp niet. Wat we niet voor mogelijk hielden gebeurde. Ze zagen ons niet. Wij konden geen kant op. Achteraf hadden we onmiddellijk de motor aan moeten zetten, maar ja, de wedstrijd is nog geen kwartier bezig, je maakt een overstag manoeuvre vanwege de dijk. Het water is hobbelig en het schip komt min of meer recht in de wind stil te liggen. De grootschoot staat vast en de fok is te snel doorgetrokken. We komen niet weg, zien het gevaar op ons afkomen en pogen nu nog de fok aan stuurboord bak te krijgen om terug te vallen op de koers van de aanstormende schokker. Het mag allemaal niet baten, we zijn te laat en met volle snelheid boort de kluiverboom van het andere schip zich in onze fok, gevolgd door de dreun van de scherpe schokkerstevan in ons boeisels even voor de midscheeps. Ontredderd drijven we aanvankelijk samen richting dijk. Motor in achteruit biedt soelaas. Het duurt even voor de schepen los van elkaar zijn. Hun anker 'pikt' van ons voordek een nylonankertros mee. Er komen messen aan te pas. De wedstrijd is voor ons afgelopen.*

Later hebben we geleerd met de schouw in een vloeiende beweging overstag te gaan, de fok bak te houden totdat de boot duidelijk over de ander boeg valt en de grootschoot 'vier gereed' in de hand te nemen als afvallen misschien nodig is. En altijd uitkijk houden, ook over bakboord liggend.

De schade (o.a. deuk in de huid en een scheur in het teakhouten potdeksel) is toendertijd in overleg met de verzekerings-expert gerepareerd. Achteraf toch niet grondig genoeg, want na een paar jaren kwamen roestsporen onder het potdeksel van-



Ook de jeugd wordt beziggehouden '88.

daan. Alleen als het potdeksel er destijds was afgehaald, gelijmd en opnieuw gemonteerd was, dan was ons elk voorjaar veel werk bespaard gebleven. Pas afgelopen winter hadden we de moed om het bewuste deel van het potdeksel helemaal los te halen. Als u dit leest hoop ik dat het er weer netjes en voor lang op zit.

## AAN DE HAAL

In tegenstelling tot het varen op het wad, hebben we op de Oostzee enige minder goede ervaringen met ankeren. Het is meer dan eens gebeurd dat de boot aan de haal ging, nadat we rustig een nacht voor anker hadden gelegen. Je kijkt raar op als je zit te ontbijten en je voelt onbewust dat er iets verandert. Een blik naar je houvast in de omgeving is voldoende om argwaan te krijgen. We lagen toch daar??? Tegenwoordig zoeken we bewust naar een lichte plek op de bodem om het anker te laten vallen, zodat we zeker weten dat er geen waterplanten zijn. Het Oostzee water is er helder genoeg voor. Een alternatief is een ander anker kopen. Een stokanker zou in dit soort situaties goed vol-  
doen. Wij houden het bij onze poolankers en waakzaamheid.

*De allereerste keer dat we in Deense wateren kwamen, werden we door omstandigheden genood tot ankeren nabij Høruphav, in een baai ten zuidwesten van Sønderborg. Dat was in 1983. We waren die dag voor onze en kindermaatstaven al een hele tijd onderweg. We hadden geen zin meer in het laatste stuk opkruisen naar Sønderborg. Op de kaart lokte een beschutte baai. Visioenen van zwemmen en ontspannen. Zo gezegd zo gedaan. Tot onze geruststelling zien we daar al twee geankerde boten liggen. Wie schetst onze verbazing als dat twee Nederlandse platbodems blijken te zijn. Bij nadering blijken het zelfs opvallend vertrouwd voorkomende boten. We herkennen er de lijn van een 10 m Westerdijk schouw in. De één, zoals wij met kajuit en drie ovale raampjes, de ander in vissermanuitvoering. In de daarop volgende week treffen we de boten weer en noteren de namen in ons logboek: het zijn Het Dorstig Hert en Piscator.*

Vorig jaar op de reünie in Eernewoude troffen we de families Van der Ree opnieuw. In de Spiegel heeft een verhaal gestaan over *Het Dorstig Hert*, het schip dat altijd in onderhoud is gebleven bij Westerdijk en dat nu volledig is aangepast aan wedstrijd-



den (zie SdZ 2000.5). Onze twee kuiplieren voor de fokke- en soms kluiverschoot steken schriel af tegen de 13 lieren die *Het Dorstig Hert* sieren. Toch lijkt het ons niet begerenswaardig. Een aanpassing die wij wel eens overwegen is een stel bakstagen. En een rolkluiver of leuvers aan de kluiver. Afgelopen winter is dat laatste gebeurd. Of de hanteerbaarheid hierdoor beter wordt moeten we deze zomer ervaren. Een avontuur zoals verleden jaar op de Oostzee hoeven we niet weer.

We zeilden met alles op, dus grootzeil, fok en kluiver, onder de beschutting van de Deense westkust omhoog met bestemming Arhus. 's Ochtends met slap achterlijk windje vertrokken we bij Juelsminde. De wind ruimde terwijl de koers iets noordelijker werd. Het treinde halve wind erdoor, lekker op één oor en gemakkelijk op het roer. Totdat allengs de wind wat vlageriger werd en toenam en wij ons begonnen af te vragen hoe lang dit zo door kon blijven gaan. Het sturen begon veel inspanning te vergen om de vlagen op te kunnen vangen. Het begon wat ongemakkelijk te worden. Temeer daar de kust en daarmee ondiepten dichterbij kwamen. We moesten eigenlijk halve wind blijven varen. Conclusie: we voerden te veel tuig. Dus moest de kluiver neer. Luuk naar voren. Je beseft dat we op zo'n moment onderbemand zijn. Het strijken van een vliegend gevoerde kluiver is een crime. Van in de wind leggen was geen sprake, omdat Luuk dan door een klapperende fok verwond of van dek geslagen kon worden. Bovendien was ik bevreesd voor de golven van een snel naderende veerboot. Kluiver in luwte van fok en grootzeil naar beneden halen was er niet meer bij omdat we niet konden afvallen vanwege de nadering van die veerboot en in het verlengde van een voordewindse koers lag bovendien een windmolenpark in zee. Achteraf was overstag en

#### Dellewal droog bij Terschelling

een eindje terug gaan de beste manoeuvre geweest, maar ja dat is achteraf. Nu maakte Luuk de kluiverval los, greep met zijn ene hand naar de kluiverschoot om kluiver aan dek te trekken en te voorkomen dat kluiver in het water zou komen en water zou scheppen. Je moet er niet aan denken. Met de andere hand probeerde hij de val te laten vieren. Een onmogelijke inspanning moest daar geleverd worden, terwijl ik door het wegvallen van de druk op de kluiver het schip met het roer op koers moest zien te houden. Eveneens een inspanning die mijn 55+ krachten eigenlijk te boven gaan. Een mens blijkt tot veel in staat als het moet, zo is het ons nu ook gelukt. Toch willen we dit niet weer. Leuvers aan de kluiver moet het risico van een waterscheppen-de kluiver voorkomen.

Toen we die klus geklaard hadden en weer op koers lagen werden we moeiteloos op- en voorbijgelopen door een jong Nederlands yuppenstel op een tweemaster van zo'n meter of twaalf. Hun zeilvoering was slechts een grote (rol)genua. Ja, dat is geen kunst, dachten we met ietwat gemengde gevoelens dat moment. Van dat soort jaloezie is bepaald geen sprake als we alles weer goed onder controle hebben en lekker genieten van ruimte en mogelijkheden van onze schouw.

Westerdijk VaardersContact  
[els.luuk@worldonline.nl](mailto:els.luuk@worldonline.nl) of 06 51140711

[www.wadvaarders.nl](http://www.wadvaarders.nl)  
[berichten@wadvaarders.nl](mailto:berichten@wadvaarders.nl)