

TORENMEERMIN ZOMER 2017

Redactioneel

'Er zijn op aarde drie soorten mensen: de levenden, de doden en zij die naar zee gaan.' Zo besluit Leo Hoogenboom zijn verslag van een 'rondje Engeland'.

Behalve een lang avontuur met de Poolbeer in dit nummer een bang avontuur met de Lady Rose. Frank van den Berg kreeg het met zijn zeilmaat te verduren toen onderweg van Brest naar de Roompot een vreselijk onweer kwam opzetten.

Marleen Groen vervolgt haar vlootschouw in onze haven. Dit keer de Avanti van Lody en Christine Vel. En Giel Overbeeke vervolgt zijn relaas over de geschiedenis van het reddingwezen in Burghsluis.

Het is eindelijk zover: het Oliegeultje is opengesteld. Onze voorzitter praat ons bij.

Nog meer nieuws van dichtbij: de haven kreeg afgelopen winter haar periodieke baggerbeurt. Wim Berkhouwer volgde het allemaal op de voet. En volgens Bert Oomen van het Burgerinitiatief Redt de Schelphoek is het 'natuurlijke' karakter van dit fraaie gebied met de gemeentelijke plannen helemaal niet gewaarborgd.

Colofon

De Torenmeermin is het verenigingsblad van WSV Burghsluis
Havenplateau 3,
4328 NT Burghsluis.

Redactie: Peter van den Berg, Kees Overbeeke, Chris Triemstra,
Bert Ummelen

Foto cover: Baggerwerk in de haven (Wim Berkhouwer)

Druk: Luxor Nijmegen

Bijdragen uitsluitend naar: c.triemstra@chello.nl

Van de voorzitter

Voor u ligt weer een prachtige zomeruitgave van de Torenmeermin. Veel is er gebeurd in het afgelopen jaar. Tegen de tijd dat u dit leest is een deel van onze haven uitgebaggerd (de rest komt in het najaar), is de elektriciteit in de haven geheel vernieuwd, hebben onze toiletten achter het vuurtorentje een metamorfose ondergaan en is de vereniging een heuse ruimte met was- en droogcombinatie rijker, een aanwinst voor onze leden en gewaardeerde passanten!

Ik vertel u daarbij meteen ook mijn zorg: veel van dit onderhoud, van de vernieuwing en uitbreiding van faciliteiten waarmee wij de haven voor u en de passanten gerieflijk maken, wordt gedaan door een zeer beperkte groep leden die er door de winter en het vroege voorjaar heen bijna dagelijks mee bezig zijn. Dit naast de zelfwerkzaamheid die ieder van u als ligplaatshouder één dag per jaar voor de vereniging verricht. En deze beperkte 'dagelijkse' capaciteit wordt alleen maar kleiner als er geen andere leden zijn om deze groep aan te vullen.

De vereniging is bezig met het ontwikkelen van een toekomstvisie voor de komende tien jaar waar onder meer ook het bovengenoemd aspect aan bod komt. Wij hopen op de najaarsvergadering een uitgewerkte visie te kunnen presenteren ter vaststelling door de leden. Deze visie zal ook de resultaten bevatten van een enquêteformulier dat wij dit seizoen aan passanten willen uitreiken (wij hebben eerder al een ledenenquête gehouden), met als doel een nog beter serviceniveau te bereiken ter versterking van de positie van onze haven. Wij doen het goed, maar het kan nog beter.

Eindelijk is het beheerplan N2000 Deltawateren vastgesteld en ook het Toegangsbeperkingsbesluit voor de toegankelijkheid van gebieden, gelegen binnen het Natura 2000-gebied 'Oosterschelde'. Het betredingsverbod van de Roggenplaat blijft bestaan, met als uitzondering de schelpwal aan de oostzijde tijdens de periode 15 juni tot en met 14 september. Varen en ankeren in een zone van 100 meter buiten de betonning is toegestaan, aan de zuidzijde wordt de 100 meter verbreed tot aan de '-5 meter dieptelijn'.

Aan de westzijde, in het Oliegeulgebied zijn de tonnen OA t/m ON opgenomen en is varen in het gebied tussen de Roggenplaat en de tonnenlijn DAM O2 t/m O25 jaarrond toegestaan. Helaas loopt het diepe vaarwater bij de O14 ten westen van de tonnenlijn, waardoor de doorvaart daar verboden is (te dicht bij de vanglijn). Wel is er verder oostelijk gedurende een deel van het tij doorvaart mogelijk, maar er wordt geen betonning aangelegd en men vaart dus op eigen risico.

Verderop in de Torenmeermin vindt u gedetailleerde informatie over hoe men verder oostelijk door de Oliegeul kan varen. Deze informatie is gebaseerd op overleg met Rijkswaterstaat en onze eigen verkenning van dit gebied.

Ik wens u, namens het bestuur, een geweldig vaarseizoen toe.

Jos de Sonnevile

'Thunderstorm coming soon'

Een hachelijk zeilavontuur onderweg van Brest naar de Roompot. 'Als de wind even zakt naar 8 vinden we dat rustig. Bergen water bewegen zich onder ons door.'

Door Frank van den Berg

'Thunderstorm coming soon within hours', 'mer très agitée' klinkt het uit de marifoon. In het zuidwesten hangt een donkere wolk. Cherbourg ergens stuurboord achter ons. Op weg van Brest naar de Roompot. Tot nu toe rustig weer met af en toe een onweersbui. De Franse kustwacht checkt ons per marifoon maar komt niet aan boord tijdens l'orage. Ze geloven het wel. Zeilmaat Chris en ik maken Lady Rose, een Bowman 49 kotterkits gebouwd in 1980, stormklaar: kotterfokschoten leiden we naar de kuip en meteen maar een tweede rif in het grootzeil. Bezaan wordt gestreken. Thermoskan koffie, zaklamp onder het huikje.

We nemen de taakverdeling nog eens door. Naast reddingsvest en lifeline, lampjes aan onze jassen. De nacht valt, de wind valt mee. Wachtschema: vier uur op, vier uur af. Wekken door met lierhandel op de bezaansmast te tikken.



In de loop van de nacht neemt de wind toe tot ZW 8. We hebben de genua helemaal ingerold. De kotterfok maakt enorme klappen terwijl we voor

de wind gieren. Tot, met een knal, de stuurboordschoot breekt. De bakboordschoot draait zich vast om de inmiddels half ingerolde kotterfok. Ik kruip naar voren om de boel te klaren. 'Lifeline middenop de boot bevestigen', hoor ik Chris schreeuwen.

Een nieuw schoot aangebracht. Nu varen we enkel onder dubbelgereefd grootzeil. Met een bulletalie eraan staat het tuig mooi en stevig. De zee en de lucht zijn indrukwekkend. Boven de 40 knopen wind horen we een hoge fluittoon. Het waait 9. Als de wind even zakt naar 8 vinden we dat

rustig. Bergen water bewegen zich onder ons door. Het achterdek is nat maar er komt geen water in de middenkuip. De stuurautomaat kan het redelijk bijhouden als we die even aanzetten om de uurpositie in de kaart te zetten. Degene die niet aan dek is, probeert zoveel mogelijk te slapen, we krijgen nog een nacht tenslotte.

We kunnen staande in de kuip geregeld niet meer over de golven heen kijken. Mede aan de hand van de variatie op de dieptemeter schatten we de golfhoogte op meer dan vier meter. Koken wordt lastig, maar soep opwarmen gaat goed. We zetten een koers uit die ons in het Nauw van Calais en langs de Belgische kust juist in de stuurboordberm van de shipping lane houdt. Dat dwingt ons tot af en toe een gijp. Hachelijke onderneming, maar een stormrondje zien we met deze zeeën niet zitten. Het is zaak met z'n tweeën de gijp goed te coördineren: bulletalie los, grootschoot binnen lieren, op maximale snelheid afvallen tot het grootzeil met een knal overkomt, bakstag vieren, bulletalie weer aan. Pff, geen schade.

Topsnelheid door het water 10.6 knopen. We treffen een mooi dubbeltij met stroom mee. De Prinsendam loopt ons op. Mooi gezicht. Wielingen ankergebied passeert de Lady tegen middernacht. De wind is afgenomen tot 6, ruimt naar west en trekt 's nachts weer aan tot 8 à 9 Beaufort. Geregeld zware buien die de zee afvlakken. We moeten spelen met de radar om nog iets te zien. Er is geen sprake meer van slapen, een man aan het roer en een voor de radar, AIS en elektronische kaart. Moderne navigatie is veilig zolang het allemaal werkt. Gelukkig is dat het geval.

We omzeilen de scheepvaart nu we shipping lanes moeten oversteken. Tussen de buien door strijkt het licht van Westkapelle langs zwarte grillige wolken, indrukwekkend! Tegen de ochtend neemt de wind even af. Daarvan maken we gebruik om het grootzeil te strijken. Op de kotterfok halen we in de Roompot 9.8 knopen door het water. Gelukkig kunnen we meteen onder de brug door. Weer thuis zonder belangrijke schade! Maximaal gemeten ware wind 49 knopen, 10 Beaufort dus. Het was een mooie grensverleggende ervaring!

Vlootschouw

Portret van een boot en haar eigenaren

Door Marleen Groen

De Avanti, Etap32 van Lody en Christine



Zowel Lody als Christine zijn geboren en getogen Hagenezen en wonen nog steeds in die mooie groene stad achter de duinen. Maar zodra de krokussen uit de grond schieten begint het te kriebelen en lonkt Burghsluis, de plek waar hun zeilboot Avanti sinds vijf jaar haar thuishaven heeft. Lody zelf is ook buiten het vaarseizoen regelmatig aan boord te vinden, hij werkt als commercieel directeur bij Supportec in Oisterwijk. Het bedrijf maakt met behulp van geavanceerde technologie orthesen. Aan boord is het heerlijk rustig waardoor hij ongestoord wilde marketing- & salesactiviteiten kan uitdenken. Christine werkt als mondhygiëniste in het Westlandse dorpje Monster.

Jolletje

Het zeilen is Lody met de paplepel ingegoten door zijn zeilende ouders. Al vanaf zijn derde jaar is hij te vinden in een jolletje, enkele jaren later vervangen door een Laser. Niet lang daarna ontdekt hij het windsurfen, en dan niet op een binnenmeer maar op zee, in die tijd nog niet zo heel gewoon.

Al surfend verkent hij de Scheveningse kust. Dat het ongebruikelijk is blijkt uit het feit dat de politie hem op een dag uit het zoute water sommeert met de vraag: 'Ben je niet helemaal goed bij je hoofd!'. Al snel bloeit de surfscene in Scheveningen op tot een waar walhalla.

Golfsurfers, windsurfers, kitesurfers en suppers horen vandaag de dag bij het alledaagse strandbeeld. Hippe, doorgaans blootvoetse mannen en vrouwen in wetsuits met een door wind, zon en zout verweerd uiterlijk kom je nu dagelijks tegen. Op 16-jarige leeftijd is Lody klaar voor het echte werk, hij besluit bij de Jachtclub Scheveningen te vragen welke wedstrijdboten nog op zoek zijn naar bemanning. En zo verzeilt hij in de wedstrijdzeilerij zoals de North Sea Regatta, IJspegel e.d.

Griekenland

Christine heeft geen watersportverleden en komt er pas door Lody mee in aanraking. Ze huren samen bootjes in Griekenland, eerst flottielje, later ook bareboat. Christine ziet dat Lody heel gelukkig wordt van bootjes en zeilen en gaat tijdens een bezoek aan Boot Düsseldorf in '99 overstag met het voorstel een eigen schip aan te schaffen. Ze vallen voor een Etap26 en liggen achtereenvolgens in Almere en Volendam. Vanwege de dubbelwandige bouw is het een betrouwbaar, veilig en waardevast familieschip. Ook op zee toont de Etap een robuust karakter. En dat is toch fijn als Christine en hun dochter Anouk meezeilen.

Een paar jaar later zijn ze toe aan wat meer comfort en ruimte, ze ruilen de 26 in voor een Etap32, de Avanti. Ook verruilen ze thuishaven Volendam voor Burghsluis. Terwijl Lody er stiekem van droomt om in een soort van onbeperkt relaxed tempo en bij voorkeur op een 50-voeter de wereldzeeën over te zeilen, reist Christine liever over land en in haar geest. Toch is Christine graag aan boord en op het water. Ze kan er in alle rust werken aan haar eerste thriller, die binnenkort wordt

uitgegeven. Een wereldreis over het water zit er dus niet in, maar niet getreurd, er zijn vage plannen om in de toekomst de Avanti op een dieplader richting Middellandse Zee te brengen en daar gedurende een jaar de wateren te verkennen. Daar kan Lody ook mee leven.

Maatje

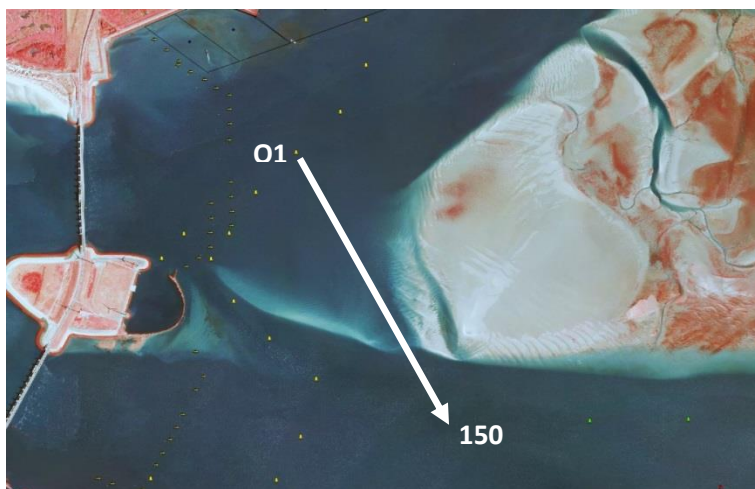
De Avanti is letterlijk en figuurlijk een prettig maatje, ook nu dochter Anouk niet meer meezeilt.

Wel zijn zwartkopcaique papegaai Charly en hun acht maanden oude wit-zwarte labradoodle Indy regelmatige opstappers. De Avanti heeft al heel wat zeemijlen op de teller, van Denemarken tot zuidwest Engeland en alles wat ertussen ligt. De ervaring heeft ze geleerd niet teveel te plannen, zeil waar de wind je brengt en kom je onderweg gezelligheid tegen, dan kunnen de plannen zo weer veranderen.

Doorvaart Oliegeul

Door Jos de Sonnevile

Op de foto hieronder (informatie RWS en Regio Deltawateren), genomen in augustus 2016, zijn de gele tonnen (DAM O tonnen) te zien die de grens van de veiligheidszone aangeven. Ook de drijvers van de vanglijn zijn te onderscheiden.



Het is duidelijk te zien dat het diepe vaarwater dat zich vlak langs de vanglijn bevindt, verboden gebied is. Om toch van de Hammen naar de Geul van Roggenplaat varen is er minder dan een mijl naar het oosten nog een doorvaart, maar die is minder diep. Door de WSV Burghsluis is op deze foto deze doorvaart aangegeven door middel van een koerslijn.

Op 30 maart 2017 hebben Willem van den Anker en Willem van Zalm een verkenning uitgevoerd met als resultaat het bijgaande kaartje. De gevaar route is de gele lijn. De koerslijn van 150° is aangegeven in zwart. Op 30 maart stond er één uur na laagwater 200 cm water. Ons advies is om alleen met opkomend tij deze doorvaart te nemen.



Waarschuwing 1: De getijstroom kunnen voor snelle veranderingen in het bodemprofiel zorgen. De lodingen op de kaart zijn van maart 2017. Stel u op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld door de havenmeester van Burghsluis ernaar te vragen.

Waarschuwing 2: door op- en afwaaiing kunnen grote verschillen optreden met de in de getijtafels opgegeven waarden. **Men vaart op eigen risico!**

Meer informatie, inclusief een lodingenkaart van RWS, daterend van van maart 2017, zal ten tijde van publicatie van de Torenmeermin door het Watersportverbond, Regio Deltawateren, in samenwerking met RWS en WSV Burghsluis beschikbaar worden gesteld.

Schelphoek blijft helemaal niet 'natuurlijk'

Schelphoek blijft 'natuurlijk', kopten we in het winternummer. De tekst wekt de indruk dat het nu wel goed komt met dit prachtige stuk natuur, schrijft Bert Oomen van het Burgerinitiatief Redt de Schelphoek (BIRDS). Niets is minder waar, vindt hij.

Door Bert Oomen

Vanuit onze vereniging zijn zowel Cees Breuker als ondergetekende lid van BIRDS: Burgerinitiatief Redt De Schelphoek. BIRDS heeft deelgenomen aan de Klankbordgroep ter begeleiding van de gebiedsvisie die nu ter vaststelling aan de gemeenteraad is aangeboden. Ik heb jullie hiervan regelmatig op de hoogte gehouden middels artikeltjes in ons clubblad. We hebben echter moeten constateren, dat met onze inbreng weinig tot niets is gebeurd. De 'Gebiedsvisie Schelphoek', zoals ter inzage gelegd van 15 augustus tot en met 26 september 2016, doet geen recht aan de inbreng vanuit de Klankbordgroep en ontmoet niet alleen bij ons grote bezwaren.

Ons inziens ontbeert de gepresenteerde gebiedsvisie niet alleen een echte visie, de voorgestelde ruime mogelijkheden voor bebouwing in het Kreekbos gaan de natuurlijke draagkracht van dit gebied ver te boven en betekenen een onaanvaardbare aantasting van de unieke waarden. Ons ingediende bezwaar omvat vijftien specifieke punten die hierop betrekking hebben.

Verrast

Begin oktober werden we verrast door een bericht in de pers, met de bekendmaking dat de gemeente voorlopig geen ruimte zag om te investeren in de Schelphoek. Het bevreemdt ons dat we dit hebben moeten vernemen via de media, en dat met de Klankbordgroep niet is gecommuniceerd. Het bevreemdt ons echter nog meer dat dit geen aanleiding heeft gegeven om ook de lopende procedure af te breken. Immers, terwijl de gemeente blijkbaar geen geld heeft om de kwaliteiten in dit kwetsbare gebied te beschermen en te verbeteren, doet zij in de gebiedsvisie wel voorstellen om de mogelijkheden voor bebouwing te vergroten. Als de gemeente geen ruimte ziet om te investeren in de

Schelphoek zou een pas op de plaats door handhaving van de status quo een logischer beslissing zijn geweest. Het College stelt echter voor om wel nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de gebiedsvisie daarom toch vast te stellen. En dat niet alleen, B&W stellen ook voor om de visie ongewijzigd vast te stellen. Alle tegen de visie ingebrachte zienswijzen en bezwaren, ook die van ons en van andere leden van de Klankbordgroep, schuiven zij als niet-relevant terzijde.

Slechts twee scenario's

Van alle scenario's die in de Klankbordgroep zijn besproken, zijn er slechts twee uitgewerkt en in de nu gepresenteerde visie opgenomen. Het betreft de uitwerking van scenario 2 'Lintbebouwing' en de uitwerking van scenario 3 'Paviljoens in het bos'. Volgens de in de Klankbordgroep van ambtswege verstrekte informatie zou scenario 2 'Lintbebouwing' passen in het vigerende bestemmingsplan. Voor wat toch al mogelijk is hoeft echter in feite geen nieuwe gebiedsvisie te worden vastgesteld. Het College vraagt eigenlijk om een gebiedsvisie vast te stellen die specifiek scenario 3 mogelijk moet maken.

Scenario 3 heette eerder scenario 3b, en heet nu 'Locatie Kreekbos'. Het gaat vergezeld van een profiel dat nog steeds 'scenario 3b' heet, en een 'Paspoort Paviljoens in bos'. Dit scenario stuitte in de Klankbordgroep op grote bezwaren. Verschillende leden van de Klankbordgroep hebben niet alleen tijdens de bespreking ervan ernstige bezwaren geuit tegen de mogelijkheden die dit scenario biedt, ze hebben die vóór de tervisielegging ook nog eens op schrift gesteld. Van deze reacties maakt de visie echter nergens melding. De suggestie dat de voorgestelde visie in samenspraak met de Klankbordgroep is opgesteld is dan ook onjuist en misleidend.

Te kwetsbaar

Wij hebben de gemeenteraad gevraagd de voorgelegde visie niet vast te stellen. Het heeft geen zin om een gebiedsvisie vast te stellen voor de ontwikkeling van dit natuurkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch zo waardevolle gebied, als je geen mogelijkheden hebt om hierin te investeren. De kwaliteiten en waarden ervan zijn te kwetsbaar om over te laten aan enkel op ontwikkeling gerichte marktpartijen.

Wij hebben de raad ook laten weten dat als ze toch besluiten om de voorgelegde visie ongewijzigd vast te stellen, wij ons genoodzaakt zien om ons tot aan de hoogste instantie te verzetten tegen elk bestemmingsplan dat hierop wordt gebaseerd.

Rondje Engeland met de Poolbeer

Door Leo Hoogenboom

Achtenzeventig dagen les in verlangzamen en ballast overboord gooien. Op reis wilden we niet gehinderd worden door TV, kranten en social media. Nee, je bent bezig met: moet de route worden aangepast gezien de weersverwachtingen? Wat is de vaar-en vertrektijd (want een rondje Engeland is met al die getijdenhavens rekenen en nog eens rekenen) en ... kunnen we überhaupt wel vertrekken? Van de 78 dagen die we weg zijn geweest waren er slechts 35 vaardagen en 43 ligdagen. Deels veroorzaakt door verwaaid liggen, maar ook door een auto te huren om het achterland te verkennen. (Het verhuur bedrijf Enterprise Rental Cars is echt aan te bevelen. Zij hebben een haal- en brengservice. Dat is heel handig als je zonder vervoer in een haven ligt.)

Een auto huren hebben we eigenlijk geleerd tijdens onze eerdere lange tochten naar de Middellandse Zee, Turkije en Finland. Daar hebben we veel met openbaar vervoer gereisd, maar je bent veel flexibeler door een auto te huren. We hebben met de auto grote delen van Norfolk bezocht (de Britse koningin heeft hier veel grondbezittingen en ook William en Kate wonen er). Als je erdoorheen rijdt, denk je: waar leven de mensen van en waar werken ze? Er zijn wat militaire vliegvelden waar destijds de Spitfires opstegen voor de luchtslag om Engeland, maar meer ook niet. De mensen die er wonen zijn vaak gepensioneerde militairen. Natuurlijk hebben we ook North York National park, Borderland (waar het strijdtoneel tussen de Schotten en de Engelsen was), Lake district, Noord Wales, de Dartmoors en de Schotse Highlands bezocht. Terug naar het varen. We zijn tegen de klok in gevaren. Eerst dus de oostkust en dan via het Caledonian Channel, met Loch Ness, naar de westkust van Schotland en dan door de Ierse Zee naar Zuid Engeland.



Met de heersende westen winden heb je in Zuid Engeland de wind zo'n 300 nm. achterop, op de Noordzee idem als de wind zuidwest is en op de Ierse Zee kun je, al naar gelang de wind, onder de Engelse dan wel de Ierse kust varen. Verder is het goed om te weten dat vanaf Grimsby (aan de Oostkust) de vloed van Noord naar Zuid loopt in plaats van (zoals bij de Nederlandse kust, van Zuid naar Noord).

Ik ben, met opstapper Kees, op 8 april 2016 vertrokken uit Burghsluis en via de Roompotsluis direct naar Lowestoft gevaren. Dat is ca. 95 nm. Het is natuurlijk wel vroeg in het seizoen, maar dat vinden wij wel fijn.

Overal nog heerlijk rustig en je kunt weer in Burghsluis zijn als het echte seizoen begint. Nu hebben we makkelijk praten, want met een motorboot zit je beschermt tegen regen, kou en sneeuw (want bij Amble was het 1 graad C, sneeuw en windkracht 9 bft; we zijn maar blijven liggen!).

Onderweg naar Eyemouth zijn we langs de dikbesneeuwde Cheviot Hills gevaren.

In Lowestoft is Patricia met de hond aan boord gekomen. Je mag namelijk je hond niet op je boot mee naar Engeland nemen. Dat moet en

kan alleen via de Ferry, het vliegtuig of de tunnel. De hond moet worden ingeklaard, gechipt zijn en een Europees dierenpaspoort hebben. De Britten zijn bang dat je rabiës importeert via je huisdieren.

De oostkust

Ik heb al geschreven over het rekenwerk. De vele getijdenhavens langs de oost- en westkust kennen veelal een 'bar', keersluis, of ze vallen deels droog. De Reeds Almanac is dan ook een 'must' aan boord. Hierin staat precies aangegeven hoe en wanneer de havens bereikbaar zijn, bijvoorbeeld van 2 uur voor hoogwater tot 2 uur na hoogwater. In tegenstelling tot wat in de boeken staat, kun je bij Grimsby altijd naar binnen door een sluis. Je moet er wel voor betalen of anders wachten tot 'free flow': dan staat de sluis open. Het is trouwens een vreselijke stad, zelfs de hond werd er depri van. Maar het is een veilige haven. De Scheveningse vissers schuilden er al als er storm uit de westhoek op til was. Naast de Reeds Almanac is ook de Reeds Marina Guide aan te bevelen. Alle betere havens staan hierin; keurig onderverdeeld per area met alle relevante info.

Het is van Lowestoft tot New Castle ca 200 nm. en van New Castle - via Peterhead naar Inverness - nog eens 270 nm. Totaal dus ca. 470 nm. langs de oostkust. Voor onze scheepslengte liggen er op dit traject ongeveer vijftien bruikbare havens, naast New Castle, Hull en Edinburgh (waar we niet zijn geweest omdat we deze steden al kennen). Er zijn ankerplaatsen en natuurlijk ook kleinere haventjes, bijvoorbeeld in the Wash.

De pareltjes op dit traject langs de oostkust vonden wij:

Wells next the Sea. Wel goed rekenen in verband met het tij en de havenmeester eerst bellen. Bij de Wells fair buoy hoogwater afwachten en dan slinger je tussen de zandbanken en ondieptes door naar het pittoreske plaatsje. Als je er net als wij slecht weer hebt, dan vaart de havenmeester voor je uit en moet je hem precies volgen. Bij laagwater zie je je route en vraag je je af hoe je het ooit voor elkaar hebt gekregen. De haven valt deels droog, maar de havenmeester weet voor jouw schip altijd wel een plaatsje te vinden waar je water onder de kiel houdt.

Whitby is een prachtig plaatsje. Het oude visserswijkje heeft nauwe straatjes en je kunt naar boven lopen naar het kasteel waar Bram Stoker zijn Dracula verzon (hoewel ze op de Balkan vertellen dat hij dat daar deed).

Verder natuurlijk **Amble**, met **Croquet Island**. Hier broeden de roze stern en de puffins (papegaaiduikers), maar daar ligt ook Alnick Castle waar twee Harry Potter films en delen van 'Down Town Abbey' zijn opgenomen.

Eyemouth is de eerste Schotse haven die je aandoet en beslist de moeite waard. Je kunt er heerlijk langs spectaculaire kliffen wandelen. Eerst kom je nog langs Farne Island. Dit eiland is de kraamkamer van de grijze zeehond. Vanuit Eyemouth is een trip naar Bamberg Castle aan te bevelen. Wij hebben nog nooit zo'n mooi bewaard, nog bewoond kasteel gezien.



Ook langs de noordkust van Schotland in **de aanloop naar Inverness** (de Moray Firth) liggen mooie oude haventjes zoals WhiteHills en Buckie. Als je naar Inverness gaat om via het Caledonian Channel naar de westkust te gaan, kun je niet om een stop in Peterhead heen. Hier moet je het juiste weer en tij afwachten om de Moray Firth in te gaan. Het is een beruchte plek en Rattray Head kent gevaarlijke zeeën bij aanlandige

wind. De vooruitzichten waren gelukkig goed en om vijf uur 's ochtends zijn we uitgevaren. De wind 3 - 4 Bft uit de noordhoek en 80 - 100 cm golfhoogte. Gaandeweg nam de wind, tegen alle verwachting in, wat toe. Na het punt of 'no return' begon het windkracht 5 te waaien uit ONO, aanlandige wind dus, met steile golven. Nou, dat hebben we geweten. De koelkast vloog uit het aanrecht. We zijn met aangepaste snelheid doorgevaren tot Inverness en waren na acht uur varen blij aan de wal te liggen.

Caledonian Channel

De route van Inverness via Caledonian Channel (en Loch Ness) naar Oban aan de westkust van Schotland is 200 nm. De tocht door het kanaal is niet gratis. Voor ons schip waren de kosten 240 pond. Je mag voor dat geld acht dagen in het kanaal en de lochs blijven.

Overnachtingen en water zijn wel gratis. Wil je snel door het kanaal dan kan dat makkelijk in twee dagen.



De **highlights** hier zijn:

Natuurlijk het varen door Loch Ness (500 meter diep) met het vervallen kasteel Urquhart. Vaar Inverness voorbij en overnacht hier in een klein havenkommetje in the middle of nowhere. Ook Ford Augustus is een prima overnachtingsplaats. Een gezellig plaatsje aan weerszijde langs de

sluistrap. Bij Ford Williams kun je overnachten bij de Banavie locks. Je ligt dan vlakbij de Ben Nevis, de hoogste berg in Engeland. Wij zijn vanuit het kanaal direct naar Dunstaffnage gevaren. Veel leuker en schoner dan Oban. Bovendien ben je met openbaar vervoer of taxi in 10 minuten in Oban, want je moet deze stad wel echt ook bezoeken.

De westkust

Van Oban naar Padstow, het laatste haventje voor de ronding van Landsend (of oversteek naar de Scilly islands), is het 562 nm. Dit wordt natuurlijk langer als je ook nog even noordelijk gaat naar de eilanden Skye enz. Noordwest Schotland is namelijk een wonderschoon en prachtig vaargebied. Veel Britten van de zuidkust hebben hier hun boot liggen. Er zijn goede marina's waar je ook de boot kunt laten overwinteren. Het jaar erop kun je dan weer verder.

Zoals gezegd, de westkust is prachtig. Alle highlights noemen zou teveel worden. Voor ons waren de pareltjes:

Adfern, een klein haventje in Loch Crainish, vijf mijl voor de ingang van het Crinian Channel. Dit kanaal is speciaal gegraven om de vrachtschepen uit die tijd een kortere, veiliger route te laten nemen in plaats van via de Mull of Kintyre naar de Sound of Jura te varen. Want wat kan het daar spoken. Via de Mull is het wel een korte oversteek naar Ierland. Het Crinian Channel is - van noord naar zuid - een ervaring. Niet voor hond Suus, want die viel in het water. Na de eerste kilometers wordt het wel wat saaier.

Port Patrick. Dit kleine getijdenhaventje (met de huisjes eromheen) ligt tegenover Belfast en is absoluut een 'must'. Wel bellen met de havenmeester voor een plaatsje, want het is een klein kommetje en er kunnen niet veel schepen in. Je ligt er met lange lijnen aan de kademuur. De havenmeester helpt met je lijnen. En dan lekker op en neer met het tij. Net een dorp uit een Britse detective waar iedereen nog de tijd heeft en rond het gezamenlijke grasveld annex golfveldje flaneert. Op advies van de havenmeester moeten we bij Crammerhead 30 meter uit de rotsen varen. Je moet anders mijlen omvaren om de sterke overfall te omzeilen. En spectaculaire tocht. Je kunt vanaf Port Patrick kiezen voor de Engelse kust, bijvoorbeeld Whitehaven, maar ook direct naar Douglas

op het eiland Man varen. Beide routes leiden naar Holyhead tegenover Dublin. In Holyhead waren in de Tweede Wereldoorlog veel Nederlandse mariniers gelegerd, vandaaruit ging het naar Normandië. Veel zijn met



Britse meisjes getrouwd en dus vind je er veel Hollandse achternamen. Je kunt ook via de Menai Strait. Heel mooi, maar met heel veel stroming. Rond Bristol Channel liggen

ook mooie plaatsjes en havens. Huur hier een auto om Noord Wales te verkennen, want het is een prachtig landschap met spectaculaire kusten zoals bij St Davies Head. Bovenop de kliffen kun je precies zien waar je gevaren hebt. Met veel turbulente hebben we St. Davies Head gerond en zijn we door Ramsey en Jack sound gegaan. In St Davids Head zelf is een prachtige 1500 jaar oude kathedraal.

Vanaf de ommuurde stad Tenby met haar brede stranden zwemmen dolfijnen met je mee naar **Padstow**, het laatste haventje voor Land's End.

Ook hier reserveren, want zoals in alle boeken staat, het is een leuke plaats. Een beetje een mix van Volendam en Stavoren. Vanaf hier moet je Land's End gaan ronden. Een niet ongevaarlijke route. Er staat veel stroming; Ierse zee en de Atlantische oceaan komen hier samen en de shipping lane loopt tussen de Scilly Eilanden en Land's End. Daar moet jij dus ook net langs. Je moet hier je tocht langs het verste puntje van Engeland naar de zuidkust dus zorgvuldig plannen.

Ik zag best een beetje op tegen deze trip, maar de weersvooruitzichten waren prima. We voeren over 'waveless' water, omringd door dolfijnen, naar Land's End. Toen kwam de zeemist opzetten. Veroorzaakt door koud zeewater en warme luchttemperatuur. Het kwam potdicht te zitten.

Gelukkig hebben we radar en Ais aan boord. We hebben Land's End noch de Scilly Eilanden, noch vuurtorens gezien. Ik heb maar een foto van de plotter gemaakt om te kunnen bewijzen dat we er geweest zijn.

Zuid-Engeland

Van Newlyn naar Dover is het 300 nm.

Ook de Britse zuidkust is prachtig, wel het mooist van Wight naar Newlyn. Hier liggen onder andere:

- Falmouth: kies voor Mylor marina, midden in het groen en toch zo in het oude Falmouth Fowey, een schilderachtig plaatsje. Je ligt er aan moorings of een ponton. Veel zeilers vertrekken van hier naar de Azoren om vandaar een Atlantische oversteek te maken.
- Ook Plymouth is beslist de moeite waard. Wij kozen voor Sutton Marina midden in het oude centrum. Allemaal plaatsen met een rijke historie en kleine straatjes en steegjes. Je kunt er de oude tijd van de zeilvaart, visserij en scheepsbouw 'ruiken'.
- Natuurlijk is Salcombe en/of Dartmouth een must. Wij gaan voor Dartmouth omdat daar een goede marina is met een stoomtreintje naar onder andere Greenway, buitenhuis van Agatha Christie, via Brixham naar Paignton, vlakbij Torquay.

Weymouth kent ook een lange zeevaarthistorie. Net als in Torquay is er een mooie wandelboulevard. Niet in de marina gaan liggen maar, net voor de brug, stuurboord aan ponton tegen kademuur. Wel eerst de havenmeester bellen! Ook Poole en Beaulieu zijn de moeite waar. Hierna via the Needles naar Wight. Wij gaan altijd naar Yarmouth. We vinden Cowes te druk en er is voor de hond weinig uitlaatgebied. Yarmouth is een heerlijk plaatsje en met de bus kom je zo over het hele eiland, inclusief Cowes. Je moet als bootjesgek ooit een keer in dit zeilmekka zijn geweest. Mooie plaatsjes op Wight zijn Ventnor aan de zuidkust en Sandown aan de oostkust. Ga niet, met of zonder boot, naar Bembridge want da's niks.

Wij zijn de reis verder gegaan via Brighton, Eastbourne en Dover.

Vandaar, om uit te zakken, naar Oostende en toen via de Westerschelde en Hansweert naar Burghsluis. Op 25 juni waren we om 18.20 uur terug in Burghsluis en de weergoden zorgden voor een zonnig einde.

Is alles goed gegaan deze reis? Met een boot is altijd wel wat mis, ook al zorg je dat die voor vertrek in topconditie is. Het toilet spoelde niet goed

door want het zeefje was verstopt. Dus zelf aan de slag en demonteren. Er ging een waterpomp kapot. Dan rest alleen maar een nieuwe te kopen. De impeller van de generator ging kapot en de dieselolie warmwaterkachel stopte er mee. We hebben er dagen over gedaan om de oorzaak te vinden. Het bleek dat er wat troep van de tankbodem was losgekomen en precies voor de aanzuigleiding van de kachel was gaan zitten. Doorblazen en klaar, maar wel dagen onder dikke dekens binnen gezeten, met koud water douchen en drie verschillende monteurs over de vloer. Maar ach, dat hebben we er toch allemaal voor over onder het motto 'er zijn op aarde drie soorten mensen: de levenden, de doden en zij die naar zee gaan'.

Ploegen over de bodem van onze haven

Het was weer hoog tijd dat onze haven werd uitgebaggerd. Ploegen over de bodem. Onze commissaris zelfwerkzaamheid praat ons bij.

Door Wim Berkhouwer

Baggeren is in onze haven een noodzakelijk kwaad. Continu wordt slib aangevoerd en in onze haven afgezet. Je krijgt te horen: 'Ik kan mijn box niet meer in met laag water!' of: 'Ik raakte de bodem bij het afmeren'. Dan weet je dat op korte termijn de haven moet worden uitgediept.



De vraag is natuurlijk altijd: hoeveel moet er gebaggerd worden en waar? En ook: wat zijn dan de kosten? De penningmeester vindt het laatste heel belangrijk!

Wat moet je doen om de hoeveelheid te kunnen bepalen? Natuurlijk weten hoe de bodem erbij ligt.

Je gaat peilen. Dat kan door middel van een peillood of via een echolood/dieptemeter. Voor de meesten onder ons is de dieptemeter bekend. Het peillood is een met de hand te bedienen gewicht aan een touw, dat gemerkt is met een meter/decimeter verdeling, zodat je de diepte kunt aflezen. Vroeger was dat de enige methode.

Onze havendienstboot is uitgerust met een dieptemeter, maar daarmee ben je er nog niet.

De havenoppervlakte moet je verdelen in te varen tracks (raaien) en op die raaien moet je op vaste punten de diepte plotten. We hebben er de haventekening voor gepakt en de raaien daarop getekend. Het peilen kon beginnen. Althans....

De hoogteligging van het land en de bodem duiden we in Nederland aan t.o.v. het NAP (Nieuw Amsterdams Peil). Gelukkig weten we de hoogte van de loskade, namelijk NAP + 2.50m. Als we vóór het peilen de afstand opmeten van het waterniveau t.o.v. de kade, weten we het waterniveau t.o.v. het NAP op dat moment. Omdat het waterpeil t.o.v. het NAP verandert door de getijdenbewegingen, is het noodzakelijk om de meting meerdere malen te herhalen, anders is de peiling onnauwkeurig. Er komt dus nogal wat kijken voordat je kunt gaan peilen. Om het wat gemakkelijker te maken, hebben we een peilschaal aangeschaft.

Als je de hele haven gepeild hebt en omgerekend naar NAP, bepaal je per oppervlakte de gemiddelde diepte en die trek je af van de te maken diepte. In onze haven willen we een diepte hebben van NAP – 4m. Dan



kunnen bij laag water de schepen nog makkelijk varen.

Uiteindelijk kom je uit op een aantal te baggeren m³.

In de hoofdgeul moest er ongeveer een halve meter worden gebaggerd

en langs de steigers en in de boxen zelfs één meter!

Zo, nu weten we wat. We weten nu waar we welke laagdikte moeten baggeren, belangrijk voor de aannemer.

Methode

Er zijn in onze haven twee baggermethoden toegepast, namelijk met de kraan en met de ploeg.

De methode met de kraan was geen onverdeeld succes. Er bleven teveel bulten zitten die moeilijk te verwijderen waren.

De methode met de ploeg achter een sleepboot, bleek een veel beter resultaat op te leveren. Veel vlakker en goed op diepte.

We hebben natuurlijk voor deze methode gekozen. Wat is ploegen? Een korte uitleg.

Een onderwaterploeg is een U-vormige stalen constructie met een stalen beplating aan de zijden. In die constructie zit een 'mes'. Dat is een stalen blad dat lijkt op een bulldozerblad en is iets achterover gekanteld t.o.v. de trekrichting. Dat mes schraapt over de bodem als er aan wordt getrokken en 'schilt' een laagje van de bodem af. Daarvoor is de ploeg bevestigd met kettingen of staaldraad met de zijanten van de sleepboot.

De ploeg is in diepte te verstellen met een lier. Het staaldraad loopt over een blok aan een bok op het achterschip van de sleepboot. Net als bij een peillood is de staaldraad vanaf de ploeg gemerkt om de juiste diepte te bepalen.

Twee sleepboten

Hij wilde komen met twee verschillende sleepboten. Een kleine boot om de boxen uit te diepen en een grotere boot om de specie door de hoofdgeul naar buiten te brengen. Doordat er twee ligplaatsen per box zijn kan de sleepboot makkelijk achteruit in de box komen.



De tweede week van januari 2017 zijn we van start gegaan. In de vergunning van

Rijkswaterstaat was al een stortplaats geregeld, namelijk net buiten de haven. Het is daar ca. 30 meter diep. Onze baggerspecie vind je daar nooit meer terug!

De ploegmethode vergt een tactische aanpak. Als je achterin de haven begint te trekken, dan is de ploeg na 10 à 15 meter vol. Trek je door dan duw je de specie alleen maar opzij. Je bent dan alleen maar aan het verplaatsen en niet aan het verwijderen. Ook pak je dezelfde specie verschillende keren op. Niet heel zinvol. Je bent veel langer bezig. Je moet dus eerst bij het einde van de haven beginnen met trekken en naar buiten slepen. Na elke trek kun je wat meer in de haven beginnen en de specie over het al op diepte gebracht stuk naar buiten slepen.



Gelukkig bleek de specie vrij zacht. Is er hardere specie aanwezig, bijvoorbeeld plaatsand, dan kan het zijn dat de ploeg zich ingraaft en vast blijft

zitten. De sleepboot trekt zichzelf dan bijna onder water, maar komt niet vooruit.

Begonnen is met het op diepte brengen van de hoofdgeul met de grote sleepboot. De kleine sleepboot bracht de zijgeulen op diepte en schoof de specie in de hoofdgeul. De grote boot trok deze specie weer naar buiten.

Met de kleine sleepboot is het zelfs gelukt om tussen de dijk en de P/F steiger en de D/E steiger te komen en het vaarwater op diepte te brengen.

Helaas is het niet mogelijk om de hele haven in één keer op diepte te brengen. Waar moeten we met alle schepen naar toe? Er is dus gekozen voor twee baggersessies. In het najaar of begin volgend jaar vóór de seizoenstart, vindt de volgende sessie plaats. Natuurlijk ook door middel van ploegen.

De beide zijden van de P-steiger, de geulen tussen de P-, F-, D- en E-steigers en de boxen van de D-steiger en de boxen van de E-steiger aan de oostzijde zijn nu op diepte gebracht. De rest komt de volgende keer aan bod.

Natuurlijk is er gecontroleerd op de gemaakte diepte. Die bleek overal prima in orde: NAP - 4m. of zelfs op sommige plaatsen nog dieper.



BMS Towing heeft beloofd een nog smallere ploeg te maken, zodat hij ook in de boxen met één ligplaats kan pleogen. Het is dan waarschijnlijk ook mogelijk om bij hoogwater achter de A-steiger te komen. Dat

zou heel mooi zijn, maar het is nog wel toekomstmuziek!

Wordt dus vervolgd.

Het reddingbootloze tijdperk

Giel Overbeeke vervolgt zijn relaas over het reddingwezen in onze regio. Burghsluis moest het na de Tweede Wereldoorlog bijna twintig jaar zonder reddingboot stellen.

Door Giel Overbeeke

Na de Tweede Wereldoorlog was er tot 1962 geen reddingboot in Burghsluis, maar er kwamen wel strandingen voor.

Op 16 juni 1946 vertrok het SS 'Meerkerk' vanuit Rotterdam via Antwerpen naar Australië. Terwijl het ter hoogte van de Middensteenbank op een loods wachtte liep het schip op een mijn en maakte water. Er ontstond paniek onder de opvarenden en een aantal

sprong overboord. Hierbij kwamen vijftien laskaren en twee machinisten om het leven. De loodsboot die al onderweg was haalde honderd opvarenden van boord. De kapitein en vijf officieren bleven aan boord. Zij werden de volgende dag onder stormachtige omstandigheden van boord gehaald door de reddingboot van Veere. Wij woonden toen op de Westbout en bij helder weer was het wrak zichtbaar. Ten westen van de Westbout spoelden stoffelijke overschotten aan. Ook veel wrakhout, kisten met radiolampen, parfum, glazen en restanten meubels van de landverhuizers die aan boord waren.



Op 30 juli 1956 liepen broer Kees en ik 's avonds even over de dijk om te kijken of er nog wat was aangespoeld. Toen wij bij de ouwe koaje liepen zagen we vlakbij de wal een rode vuurpijl.

Ook hoorden we zeilen klapperen. Meteen vader geroepen, die toen havenmeester was. Intussen was het jachtje al aan de grond gelopen. We hebben de in de haven liggende zeehondenvanger B. Teerlink uit Usquert geroepen en met zijn vlet hebben we het jacht losgetrokken. De twee opvarenden, Engelsen, waren danig overstuur. Ze waren onderweg van Blankenberge naar Vlissingen met hun 'Thoma' in de problemen gekomen. Omdat de volgende dag ons jongste zusje werd geboren zal die stranding in ons geheugen blijven.

De 'Aska' vastgelopen

In de nacht van 14 op 15 oktober had W. van Zalm het sportvissersschip 'Harpoen' schoongemaakt en geschilderd op de plaat tegenover de haven. Wachtend op hoger water zag hij een boot aankomen. Het was een coaster, de Noorse 'Aska', die recht op de banken aanvoer en vastliep. Toen de 'Harpoen' vrij kwam is van Zalm naar de strander toe

gevaaren om hem te helpen vlot te komen, maar dat lukte niet. Terug naar Burghsluis en Berrevoets, die in Zierikzee een klein sleepbootje had, gebeld. Toen die arriveerde lag de coaster al te vast. De volgende dag kwam de kapitein naar de wal om naar zijn rederij te bellen. Inmiddels was de sleepboot 'Fighter' uit Vlissingen gearriveerd. Later kwam de 'Willem' van Muller uit Terneuzen die het contract had gekregen. De eerst poging om het schip los te trekken mislukte. De volgende morgen kwam er versterking van de 'Holland' en ook de 'Fighter' mocht vastmaken. Deze poging lukte wel en de 'Aska' werd vlot getrokken. Het was een vrij nieuw schip, gebouwd in 1957, leeg onderweg naar Antwerpen om daar fosfaat te laden. Er waren acht bemanningsleden aan boord plus de vrouw van de stuurman.

De storm van '53

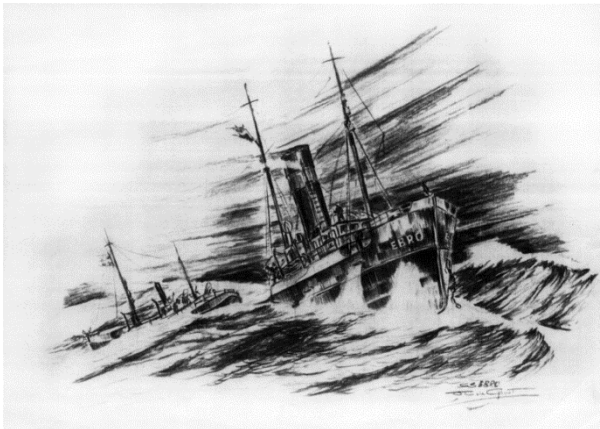
Zaterdagmiddag 31 januari 1953 kwam het 1380 ton metende schip 'Bore VI' voor onze kust in moeilijkheden. Het Finse schip voer in ballast van Rouen naar Rotterdam. Daar zou cokes worden geladen voor Zweden. Door de zeer zware storm kon het schip geen koers houden en raakte zij aan lagerwal. Men ging voor anker maar de kettingen braken. Om half vier liet de kapitein een SOS uitzenden. Twee reddingboten voeren uit om hulp te bieden. De 'Koningin Wilhelmina' uit Stellendam keerde bij de kwade hoek terug om binnendoor te varen, richting Willemstad en daar de dag af te wachten. De 'Maria Carolina Blankenheym' uit Veere moest terugkeren met een bewusteloze machinist.

Rond één uur strandde het Finse schip nabij paal 13. Vanuit Burghsluis werden vuurpijlen gezien door een aantal mensen, die het hoge water in de gaten hielden. Huib en Bart Landegent uit Burgh met hun oom Marius Landegent. Hubrecht Visser en Hendrik Dijkgraaf en Cor Overbeeke uit Burghsluis. Mijn vader ging niet mee naar het strand. Hij ging de mensen onder de dijk waarschuwen omdat het water te snel steeg. Even later braken de dijken. De anderen reden met de auto van Marius naar het strand. Bij het schip aangekomen werd een lijn naar de wal geschoten. Daaraan zat een dikkere lijn en daarmee werd een staalkabel naar de wal getrokken. Met een bootsmanstoeltje werd de bemanning van boord gehaald. In totaal 19 mannen en drie vrouwen. Zij werden met een vrachtauto naar het hotel 'Het wapen van Burgh' gebracht. Zondag werd

met de scheepszender een bericht naar de autoriteiten in Holland gestuurd over de noodsituatie van het overstroomde Schouwen. Ook werd een sloep meegenomen om te helpen bij de evacuatie van de overstroomde gebieden.

Redders gered

Op 11 januari 1958 raakte tijdens een zware storm het SS 'Lindekerk' door motorstoring voor de kust van Schouwen aan lagerwal. De



sleepboot
'Ebro' kwam
vanuit
Vlissingen om
hulp te
verlenen. Het
strandde
echter zelf op
het Bolletje
van de
Banjaard.
Vanuit
Burghsluis
konden we de
vuurpijlen die

werden afgeschoten goed zien. De 'Maria Carolina Blankenheym' werd gewaarschuwd en voer zo snel mogelijk naar de sleepboot. De bemanning van 19 koppen werd in vier aanlopen van boord gehaald. Even over half elf waren allen gered en er werd koers gezet naar Veere. De 'Lindekerk' kwam zonder averij uit de storm en ging voor anker. In oktober 1986 werd het wrak van de 'Ebro' door de 'Taklift 4' geborgen. Men wilde het schip renoveren, maar het was in te slechte staat en werd later gesloopt.

(Wordt vervolgd)

Ultrasonische antifouling: werkelijkheid of sprookje?

Door Jaap Riesenkamp

Velen van u zijn op de hoogte van mijn avonturen met het door het Engelse 'UltrasonicWorks' geleverde ultrasonische antifoulingssysteem. In 'Zeilen' van juni 2015 is uitgebreid verslag gedaan van de resultaten. Een korte samenvatting vindt u in onderstaande foto. Droevig dus.



Kort na de publicatie in 'Zeilen' werd ik aangesproken door (toen nog clubgenoot) Chiel de Wit. Hij bleek de dealer/leverancier te zijn van een vergelijkbaar Nederlands product. Om aan te tonen dat 'zijn' apparaat wél werkt, bood hij aan om op onze 'Bries' gratis zijn systeem te monteren en uit te proberen. En aangezien ik dol ben op gratis, ben ik ingegaan op zijn aanbod.

Zijn bedrijf, Shipsonic, geeft de garantie dat de romp van het schip schoon blijft, maar voegt daar wel aan toe dat 'de ervaring leert dat uitstekende delen zoals schroefas of saildrive en de onderste gedeelten van roer en kiel, wel enige aangroei kunnen vertonen.' In een later contact met Chiel meldde hij me dat er gewerkt wordt aan een zodanige

aanpassing van het systeem dat het ook die delen meer beschermt dan nu het geval is.

De spanning was groot toen eind oktober de 'Bries' in Zierikzee uit het water werd getakeld. Zou Shipsonic zijn belofte waar hebben gemaakt of kan ook dit systeem de vuilnisbak in? Oordeel zelf aan de hand van de toen gemaakte foto's.



Conclusie: het onderwaterschip zag er heel acceptabel uit. Geen schelpwezens op de romp, alleen slijmafzetting en wat draderige wieren, niets ergs. Het voorbehoud van Shipsonic klopte: flinke aangroei op de saildrive en de bovenkant van het roerblad. Al met al was ik best tevreden over het resultaat.

Is dit systeem nu een waardig plaatsvervanger voor het 'smeren'? Zo simpel ligt het ook weer niet. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik, na de slechte eerste ervaring, en vóór de plaatsing van het Shipsonic-systeem, de romp een geduchte beurt had gegeven met klassiek antifouling, zachte Micron van International. En hiermee komt de test in een iets ander daglicht te staan.

Desondanks kan ik niet anders dan tevreden zijn. Maar ik blijf wél antifouling smeren...

En passant/ Hoezo niet sportief?

Opmerkelijke mail van de penningmeester. In Brussel is besloten dat activiteiten met zeilboten per heden beschouwd worden als zijnde sportieve activiteiten. 'Daarom moeten voortaan alle liggelden voor zeilboten vrijgesteld worden van BTW.'

Wij die gemotoriseerd over Gods wateren gaan zijn niet sportief. Dus gewoon BTW betalen. Ik begrijp het ergens wel. Als mijn vrouw en ik door de Oosterschelde klieven, op zo'n bijna windstil dagje, zien we onze zeilende buurtjes allerlei toeren uithalen om wat vaart in de boot te krijgen. Ik duw gewoon de gashendel in.

Heeft de Europese Rekenkamer dus het gelijk van de vismarkt? Zeilen een sport, moteren - nou ja, wat zullen we ervan maken: dolce va niente? Nee, hoor. Het klopt niet. En ik zou zo'n Europese rekenmeester graag eens uitnodigen voor een tochtje. Windkracht 5 graag, minstens. En dan de Westerschelde op. Effe langs de buitenhaven van Terneuzen. Kolkt het altijd lekker, vooral bij eb. Ook een mooie ervaring voor onze gast: over de Seine Parijs binnenvaren, met al die mouches die hun best doen je op de kant te zetten. Als het geen sport is je bootje daar in de vaart te houden, dan is Max Verstappen ook geen sportman.

Goed, Verstappen is geen sportman. Hij kan goed sturen, dan heb je het wel gehad. De ware sportieveling gebruikt zijn spieren. Ik zie dat inderdaad weleens op tv: van die jongens en meisjes die overboord hangen om hun zeilboot overeind te houden, of razendsnel bukken voor de boven hun hoofd passerende giek. Heel lenig allemaal. In Zeeland zie ik zoiets eigenlijk nooit.

Maar nu wij, schippers van kleine motorboten. Ik neem onze Rekenkerman mee 'de trap' op, bij Le Chesne op het Canal des Ardennes. Zevenentwintig sluizen op rij. En dan klokken natuurlijk, want je wil de tijd in de vaargids ruim verslaan.

In onze logboeken zijn nog wel meer lichamelijke oefeningen vereeuwigd. Ik zie mezelf nog hangen in de sluis van Heel, aan zo'n ijzeren laddertje. We hadden toen een Marex van 24 voet. Ging ervandoor terwijl ik haar aan het laddertje probeerde vast te maken. Ik erop, met de lijn van mijn bootje stevig vast - trekken, trekken, tot ik weer aan boord kon stappen. En op de Moezel, toen de Bootschleuze daar nog niet geautomatiseerd waren. Ladder op, ladder af om boven de wissel om te zetten: Talfahrt oder Bergfahrt. 'Sie machen das wie ein Affe', zei een mede-schutter. Hoezo niet sportief?

Cryptogram

1	2		3		4		5		6	
						7				
8										
9										
10										
11							12			13
									14	
15										

Horizontaal:

1. Adembenemend materiaal (8), 7. Waterauto (4); 8. Familie van sjees en doorloper (8); 9. Pijlsnel vergeten (10); 10. Euclipta, Karbonkel, Dolf (4+7); 11. Wegpiraat (6); 12. Altijd tweede, net als Bie, Simon en Keessie (4); 14. In Drenthe geheel de uwe (2); 15. Gejaagd door de wind (9).

Verticaal:

2/3. Creatief met een broekje (7+2+3+7); 4. Het risico van omslaan lopen (2+6+4); 5. Winnend getal (11); 6. Warme schotel (10); 13. Geluid op 15 maart (4).

Koken op **2** pitten

**Tips voor lekkere kost uit de kleine keuken.
Dit keer van Tiny Ummelen en Madeleine Pollaerts.**

Biefstuk met balsamico en aardbeien (2 personen)



Ingrediënten:

- 1 flinke biefstuk
- 100 gram aardbeien
- 100 gram cherrytomaten
- 2 eetlepels balsamicoazijn
- 1 komkommer

1. Bereiding:

- Besmeer de biefstukken licht met olie, besprenkel ze met wat peper en zout en bak ze in de pan eerst op hoog vuur en daarna op lager vuur om en om ongeveer 7 min. (of langer als je wilt). Haal uit de pan en laat even rusten.
- Halveer ondertussen de aardbeien en de cherrytomaten, roer in een bakje de balsamicoazijn en 2 eetlepels olie door elkaar en roer dit vervolgens door de aardbeien en cherrytomaatjes.
- Snijd de komkommer met een kaasschaaf in linten en leg ze op een grote plank.
- Snijd de biefstuk in reepjes en leg deze over de linten.
- Strooi als laatste de aardbeien en de tomaatjes eroverheen met het restje van de daarbij horende balsamico 'dressing'.

Ook lekker in combinatie met wat speltcouscous of quinoa.

Bruine bonensoep met chorizo



Ingrediënten:

1 grote ui
1 groene paprika
1 flinke teen knoflook
1 flinke Spaanse peper of 2 kleine
olijfolie
tomatensap
2 bouillonblokjes
1 groot blik (800 gr) bruine bonen
vers gemalen peper
1 volle eetlepel gehakte peterselie of koriander
250-300 gram chorizo aan een stuk

Bereiding:

1. Snipper de ui.
2. Maak de paprika schoon en snij deze in reepjes.
3. Hak de knoflook fijn.
4. Halveer de Spaanse peper en verwijder de zaadlijsten.
5. Snijd de peper in ragfijne reepjes.
6. Verhit een scheutje olijfolie in een grote pan en fruit hierin de ui en paprika enkele minuten.
7. Voeg knoflook en rode peper toe en fruit deze aan (samen 1-2 minuten).
8. Schenk de tomatensap hierbij en verkrummel de bouillonblokjes erboven.
9. Breng aan de kook.
10. Spoel de bruine bonen in zeef schoon.
11. Voeg de bonen aan de soep toe en vul aan met water (afhankelijk van de gewenste dikte tussen de 2.5 en 4 cl.)
12. Laat de soep ca. 10 minuten koken.
13. Snijd de chorizo in dikke plakken en verwarm ze in de soep.

Bestrooi de soep voor het serveren met peterselie of koriander.

Ook lekker met een laagje geraspte Goudse of Spaanse Manchego kaas.

INFORMATIE VOOR ONZE PASSANTEN

HAVENINFORMATIE



Coördinaten haveningang (boei H17): 51°.40.560'N/3°.45.583'E

Havenmeester

Tel:

0111-653114

06-51032702

Marifoonkanaal 31

Adres:

Havenplateau 3,
4328 NT Burghsluis

Email:

info@wsvburghsluis.nl

Bankrekeningnummer:

NL58 RABO 0357841808

Burghsluis

Provincie



Zeeland

Gemeente



Schouwen-
Duiveland



Burghsluis

De buurtschap Burghsluis bestaat uit ongeveer twintig huizen en een getijdehaventje aan de noordwestkust van Nationaal Park Oosterschelde. De kleine woonkern behoort tot de gemeente Schouwen-Duiveland. Het is ontstaan op de plek waar het water uit het gebied rond het dorp Burgh in de Oosterschelde werd afgewaterd.

Aan het einde van de vaargeul, recht tegenover de Roggenplaat, vaart u de haven van Burghsluis binnen (diepte max. 2,5m bij LLWS). Deze is tegenwoordig vooral ingericht voor de pleziervaart, maar in het verleden ook gebruikt voor de visserij en als werkhaven voor Rijkswaterstaat tijdens de bouw van de Oosterscheldekering (1985/1986). In de schaduw van die Oosterscheldekering is onze haven een prachtige bestemming, omgeven door natuurbeschermingsgebieden (nat en droog). De haven vormt een perfecte schuilplaats bij slecht weer en ook bij mooi weer is het een ideale locatie voor jong en oud. De faciliteiten zijn bijzonder aantrekkelijk. Er zijn verschillende zandstrandjes, prachtige fietsroutes langs water en stranden, door bos en over duin (fietsen te huur!), de havendijk en Bar-Petit restaurant 't Oliegeultje bieden het mooiste uitzicht van Zeeland en de dubbelgemeente Burgh-Haamstede heeft alles wat een aangenaam verblijf garandeert.



In 1980 is er onze watersportvereniging Burghsluis gestart en in 2015 vierden wij ons 25-jarig bestaan.

Bereikbaarheid

Per boot:

De haven ligt aan het eind (boei H17) van de vaargeul die begint bij scheidingsboei R36-H1 (51° 38.765'N/03° 51.922'E):

1. stuurboord uit na het in westelijke richting passeren van Zierikzee of
2. bakboord uit vanaf zee via de Roompotsluis.

Per auto

Gebruik mals adres voor uw navigatieprogramma:

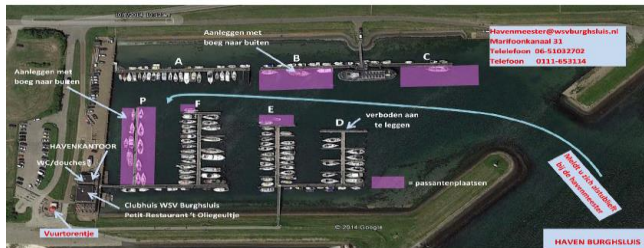
1. Havenplateau 3, Burghsluis (of 'Haven Burghsluis')
2. Postcode: 4328 NT, nummer 3

Per openbaar vervoer

De 'haltetaxi' biedt taxivervoer van de jachthaven naar de streekbushalte. De halte is te herkennen aan de sticker 'HALTETAXI' op het haltebord. Let op: de haltetaxi rijdt niet volgens dienstregeling. U moet dus vooraf reserveren, minstens anderhalf uur voor de gewenste vertrektijd die steeds rond 12 minuten over het hele uur ligt (www.zeeland.nl/haltetaxi). Bestellen haltetaxi via tel: 088-23580000.



Havenreglement



Wij vragen onze bezoekers, zowel leden en passanten, zich aan het havenreglement te houden (zie www.burghsluis.nl). Dit reglement is er om uw eigen verblijf en dat van alle anderen zo aangenaam mogelijk te maken.

In aanvulling op het reglement graag uw aandacht voor het volgende:

1. Bij aankomst vaart u door tot het einde van de haven. Daar ligt de P-steiger (Passanten). Dit is het meldpunt waar de havenmeester u informatie geeft over uw ligplaats (zie de havenschets met steigeraanduiding, passantenligplaatsen en meldroute).
2. Aan de westkant van de P-steiger kunnen schepen minder dan 11 m LOA 2-dik afmeren met de boeg naar het noorden. Aan de oostkant van de P-steiger kunt u 3-dik afmeren, eveneens met de boeg naar het noorden.
3. Aan de kopsteiger van de F-steiger is de ligplaats van het motorjacht "Martello". Hier mag u NIET tegenaan afmeren.
4. Aan de B- en C- steigers mag u maximaal tot 4-dik afmeren. Daarbij moet u buiten de zone blijven die voor het passagiersschip 'De Onrust' (www.ms-onrust.nl) is gereserveerd, aangegeven met borden.
5. Aan de kopsteiger van de E-steiger mogen schepen maximaal 3-dik afmeren.
6. Aan de kopsteiger van de D- steiger, de eerste steiger die u tegenkomt bij binnenvaren, is het beslist verboden af te meren. Dit omdat voldoende ruimte beschikbaar moet blijven voor het manoeuvreren van passagiersschip 'De Onrust'.

Havenvoorzieningen

'Vuurtorentje':	Het voormalige havenkantoor van de vereniging is opnieuw ingericht en doet nu dienst als 'inlooplek' voor leden, waar passanten en andere bezoekers - als leden aanwezig zijn - ook van harte welkom zijn. Het vuurtorentje is prachtig ingericht en is een bezoekje waard!
Water en elektriciteit:	Op de steigers vindt u elektriciteit en aftappunten voor water. Deze nutsvoorzieningen zijn gratis, maar respecteer het milieu!
WiFi:	De WiFi in de haven is gratis en in 2016 geheel vernieuwd. De code is verkrijgbaar in het Havenkantoor.
Fietsen:	Fietsen zijn te huur bij de havenmeester voor dagtochtjes.
Boodschappen:	In Burgh-Haamstede, op 2,5 km van de haven, kunt u boodschappen doen met de gratis fiets (max. 1 uur).
Passagiersschip 'De Onrust'	Het Passagiersschip 'De Onrust' onderhoudt in de zomer een veerdienst over de Oosterschelde. Informatie is verkrijgbaar in Havenkantoor. Tel: +31 (0) 111-41430906 of +31 (0)6-53535297
Broodjes bestellen:	'De Onrust' verzorgt ook de broodjes in de haven via een bestelenvolp. Informatie bij Havenkantoor
Jeu de boules baantje:	Achter het vuurtorentje is een jeu-de-boule baan die u gratis kunt gebruiken. De ballen zijn verkrijgbaar in Bar-Petit Restaurant 't Oliegeultje'.
Bar-Petit Restaurant 't Oliegeultje: (zie advertentie in dit clubblad)	In ons Clubhuis vindt u ook Bar-Petit Restaurant 't Oliegeultje waar u kunt genieten van een uniek en schitterend uitzicht, een drankje, een hapje en een maaltijd. Tel: 0111-652875
Strandjes en zwemtrappen:	Vlak bij de haven zwemtrappen die leiden naar een paar strandjes.

Het 'Vuurtorentje'

De vuurtoren van Westerschouwen, bekend van het oude briefje van 250 gulden, is bijna overal op het eiland zichtbaar. Helaas niet toegankelijk voor publiek, maar we hebben een alternatief:



de oude lichtkoepel van de vuurtoren is in 1975 vervangen door een nieuwe. Sinds die tijd staat de oude lichtkoepel als prominent herkenningspunt op de kop van onze haven. Voor 2010 diende het 'Vuurtorentje' als havenkantoor. Nu dient het als

'inlooplek' voor leden, waar passanten en andere bezoekers - als leden aanwezig zijn - ook welkom zijn.

Hondenlosloopgebieden

Op bijna alle Zeeuwse stranden mag de hond loslopen, alleen *tussen Pinksteren en 1 september* moet de hond *van 10.00 uur 's morgens tot 18.00 uur 's avonds* aangelijnd zijn. Het dichtstbijzijnde strand is het westelijke puntje van Schouwen-Duiveland, op het strand van **Burgh Haamstede**.



Mooi is ook de Krekentoct bij **Ouwerkerk** op Schouwen-Duiveland. Het is een wandeling van $\pm$ 3 km rond de krekens, die je op diverse plekken kunt starten. De hond mag de hele route loslopen.

Langs de Oosterschelde kun je mooi wandelen over de oude zeedijk vanaf de caisson bij de **Schelphoek** (ter hoogte van Serooskerke op Schouwen-Duiveland). Prachtig uitzicht over de Oosterschelde! De dijk is afgezet met schapengaas, dus je hond kan

zonder gevaar loslopen. Beneden langs de binnenzijde van de dijk achter het hek loopt een fietspad. Je kunt bij de caisson ook de dijk over en een stuk langs de kreek lopen. Ook daar is een losloopgebied.

In **Boswachterij Westerschouwen** mogen honden loslopen op de strook achter de kampeerterreinen tussen de bosrand en het ruiterpad bij de Adriaan van der Weijdegeweg te Westerschouwen.

SUGGESTIES VOOR ACTIVITEITEN, EVENEMENTEN EN BEZIENSWAARDIGHEDEN

(Bezoek de VVV-website of VVV-winkel in Burgh-Haamstede voor nog meer mogelijkheden, zoals een bezoekje aan bijvoorbeeld Deltapark Neeltje Jans en de Oosterschelde Stormvloedkering, Molen De Hoop of Golfboerderij Molenberg)

1. PLOMPE TOREN (www.plompetoren.nl)



Hele jaar geopend
van 09:00 tot
18:00 uur

De Plompe Toren is het laatste restant van het Schouwense dorp Koudekerke, dat eind 16de eeuw in de golven verdween. De gerestaureerde

toren is nu een informatiecentrum over de geschiedenis, legenden en natuur van de streek. De toren biedt een weids uitzicht over het omringende natuurgebied, waar veel steltlopers en andere watervogels te zien zijn. Natuurmonumenten heeft in de Plompe toren een informatiecentrum ingericht. Dagelijks toegankelijk en bijzonder

aanbevolen! Vanaf de toren heb je een mooi zicht op de Koudekerksche Inlaag en de Oosterschelde. De toren staat ten oosten van Burghsluis langs de Oosterschelde.

2. DE SCHELPHOEK

(<http://www.vvvzeeland.nl/nl/vakantie/natuurgebieden/101097/de-schelphoek/schouwen-duiveland/serooskerke>) (OOK BEREIKBAAR MET DE BOOT: ANKEREN of aan GELE ANKERBOEIEN)

Dit natuurgebied begint circa 3 kilometer ten oosten van de jachthaven (voorbij de Plompe Toren).

De Schelphoek is ontstaan tijdens de watersnoodramp in 1953. Het gat in de dijk op deze plaats leek in eerste instantie nog mee te vallen maar in de maanden na de ramp werd het alleen maar groter. Dit resulteerde in augustus, een half jaar na de ramp, in een oppervlakte van 520 meter breed en 38 meter diep.

Om het gebied werd toen een ruim vier kilometer lange ringdijk aangebracht die werd gesloten met caissons. Ruim tweehonderd hectares landbouwgrond gingen hiermee verloren. De laatste aangebrachte caisson steekt nu nog steeds boven de dijk uit en is een prachtig uitkijkpunt over Schouwen en de Oosterschelde.



Het krekengebied is, buiten de historie, vooral rijk aan planten en dieren. Staatsbosbeheer plantte kort na de ramp een bos en hier broeden meer dan zestig soorten vogels waaronder nachtegalen, grote bonte spechten en uilen. In het voorjaar groeien hier de meidoornstruiken en de oude stokroos en op de bodem van de lager gelegen kreek treft u zeekraal en schorrenkruid aan.

Dankzij het aanwezige zout in de binnendijkse kreek vriest deze bijna

nooit dicht zodat je, ook in de winter, aldoor watervogels zult aantreffen. Grote kans dat je de dodaars onder water naar voedsel ziet duiken. In de Schelphoek wordt aan zeewierteelt gedaan (www.zeewierwijzer.nl).

Buitendijks tref je, afhankelijk van het seizoen, duizenden kustvogels aan. Het is raadzaam, indien je een liefhebber bent, op deze plek een verrekijker bij je te dragen. Er is een gemarkeerde wandelroute rondom de binnendijkse kreek en op de dijk, voor de kinderen is er een leuke zoek je weg wandeling uitgezet.

Rondom de kreek zijn ligweiden aangebracht en ook zwemmen is toegestaan.

Een deel van het natuurpark is hondenlosloopgebied!

3. De Boswachterij Westerschouwen (www.staatsbosbeheer.nl/schouwenduiveland)

De 'Boswachterij Westerschouwen' is het grootste bos van Zeeland. Het ligt ten westen van Burghsluis op. Het is een heuvelachtig duinlandschap, met zandverstuivingen, valleien en duinweiden. Vogelrijke bosranden met vele soorten bomen en planten. Eén van de mooiste gebieden van Zeeland. Het is een schitterend fiets- en wandelgebied. Overal hoor je de branding. De wilde kamperfoelie ruikt heerlijk na een regenbui. Overal ritselt leven dat je vanaf de vele gemarkeerde wandelroutes of vanuit de schuilhut of uitkijktoren kunt bespieden.

Ook het bezoekerscentrum is zeer de moeite van een bezoekje waard.

4. KUNST 'SCHOUWEN' **(ALLES OP FIETSAFSTAND!)**

In Burgh-Haamstede en omgeving vindt u verschillende galleries/musea en georganiseerde kunstevenementen.

- **Jaarlijkse Kunstschouw Westerschouwen**
(www.kunstschouw.nl)

Kunstschouw 2016 vindt plaats van 17 t/m 25 juni 2017. Actuele kunst, experimentele installaties en performances, tot de meer gevestigde kunst, maar ook fotografie, computer- en videokunst combineren op spannende wijze met authentiek Zeeuwse locaties zoals

oude kerkjes, boerenschuren, hofsteden, een graanmolen, villa's en tuinen, maar ook historische sites, bos en strand. De circa 40 locaties zijn bij voorkeur per (gehuurde?) fiets maar ook met de auto te bereiken.

- **Rondje Kunst in Schouwens Westhoek** (www.rondje-kunst.nl)

Iedere laatste zondag van de maand, van april t/m oktober, zijn van 12.00 tot 17.00 uur zeven galleries, ateliers en beeldentuinen geopend voor publiek. Er wordt een grote diversiteit aan kunst gepresenteerd door de kunstenaars zelf: schilderijen, beelden, keramiek, sieraden, glaskunst en draaihoutwerk. Vaak is de kunstenaar aan het werk, regelmatig is er ook een gastexposant aanwezig. De zeven locaties zijn herkenbaar aan de witte vlag met blauw-gele opdruk. Flyers zijn gratis af te halen bij de VVV in Burgh-Haamstede, restaurants en op de kunstlocaties zelf.

- **Galerie 'Bewaerschole'** (Weststraat 18, Burgh-Haamstede, www.bewaerschole.com)

Ontdek internationale kunst in de tentoonstellingsruimte Bewaerschole in Burgh-Haamstede. De galerie toont actuele kunst. Entree is gratis. Open vrijdag t/m zondag 14.00 - 17.00 uur

- **Galerie 'Het Oude Raadhuis'** (Ring 6, Burgh-Haamstede, www.galeriehetouderaadhuys.nl)

Het witte statige huis is gebouwd in 1923 en was tot 1967 in gebruik als gemeentehuis. Ondanks dat er wat moderne aanpassingen zijn gedaan, ademt het pand nog steeds de sfeer van vroeger.

In deze stijlvolle ambiance exposeert Joop van Nugteren zijn bronzen sculpturen. Evenals werk van diverse andere hedendaagse kunstenaars. U kunt hier ook terecht voor, aan kunst gerelateerde en betaalbare originele cadeaus.

Het is ook zeker de moeite waard om de achter de galerie gelegen sfeervolle beeldentuin te bezichtigen.

Openingstijden in het seizoen 12.00 tot 17.00 (zondag en dinsdag gesloten)

- **Brilmuseum 'Ogen tekort'** (Dapperweg 19a, Burgh-Haamstede, brilmuseumogentekort.nl)

Uniek in Nederland: een spannende ruimte vol brillen, brillenkokers, spiegels, toepasselijke kleding en hoofddeksels, honderden andere attributen die met zien, kijken of ogen te maken hebben. Open op afspraak

- **Museum 'de Burghse Schoole'** (Kerkstraat 3, Burgh-Haamstede, www.burghseschoole.nl)

De Burghse Schoole is een authentiek schoolgebouw van rond 1845, dat



karakteristiek is voor het dorp en waarin vele generaties Burghenaren onderwijs genoten. De Burghse Schoole is in 1992 geopend als museum en heeft drie expositieruimten. Allereerst een authentiek klaslokaal anno 1920, verder een lokaal voor wisselexposities en een

lokaal ingericht met als thema de Karolingische Ringwalburg, die achter het museum is gelegen. Ook zijn archeologische vondsten te zien van de Kop van Schouwen.

- **Slot Haamstede** (Ring 2, Burgh-Haamstede, www.natuurmonumenten.nl)

Tegenover de kerk, midden in het dorp, staat Slot Haamstede. In 1981



kocht Natuurmonumenten het Slot en bijbehorend landgoed van de erven Van der Lek de Clercq. De familie had deze sinds 1850 in bezit en gebruikt het tegenwoordig als vakantieverblijf. Het oudste

gedeelte van het huidige Slot stamt uit de 13e eeuw en in de eeuwen erna werden steeds delen aangebouwd.

Op het sloteiland zijn zelfs sporen van de Romeinen en Noormannen aangetroffen.

Het Slot is privé bewoond en het bos zeer beperkt toegankelijk. Bezichtigen is mogelijk op Open Monumentendag of in de periode medio juni tot oktober met een diaprojectie en bezoek aan de Ridderzaal. Elke woensdag om 11.30, verzamelen bij het Slothek.

5. Klimbos Zeeuwse helden

(Kraaijensteinweg 140, Westenschouwen,
www.klimboszeeuwsehelden.nl)

Nieuw sinds 2015: Hoog boven de grond van boom tot boom met tokkelbanen, touwladders, wiebelbruggen en vele andere klimonderdelen. Er zijn vijf verschillende uitdagende parcoursen in het Klimbos. Het is een leuke actieve beleving van de natuur voor gezinnen, scholen en bedrijven. Voor zowel jong en oud, als voor beginnende en gevorderde klimmers is het een gezellig, avontuurlijk en spannend dagje uit!

Het Klimbos is geopend vanaf 25 maart t/m 29 oktober op zaterdag en zondag – vakantie en feestdagen.

6. Uit met de kinderen bij minder weer:

Indoorspeelplaats (Ût Knienol - Het Konijnenhol -,
Mairieweg11, Burgh-Haamstede, Tel: 0111-652766,
<http://www.recreatieparktlapje.nl/knienol.htm>)



Voor kinderen tot ongeveer tien jaar. Leef je uit op spannende en uitdagende speeltoestellen.

Dagelijks geopend vanaf 26 maart tot 27 oktober van 13.00 uur tot 18.00 uur. Zaterdag en zondag vanaf 12 uur. De maanden juli en augustus vanaf 10 uur.

7. Natuurinformatiepunt/Trampolinecentrum Westerschouwen

(Steenweg 13a - op het grote parkeerterrein van Westenschouwen.
www.jantrampoline.nl)

Trampolinespringen, skeltertochten, wandelroutes, strandartikelen huren
In juli & augustus iedere dag geopend van 11.00 – 18.00 uur

8. Evenementen 2017

Burghse Dag, begin augustus 2017

Braderie en boerenmarkt en de Zeeuwse ringrijders, sjezenrijders en legervoertuigen, paardendressuur, boerenmarkt, creamarkt, braderie en diverse optredens

Locatie : Kerkstraat

Reddingsbootdag, 6 mei 2017

Begin mei organiseert de Nederlandse reddingmaatschappij (KNRM) haar jaarlijkse landelijke open dag. U kunt een kijkje nemen in de keukens van het reddingsstation.

Locatie: Neeltje-Jans

Belangrijke telefoonnummers

HUISARTSEN	
<i>Huisartsenpraktijk Baas</i> Scheepswerfstraat 26 4328 BC Burgh-Haamstede Telefoon: 0111-655555 Fax: 011-655556 Spoednummer: 0111-652333	<i>Huisartsenpost Schouwen-Duiveland</i> Open: 18.00 tot 08.00 uur 's ochtends (In deze periodes zijn de huisartsen op Schouwen-Duiveland niet bereikbaar.) Borrendamme 9 Zierikzee Telefoon: 0900-1585
TANDARTSEN	
<i>Tandartsenpraktijk Friedrich</i> Ring 19 4328 AE Burgh-Haamstede Telefoon: 0111652930	<i>Tandartspraktijk Geleijnse</i> Kriekemeet 9 4328 AW Burgh-Haamstede Telefoon 0111-652698
DIERENARTS	TAXI's
<i>Dierenartsenpraktijk Schouwen-Duiveland</i> Hogezoom 9 4328 EE Burgh-Haamstede Telefoon: 0111-652254 tijdens openingstijden Spoednummer: 0111-450440 Hoofdvestiging: Grevelingenstraat 17 4301 XZ Zierikzee Telefoon: 0111-412180 Spoednummer: 0111-450440 Fax: 0111-415300 Website: www.dapschouwen-duiveland.nl	<i>Taxi de Vlieger</i> Telefoon: 0111 - 64 15 62 Website: www.taxidevlieger.nl <i>New York Taxi</i> Telefoon: 0111-464646 Website: www.newyorktaxi.nl <i>Taxi WTS</i> Telefoon: 0111-672317 Website: www.taxiwt.nl
TOERISTISCHE INFORMATIE	
VVV Burgh-Haamstede Noordstraat 45a 4328 AK Burgh-Haamstede	E-mail: burgh-haamstede@vvvzeeland.nl Website: www.vvvzeeland.nl Tel.: 0111-450524

