

Werkgroep Onderzoek en Monitoring Wadvaarders (O&M) voortzetten als wetenschappelijk bureau Wadvaarders?

Robbert van der Eijk 20-3-2024

Doel van de werkgroep Onderzoek en Monitoring (O&M) is om informatie en gegevens te verzamelen en zo bij te dragen aan het onderbouwen van de doelstellingen en missie van de vereniging Wadvaarders.

Een goed functionerende werkgroep zal bijdragen aan het beeld van een serieus te nemen partij binnen de Waddengemeenschap. In feite zou de werkgroep dan functioneren als het wetenschappelijk bureau van de Wadvaarders. Dat komt denk ik ook beter over naar de buitenwereld en wellicht serieuzer genomen als een rapport vanuit de Wadvaarders is uitgegeven door het Wetenschappelijk bureau O&M van de vereniging dan wanneer dat door een werkgroep van de vereniging gebeurt.

De werkgroep O&M bestaat uit leden van de vereniging Wadvaarders die structureel of projectgewijs hun kennis en vaardigheden willen inzetten voor het doel van de werkgroep. Daarnaast kan bij de uitvoering sprake zijn van een gezamenlijke aanpak van meer partijen, bijv. met de Toerzeilers, Waddenvereniging, BBZ, NIOZ, Waddenacademie, universiteiten en andere relevante onderzoeksorganisaties. Ook kan het zijn dat de werkgroep voor een bepaald project externe onderzoekers of specialisten tegen betaling inhuurt. O&M heeft op zich weliswaar geen budget maar sinds 2023 beschikt de ver. Wadvaarders over een actiefonds waar O&M met voorstellen voor financiering van projecten kan komen. Het bestuur gaat over het toekennen van gelden.

Ik stel me voor dat O&M een bestuur, althans een basiskern, van enkele leden heeft, die zorgen voor continuïteit, de communicatie met betrokken onderhoudt, projecten aandraagt en opzet, maar niet zelf uitvoert en daar dus mensen voor zoekt, de financiën regelt, faciliteert, organiseert, e.d. en daarvoor enkele keren per jaar fysiek of online bij elkaar komt.

Onderstaand overzicht van potentiële projecten geeft aan dat behoefte is aan kennis op tal van gebieden, zoals ecologie, nationale en internationale wetten en regels, chemische processen, fysische processen in de Waddenzee, navigatie, veiligheid, schoonmaakacties, public relations en lobbyen, didactiek en politiek.

De doelstellingen van de Ver. Wadvaarders zijn verwoord in de Bakens en de toekomstvisie 2030. Dat levert de volgende onderwerpen op waar voor O&M een taak uit voort zou kunnen komen:

1. Afsluiting van gebieden alleen indien die nodig en uitlegbaar zijn.
2. Behoud en uitbreiding bereikbaarheid havens en aanlegplekken
3. Beperken van het snelvaren
4. Behoud van de betonning
5. Nieuwe regelgeving beperken tot noodzakelijke maatregelen
6. Verspreiden Erecode en bevorderen dat de Erecode wordt nageleefd
7. Meewerken aan een schoner wad
8. Bevorderen kennis en vaardigheden Wadvaarders
9. Bevorderen bekendheid Wadvaarders
10. Beïnvloeden van het beleid en beheer Waddengebied, nationaal en internationaal
11. Welke juridische mogelijkheden liggen er om ons te verweren tegen toekomstige vrije vaart beperkende maatregelen
12. Verzoeken van andere partijen om medewerking of participatie
13. Het bevorderen van het eigen verenigingsleven

Niet elk onderwerp is een onderwerp voor de O&M. Per onderwerp kan O&M één of meer dossiers / aan te pakken vraagstukken aanleggen en daar uitvoerders bij zoeken.

Als ik de onderwerpen afloop mogelijke onderwerpen voor O&M:

1. Afsluiting van gebieden alleen indien die nodig en uitlegbaar zijn.

Om te weten of een afsluiting nodig is, moeten er gegevens verzameld worden die vervolgens

geïnterpreteerd worden en zo tot noodzakelijke en relevante maatregelen leiden. Het draait altijd om verstoring van dieren boven en onder water waardoor die dieren niet kunnen broeden, rusten, foerageren of in geval van schelpdieren kunnen groeien.

T.a.v. beschermende maatregelen voor broedende, foerageren en rustende vogels is weinig verschil van mening tussen natuurbeschermingsorganisaties en de Wadvaarders. Anders is het nog als het gaat om zwemmende zeehonden. De huidige maatregelen gaan er nog vanuit dat ook met hoogwater als alle ligplekken van de zeehonden onderwater staan zwemmende zeehonden verstoord worden door de recreatievaart. Ons eigen onderzoek laat zien dat dat niet het geval is, zodat we onderbouwd kunnen pleiten voor het vrijgeven van de art 2.5 gebieden die ten behoeve van zeehonden zijn afgesloten van 3 uur voor tot 2 à 3 uur na plaatselijk hoogwater.

Een tweede review van het bijgewerkte rapport over de zeehondenonderzoek door bureau Altenburg en Wymenga staat al gepland.

De werkgroep zou een dossier kunnen aanleggen naar het effect van confrontaties tussen recreatievaart en zwemmende zeehonden om zo nuttige informatie te verzamelen zowel ter nadere precisering van de relatie tussen vaarrecreatie en zeehonden als om de praktijk te monitoren.

Er kunnen ook andere onderwerpen opgepakt worden als voorzienbaar is dat die een rol gaan spelen bij de besluitvorming over vrijheid beperkende maatregelen. Dat kan actueel worden als een andere partij of politici met voorstellen komen richting ministers die voor de vaarrecreatie ongunstig zullen uitpakken.

Ik kan me bijvoorbeeld voorstellen dat wij zelf gaan onderzoeken in hoeverre het droogvallen van verschillende type boten op verschillende plekken al dan geen bodem beroerende effecten hebben. Wij denken van niet, maar is dat onderbouwd? En als dat effect er wel is, hoe lang werkt dat dan door? Eén tijd, een maand?

Bij navraag bij de Waddenunit is gebleken dat men daar niet beschikt over de exacte coördinaten van de art 2.5 gebieden. Wellicht is het antwoord te vinden www.natura2000.nl van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, maar een eerste zoektocht leverde nog niet op. Op de vaarkaarten staan de grenzen wel vermeld, maar dat is niet de officiële bron. Het zou goed zijn als in de navigatieprogrammatuur en bijv. QuickTide ingebouwd zou kunnen worden dat men een seintje krijgt dat men een afgesloten gebied binnen gaat.

2. **Behoud en uitbreiding bereikbaarheid havens en aanlegplekken**

De bereikbaarheid van jachthavens Noordpolderzijl en Schiermonnikoog staat onder druk door het ondieper worden van de toevoergeulen. Voorzover ik weet staat het bereikbaar houden momenteel niet ter discussie in de resp. gemeentes Schiermonnikoog en Het hoge Land. Wat er aan vooraf gegaan zou kunnen gaan, is een onderzoek onder de Wadvaarders in hoeverre er behoefte is aan het open houden van Noordpolderzijl. Daarbij speelt vermoedelijk ook de behoefte om vanuit het Nederlandse Wad door te kunnen steken naar het Duitse wad en visa versa. Mijn inschatting is dat zo'n onderzoek meer moet inhouden dan een oproep in een BaW om een opgezette enquête in te vullen, maar dat mensen actief benaderd moet worden met een vragenlijst. O.a. de bijna 100 mensen die zich voor de workshop Duitse Wad hadden opgegeven zouden bijv. benaderd kunnen worden. Tenzij zich daarvoor een aantal leden zich aanmelden om het onderzoek uit te voeren denk ik dat je voor zo'n onderzoek mensen of een bureau moet inhuren. De kosten van zo'n uitbesteed onderzoek zullen al gauw meer dan €10.000 bedragen. De werkgroep zou op deze manier een dossier kunnen opstellen waarin de behoefte voor een verbinding tussen het Nederlandse en Duitse wad is onderzocht.

Twee andere aanleg/haven faciliteiten spelen bij Kornwerderzand en Holwert. Bij Kornwerderzand is er de wens om de werksteiger te behouden als aanlegsteiger als schepen moeten wachten om gescht te worden naar het IJsselmeer. Het maken van een(bouw?)tekening loopt al. Ik veronderstel dat de kosten van een extern bureau minder dan €1.000,- zullen bedragen, maar de kosten kunnen veel verder oplopen als de ver. Wadvaarders ook bij de verwezenlijking verder wordt betrokken.

Voor de Wadvaarders schat ik in dat een nieuwe aanlegmogelijkheid tussen Harlingen en het Oostelijke wad naast Nes een welkome aanvulling kan zijn. De plannen van Holwert aan zee gaan veel verder, maar buitendijkse aanlegplek voor enkele schepen op doorreis, die daar bijv. 24 uur kunnen liggen, zou voor Wadvaarders, schat ik in, ook al een uitkomst zijn. Dit zou via een aparte enquête of ingepast in de enquête over Noordpolderzijl meegenomen worden. In hoeverre de Wadvaarders, mocht het idee verder uitgewerkt en verwezenlijkt kunnen worden, daarbij betrokken blijven, komt daarna pas aan de orde. O&M zou een dossier kunnen samenstellen waarin de behoefte voor een aanlegsteiger of meer bij Holwert is onderzocht.

3. **Beperken van het snelvaren**

Het echt tegengaan van het snelvaren ligt buiten de mogelijkheden van de Wadvaarders. Veel meer dan in gremia pleiten voor overheidsmaatregelen om dat te beperken en wijzen op de gevaren die het snelvaren met zich mee brengt. De laatste tijd komt geluidsoverlast onderwater voort gebracht door scheepsmotoren meer onder de aandacht als verstoringbron voor zeezoogdieren als walvissen en zehonden. Waar wij als Wadvaarders voor moeten waken is dat wij als 'slowe' vaarders niet over één kam worden geschoren met 'de scheepvaart op de Waddenzee' als men die aan banden wil leggen. Er is literatuur dat aangeeft dat het geluid van langzame recreatieschepen laag is en binnen 100m onder het niveau 'stil' is gezakt. O&M zou een dossier snelvaren kunnen samenstellen waarin de gevolgen van snelvaren voor de natuur en de veiligheid voor de overige gebruikers van de Waddenzee in kaart zijn gebracht en daarvoor zo nodig ook eigen onderzoek zou kunnen (laten) uitvoeren.

4. **Behoud van de betonning**

Op praktische en financiële gronden dreigt hier en daar de betonning weg gehaald te worden. Het merendeel van de wadvaarders vaart volgens MOCO op de betonning en voelt zich onzeker als die op een bepaald traject ontbreekt. Het ontbreken van betonning werkt in de hand dat men meer gaat zwerven en vanuit natuurbescherming is dat niet altijd wenselijk. Wadvaarders die op digitale navigatie varen zouden gebruik kunnen maken van routes op Nautin met aangegeven waypoints en eventuele virtuele betonning. Maar bij Nautin is men nog niet zo overtuigd van het gebruik van virtuele betonning. Juridisch en ten aanzien van aansprakelijkheid liggen er nog wel problemen, maar wat zijn de technische mogelijkheden om in plaats daarvan met virtuele betonning te gaan werken. Is dat simpel een kwestie van (coördinaten van) waypoints in een digitale kaart zetten of speelt er meer? O&M zou een inventarisatie kunnen maken van de betonning op de Waddenzee en van eventuele knelpunten. Je mag verwachten dat Rijkswaterstaat over een gedetailleerde overzicht beschikt. Verschillende vrijwilligers die voor Nautin de bevaarbaarheid van verschillende trajecten en de betonning in de gaten houden, kunnen mogelijk actuele informatie geven. Samenwerking met Rijkswaterstaat en Nautin ligt voor de hand.

5. **Nieuwe regelgeving beperken tot noodzakelijke maatregelen**

Zowel vanuit Europa als uit Den Haag zit er op verschillende onderwerpen nieuwe wet- en regelgeving aan te komen, zoals voor antifouling, vuilwater, registratie en veiligheid. Met betrekking tot het afsluiten van art 2.5 gebieden wordt/is een nieuwe Leidraad ontworpen waarin de besluitvorming en de inspraak van betrokken partijen wordt geregeld. In hoeverre onze inspraak zoals die in de vorige Leidraad was geregeld blijft bestaan moet uitgezocht worden.

Het ontwikkelen van regels, wetten en maatregelen gebeurt naar mijn smaak veel te veel door mensen die zelf niet op het water actief zijn, met het risico dat er tot te lompe, ongenueanceerde, of zelfs onuitvoerbare maatregelen en regels wordt besloten. Daarom is participatie van deskundige wadvaarders of betaalde vertegenwoordigers namens de Wadvaarders bij de ontwikkeling van die maatregelen en regels zeker gewenst. Dossier waarin de (on)mogelijkheden, noodzaak voor en uitvoerbaarheid van maatregelen zijn vastgelegd, kan zinvol zijn; bijvoorbeeld op het gebied van antifouling en energietransitie. In de werkgroep antifouling van het Netwerk Vaarrecreatie Nederland speelt de discussie of het voor de aangroei van algen, zeepokken e.d. op de scheepshuid zoet of zout water en het afwisselend in zout/zout water vertoeven van invloed is op de maatregelen die nodig zijn. Momenteel lijkt het er op dat men vooral naar de situatie in zoetwater kijkt, maar het zou kunnen dat

voor schepen in zoutwater andere en wellicht minder ingrijpende maatregelen nodig zijn. Een gedegen (chemisch en biologisch?) onderzoek vanuit de Wadvaarders zou hier in belang van de Wadvaarders duidelijkheid kunnen bieden. Zie ook onder punt 11. Samenwerking met zusterorganisaties en bundeling van krachten en kennis kan hierbij helpen.

6. **Verspreiden Erecode en bevorderen dat de Erecode wordt nageleefd**

De Erecode is de basis om via gedragscode te voorkomen dat er meer maatregelen nodig zijn die het vrij varen beperken. Mede omdat handhaving in een gebied als de Waddenzee moeilijk is, is het belangrijk dat elke bezoeker van het Waddengebied doordrongen is van noodzaak van bij het natuurgebied passend gedrag.

De verantwoordelijkheid voor de Erecode is nu ondergebracht bij de beheerautoriteit Wadden, die het op zijn beurt weer uitbesteed heeft aan het IVN. maar sinds enige jaren wordt er geen of te weinig aandacht aan de Erecode gegeven en wordt er niets meer gedaan aan verspreiding. Het IVN moet nog bedenken wat ze gaat doen met de Erecode. Voor de recreatievaart en de natuur van de Waddenzee is het belangrijk dat er nog voor het vaarseizoen losbarst de Erecode in grote oplagen wordt gedrukt en wordt verspreid over zoveel mogelijk plekken waar wadvaarders, toeristen en andere gebruikers van de Waddenzee komen. Op dat punt ligt weliswaar geen taak voor O&M maar O&M kan wel onderzoek doen naar de bekendheid van de Erecode, de functie en invloed van de Erecode op enerzijds het gedrag van wie zich het Waddengebied in begeeft en anderzijds hoe beleidsmakers en de uitvoerders daarvan de Erecode waarderen en in hun werk betrekken.

Naast een dossier over de juridische betekenis van de Erecode zou O&M een dossier kunnen samenstellen waarin de verspreiding, uitvoering, betekenis, bekendheid, beleid t.a.v. van de Erecode, e.d. wordt beschreven.

7. **Meewerken aan een schoner wad**

De ver. Wadvaarders kent de werkgroep Schoner Wad die ijvert voor plastic vrije Waddenzee. Op bestuurlijk niveau kan geijverd worden voor veiligere vaarroutes op de Noordzee en een veiliger belading van container schepen. O&M zou dat in een kennisdossier kunnen vastleggen en daarvoor naast een literatuurstudie interviews kunnen afnemen bij deskundigen en betrokkenen.

Enige jaren geleden is gepleit voor afvalcontainers bij alle jachthavens waar wadvaarders hun opgeraapte vuil van de platen en stranden kwijt kunnen. Of dat inmiddels uitgevoerd is, weet ik niet. O&M zou een dossier kunnen opstellen waarin het effect en nut van containers bij de jachthavens is onderzocht; o.a. waar moeten ze komen te staan, wie is er verantwoordelijk voor, wie maken er gebruik van, stimuleert de aanwezigheid van containers het schoonhouden van de Waddenzee?

Een aanmerkelijk deel van het afval op platen en stranden bestaat uit restanten van visnetten. Daarnaast raken geregeld zeehonden en andere zeezoogdieren verstrikt in visnetrestanten. Hoewel het niet direct gekoppeld is met de doelstellingen van de Wadvaarders, kan het vanuit een oogpunt van zorg voor een kwalitatief gezonde Waddenzee toch zinvol zijn dat O&M onderzoek {laat} doen naar mogelijkheden om het aandeel visnetresten in het afval te verminderen.

8. **Bevorderen kennis en vaardigheden Wadvaarders**

O&M zou verspreid door het jaar webinars kunnen organiseren om de kennis onder de leden te vergroten. Een voorbeeld van een dergelijke cursus zou 'EHBO op zee' kunnen zijn of de onlangs gegeven webinar over OpenCPN. Andere webinars kunnen gaan over de diverse organismen, natuurlijke processen en leefgemeenschappen op de Waddenzee, over de dynamiek van de Waddenzee, e.d. Wat dat laatste betreft, deskundige Ernst Lofvers van RWS is lid. Met Marianne van der Linden lopen gesprekken om een serie webinars op te zetten rondom het varen op de Waddenzee.

9. **Bevorderen bekendheid Wadvaarders**

Naast toevallige ontmoetingen met wadvaarders in de havens, kan men de Wadvaarders alleen leren kennen via de website, en folders en Berichten in de jachthavens en via de beurzen in Leeuwarden en

Den Helder. Wellicht kan de werkgroep Communicatie een actiever plan de campagne opstellen. Voor O&M zie ik hier niet direct een taak.

10. **Vinger aan de pols bij het beleid en beheer Waddengebied, nationaal en internationaal**

Via deelname aan o.a. OBW, TOBW en andere gremia die het beheer en beleid van de Waddenzee raken kunnen wij die hopelijk de kant uit sturen zoals wij die zouden wensen, waar mogelijk in samenwerking met andere partijen zoals de Waddenvereniging, het Watersportverbond en de Toerzeilers.

Ook kunnen we deelnemen aan landelijke of Haagse werkgroepen die bepaalde regelingen m.b.t. de Waddenzee voorbereiden en vorm geven.

Internationaal gaat het om de werkgroep Internationaal (Pieter v Kuppenveld). Ik begrijp dat het Wadden Sea Forum, dat de contacten met de trilaterale bestuur onderhield, is opgeheven en mij is niet duidelijk hoe de communicatie daarmee nu verloopt. April 2023 zijn de sterk beperkende regels voor het Duitse Wad ingegaan en ik vraag me af wat wij als Nederlandse organisatie daar nog kunnen inbrengen, bijv. juridisch. Als niet-Duitse organisatie konden we kennelijk niet mee discussiëren in Duitse overleggen, maar wat er juridisch mogelijk is nu onze belangen zijn geschaad, is niet duidelijk. Hoe zit het met nationale regelgeving die internationale consequenties heeft? Het kan verstandig zijn te onderzoeken hoe het werkt met lobbyen bij ministeries e.d.

Voor O&M liggen er verschillende mogelijkheden om dossiers aan te leggen die enerzijds inhoudelijk materiaal aandragen om in de gremia de standpunten wetenschappelijk te onderbouwen en anderzijds nagaan welke juridische mogelijkheden er liggen om bepaalde maatregelen, regels en wetten kunnen tegenhouden dan wel bijsturen. Daarvoor moet O&M wel de vragen aangereikt krijgen uit de vertegenwoordigers in de diverse gremia.

11. **Welke juridische mogelijkheden liggen er om ons te verweren tegen toekomstige vrije vaart beperkende maatregelen**

Los van de inhoudelijk problematiek bij onderwerpen waarvoor nieuwe regelgeving in het verschiet ligt, is het belangrijk te weten welke juridische mogelijkheden wij hebben om maatregelen en regels bij te sturen, of tegen te houden. Welke juridische mogelijkheden zijn er bijvoorbeeld als een maatregel een onbedoeld voor ons een nadelig neveneffect heeft. Bijvoorbeeld stel er wordt in navolging van Duitsland besloten om meer delen van de Waddenzee af te sluiten om vogels, zeehonden en schepdieren te beschermen. Als tegelijk vaststaat dat wadvaarders met hun schepen en hun gebruik van de Waddenzee die verstoring niet oproepen, welke juridische mogelijkheden zijn er dan om dat alsnog recht te zetten? Als we wachten tot het moment dat het speelt, zijn we te laat, omdat dat in een eerder stadium vraagt om onderzoek naar de juridische mogelijkheden die we dan nodig hebben. Met kennis vooraf over de juridische mogelijkheden voorkom je bovendien dat je in het voortraject uit onwetendheid fouten maakt. Misschien kan er niets, dan weten we dat, maar misschien ook wel. O&M kan een dossier opstellen waarin uitgezocht is, mogelijk met behulp van gespecialiseerde juristen, wat onze juridische mogelijkheden zijn als de overheden met besluiten komen die onze mogelijkheden onnodig beperken.

12. **Verzoeken van andere partijen om medewerking of participatie**

Naast zaken die direct of meer indirect het belang van vrije en verantwoorde recreatievaart op de Waddenzee raken, kunnen er ook verzoeken binnenkomen voor medewerking die voor ons van minder of geen belang zijn. Zo'n verzoek is bijvoorbeeld om mee te doen een monitoring programma als het registreren van bruinvissen in de Waddenzee of het melden van zeegrasveldjes. Onze leden kunnen waarnemingen doorgeven aan waarneming.nl, maar vanuit O&M kan ook meer gestructureerd aan een onderzoek mee gedaan worden, bijvoorbeeld door onderwater microfoons te gebruiken voor het registreren van vissen en zeehonden op plekken waar NIOZ en Wageningse onderzoekers niet zo gauw metingen kunnen doen.