



## Programma van eisen

om te voldoen aan het worden cq zijn van **Schipper**

aan boord van een Huizer Botter.

---

### **De schipper is altijd de eindverantwoordelijke voor het schip en bemanning tijdens het varen.**

Zo ook is hij/zij verantwoordelijk voor de dingen die de boot/bemanning andere schepen of mensen aandoet, ook in de haven en in de disco. Ook als de rest vindt dat het 'best kan'. Als iemand een fout maakt of gewoon dom is, en er komen nare gevolgen van, is dat altijd de schuld van de schipper. Dan had je die persoon niet dat moeten laten doen, of het hem beter uit moeten leggen.

De schipper is in principe verantwoordelijk voor de hele vaartocht, van vertrek uit de haven tot en met de aankomst:

- Afspreken vertrektijd met opvarenden;
- Missende inventaris van het schip aanvullen, lucifers, wc-papier, pleisters etc;
- Rekening houden met mensen die ergens anders of later op of af willen stappen;
- Netheid aan boord, niet alleen tijdens varen;
- Technische staat van het schip;
- Fatsoenlijk gedrag ten opzichte van andere schepen;
- Respecteren van kwetsbare natuur;
- Gedrag in de haven;
- Invullen van het logboek

Een belangrijk deel van deze zaken dienen op zich geregeld te worden door de huurder, zoals het winkelen, financiële kwesties en op tijd aan boord zijn van de bemanning (opstappers). De schipper moet echter altijd in de gaten houden of dit ook daadwerkelijk gebeurt. Bedenk dat een huurder lang niet zoveel ervaring heeft als een schipper! Ook hier weer: communiceren, regelmatig overleggen met de huurder hoe het ervoor staat, zonder dat de huurder het gevoel krijgt onder curatele te staan.

### **Veiligheid**

Vóór en boven alles is de schipper verantwoordelijk voor de veiligheid van bemanning en schip. Vanzelfsprekend doet hij/zij dit door veilig te navigeren, niet uit te varen met zwaar weer, de technische staat van het schip in de gaten te houden, etc. Enkele andere aspecten:

- Vragen of er mensen zijn die medicijnen gebruiken of andere medische problemen hebben;
- Zorgen dat mensen op de hoogte zijn van veiligheidsmaatregelen (waar zijn de reddingsvesten, waar is de verbanddoos, waar zijn de brandblussers);
- Zorgen dat mensen weten dat ze alleen overboord mogen met expliciete goedkeuring van de schipper;
- 'Stoere' en onnozele mensen extra in de gaten houden;
- Uitleggen dat het zeilen op zich niet gevaarlijk is, maar dat je geen domme dingen moet doen;
- Opletten of mensen wel genoeg eten en drinken;
- Dronken mensen extra in de gaten houden;
- Zorgen dat mensen niet te koud gekleed zijn of met blote voeten rondlopen.

Bedenk dat veiligheid iets anders is dan goed achteruit kunnen varen of de kluiwer netjes trimmen. Veiligheid is de basis van al je beslissingen. Het dient een reflex te zijn; bij al wat je doet moet je automatisch als eerste aan de veiligheidsaspecten denken.



## Vooruitdenken bij manoeuvres

Probeer bij een manoeuvre eerst voor jezelf op een rijtje te zetten welke dingen er gedaan moeten worden. Bedenk vervolgens wie je welke taak gaat laten doen. Hou hierbij vooral bij zwaar weer rekening mee of mensen geschikt zijn voor die taak. Onervaren mensen dingen leren is leuk, maar kies bij zwaar weer liever voor zekerheid. Als je dat allemaal goed op een rijtje hebt kan je het aan de bemanning uitleggen. Leg eerst uit wat we gaan doen, (overstag) de verschillende dingen die moeten gebeuren (schoot over, zwaard erin e.d.), wie wat gaat doen. Let ook op dat de mensen die niks doen ook weten waar ze moeten zijn (achter of voor bij de bun). Leg dan iedereen persoonlijk zijn/haar taak uit. Laat ook blijken wat het nut is van wat ze doen (niet alleen: trek aan dat touwtje), anders is het leereffect minder groot (handig voor de volgende overstag) Dit alles hangt natuurlijk ook van de bemanning af, een ervaren bemanning hoeft je niet alles uit te leggen, maar nog steeds moet dan alles gecoördineerd gebeuren, er zijn vast mensen bij die het nog niet weten of die het even vergeten zijn. De kunst zit in de herhaling.

## Het delegeren van taken

Op de botter moet iedereen zijn steentje bijdragen. Je kunt de boot niet met alleen een schipper en een maat varen. Het is dus belangrijk dat een schipper de taken goed kan delegeren. Bij sommige dingen (bv overstag gaan) kan het handig zijn mensen dingen een paar keer te laten doen. Niet alleen om minder uit te hoeven leggen, maar om mensen meer affiniteit te laten krijgen met een bepaalde handeling. Geef wel steeds terugkoppeling over de gedane handeling. Door zoveel mogelijk te delegeren kan de schipper zich toespitsen tot het controleren van de rest (zit die steek goed vast, gaat er niemand overboord, varen we niet tegen een ton?) Som heb je een groep aan boord die van toeten nog blazen weet, een middagje dekluisen verwacht, en zonder aanmoediging nooit van hun kont af gaan komen. Zo'n groep moet je direct uitleggen wat er gaat gebeuren en wat ze gaan doen, ook al duurt het eerst wat langer. Zo wordt het voor jou makkelijker en voor hun leuker. Zo kan de grootste druifoor nog wel het roer bedienen tijdens de overstag met wat kleine uitleg, of helpen trekken, en mooi dat ze het vinden. Als je de bemanning er niet snel bijhaalt zit je voor dat je het weet met een bemanning die niks uitvoert, en dat is niet leuk.

### Er kan echt veel gedelegeerd worden:

- Aanleggen
- Wegvaren
- Bestemming van de dag bepalen
- Navigeren
- Weerbericht te pakken krijgen
- Marifoon uitluisteren
- Almanak:
  - Openingstijden bruggen en sluizen
  - Ligplaatsen in havens
  - Bijzondere info over haven: wrakken, ondieptes, liggeld enz
- Zeilen hijsen
- Hozen
- Schoten bedienen
- Zwaarden hijsen/induwen
- Let erop dat de bemanning eet gedurende de dag, dit vergeet je makkelijk!

Met veel wind wordt delegeren makkelijker, iedereen ziet dat ze mee moeten helpen Met weinig wind is het soms lastig mensen van hun kont af te krijgen, vooral als ze op het voordek liggen te pitten, en vinden ze vaak dat je het zelf ook wel kan doen als schipper/maat. Laat zien dat je zelf ook dingen aan het doen bent. Mensen die een grote



bek hebben of aan het etteren zijn kan je stil krijgen door ze aan het werk te zetten. Kunst afkijken. Kijk hoe een andere schipper het doet, en hoe hij het er vanaf brengt.

## Varen in zwaar weer

### Altijd goed op de bemanning letten

Let op mensen die zeeziek worden, probeer ze brood te laten eten en naar de horizon te laten kijken. Vaak helpt het om zeezieke mensen even aan het roer te zetten. Wat heel goed helpt is een oordopje in 1 oor te doen. Als het misgaat, zet er iemand naast om ze te verzorgen en om te zorgen dat ze niet overboord vallen tijdens het overgeven. Mensen mogen nooit overboord vallen. Let altijd op of iemand niet toevallig op het boord zit e.d. Probeer bange mensen gerust te stellen, tracht de sfeer er in te houden met grappen, leuke verhalen of door lollige liedjes te zingen. Mensen mogen niet naar het voordek. Zeg dit van tevoren. Als het echt moet, laat de persoon dan kruipen. Hij/zij moet dan een reddingsvest dragen, en gebruik maken van een lifeline. Het doel van de lifeline is **voorkomen** dat de persoon overboord slaat. Bedenk dat als iemand aan een lijn achter de boot gesleurd wordt met flinke snelheid en hoge golven, hij verdronken is voor je hem aan boord gesleurd hebt. Dit betekent dat lifelines altijd kort gehouden moeten worden. In sommige situaties kan dat door de lijn kort vast te binden met een betrouwbare knoop. Als iemand het voordek op gaat met een lifeline, laat een tweede persoon deze lijn borgen om een klamp. De persoon die de lijn borgt, houdt deze zo kort mogelijk zonder degene op het voordek te hinderen. De mensen moeten dus goed met elkaar communiceren. Degene die op het voordek zit, doet er meestal goed aan om een tweede lifeline te maken van het lijntje waarmee de fok opgeknoopt wordt. Deze tweede lijn zit vast zolang hij/zij op het voordek aan het werk is.

### Zorg dat de boot opgeruimd is

Geen dingen die kunnen schuiven aan dek of in het vooronder, de pikhaken en bomen opgeruimd, vrije doorgangen langs de bun, geen bossen lijn waar je over kan uitglijden, etenswaren, verrekijker en dergelijke zeevast. Zorg dat er geen glas, gereedschap of dure spullen door het vooronder kunnen gaan vliegen. Vertel mensen dat het binnen nat kan worden, en dat ze hun spullen in een tas/vuilniszak moeten doen. Trek bij hoge golfslag de roerganger een reddingsvest aan. Heb een reddingsvest klaar liggen bij het achterdek. Bij echt zwaar weer eventueel bemanning reddingsvesten aan laten doen (Benadruk dat ze met een reddingsvest aan, **ook** niet overboord mogen vallen). Let op de tuigage, zitten er rakbandjes of leuvers los, schiet de val niet los door het klapperen? Let extra goed op klapperende schoten en dergelijke.

### Denk extra ver vooruit

Met zwaar weer heb je door de meestal hogere vaarsnelheid of omdat er sneller onverwachte dingen kunnen gebeuren, vaak minder tijd om op de kaart te kijken en beslissingen te nemen. Zorg dus dat je in je hoofd een goed beeld hebt van je positie, de te varen route en problemen die je tegen gaat komen. Gebruik bijvoorbeeld ook het korte rustmoment na een overstag om kaart te lezen en beslissingen (alvast) te nemen.

## Varen in het donker

Het varen met gasten (verhuur) in het donker is bij onze stichting **verboden**. Wel kan het voorkomen dat je de gasten ergens hebt afgezet en dat je de schuit nog terug naar Huizen moet brengen. Of je bent juist op weg naar een locatie waar je met gasten moet varen. Voor deze situatie is dit hoofdstukje. Probeer het varen in het donker met Huizer bidders te voorkomen.

### Zorg dat je nergens tegenaan vaart

Onverlichte tonnen, andere obstakels en andere schepen vormen het grootste gevaar van 's nachts varen. Zet dus één of twee mensen op het voordek als tonnenwacht, eventueel met schijnwerper. Spreek duidelijk af hoe de communicatie verloopt. Het handigst is wanneer het voordek meldt wat zij zien, waar (richting) en hoever van de boot, vervolgens kun jij dan beslissen of een uitwijk actie nodig is en zo ja hoe. Een



alternatief is je route zodanig plannen dat je geen onverlichte tonnen tegenkomt, het is dan overigens nog steeds nodig om goed op te letten op eventuele andere obstakels.

### **Zorg dat je te zien bent**

Zorg dat de radarreflector is gehezen en de navigatie verlichting het doet, mocht één van de boordlichten echt niet werken, hijs dan bijvoorbeeld een wit rondomschijnend licht. Maak een schip waarop je voorrang hebt of waarvan je moeilijk kan zien wat de koers is, jouw positie eventueel extra duidelijk door met de verstraler in het zeil te schijnen. Schroom ook niet om een schip bij twijfel op het blokkanaal van het gebied waar je in vaart op te roepen via de marifoon, doe dit wel bijtijds.

### **Houd je positie bij**

De verlichte tonnen en lichten op de wal kunnen 's nachts erg verwarrend zijn. Vaak komen lichtbeelden op meerdere plaatsen voor en het is dus belangrijk om vrij goed te weten waar je bent, zodat je minder snel vergist.

### **Houd de mensen aan boord in de gaten**

Vaak is het 's nachts koud en ligt vermoedheid op de loer. Maak mensen duidelijk dat ze het moeten melden als ze het koud krijgen of erg moe worden en laat iedereen voldoende warme kleren aantrekken. Voorkom dat bijvoorbeeld je tonnenwacht in slaap valt.

## **Op alles voorbereid zijn**

Om minder snel voor verrassingen komen te staan dient de schipper altijd een rampenplan achter de hand te hebben. Dus altijd rekening houden met wat er allemaal mis kan gaan. Zo verklein je de kans dat je in een onverwachte situatie terechtkomt en onjuist reageert. Als je het varen altijd op deze manier benadert krijg je snel meer inzicht.

### **Rampen:**

- Zeil scheurt uit.
- Man overboord.
- Motor slaat uit in sluis of haven, met veel polyester jachtjes of een opstomende binnenvaarder, of met veel golven.
- Je kunt niet snel genoeg weggkomen voor een groot schip.
- Je raakt een ton of een boot en de boot slaat lek.
- De kluiverpaal schiet uit de ring en iemand raakt bekneld.
- Iemand raakt zwaar gewond.
- Zwarte storm op het water.
- Bliksem slaat in de mast.
- Gasleiding scheurt.
- Zwaard breekt af.
- De val breekt, het grootzeil valt naar beneden.
- De grootschoot breekt.
- Een onervaren maat maakt een manoeuvre die op het randje van misgaan is, wanneer grijp je in?

### **Bijvoorbeeld: De boot slaat lek. Wat kun je doen?**

- Het lek dichten:
- Een lap in het gat proppen en er een plankje voor slaan.
- Met snelcement gat vullen (is dit aan boord?).
- Dicht breeuwen.
- Zeil buitenlangs voor gat trekken.
- Zo snel mogelijk naar de wal varen.
- Noodsignalen (vuurpijlen, handstakellichten) en marifoon gebruiken om redders te waarschuwen. Weet hoe noodsignalen werken.



Bedenk, als je echt snel zinkt, hoe diep het is. Als de boot recht zinkt en het is minder dan 3 meter diep, hou je het droog zittend op de kop van het voordek. Als de boot kantelt kan je tot 4 meter diepte op de zijkant van de boot zitten. Hijs anders de gaffel zo hoog dat je erop kan zitten als de boot op de bodem ligt, of vaar snel naar een ondiepte toe. Doe in ieder geval iedereen reddingsvesten aan.

### **Overzicht houden**

Een echte schipper weet wat er aan boord gebeurt. Wie is waar, en wat gebeurt waar? Waar zijn we? Wat is de koers? Wat doet de wind? Wat doet de stroming? Probeer regelmatig met je ogen alles 'langs te lopen' om te kijken of alles wel goed zit. zeilen, vooronder, schoten, vallen, hoosgoten, hou het in de smiezen. Naast overzicht houden is ook het inschatten van de situatie als basis voor een te nemen beslissing belangrijk, loop hierbij bijvoorbeeld de volgende punten langs:

- Gaat de situatie (Weer, wind, stroming en golven) verbeteren of verslechteren.
- Maken we water (komt er meer water in de boot dan we met de huidige bemanning langdurig eruit kunnen hozen).
- Maken we voortgang (hoelang blijven we nog in de huidige situatie).
- Hoelang kan de bemanning het nog vol houden (sfeer, energie/uitputting).
- Hoelang kunnen we de huidige koers nog houden (voordat er meer handen/energie nodig zijn of er gevaar is).

### **Snel en begrijpelijk kunnen uitleggen**

*heej, tets jij die jetser eens opneer!*

Klinkt stoer, niet duidelijk. Als er iets moet gebeuren is het altijd beter als duidelijk is wat er precies moet gebeuren. Leer dit aan, ook als er onbekende/onervaren mensen aan boord zijn moet de boodschap over komen. Probeer dus helder beknopt en concreet te zeggen wat er gedaan moet worden, spreek de personen aan bij hun naam, check dat ze je gehoord hebben, praat richting hen, en loop als nodig nog per persoon even de puntjes na. Natuurlijk is het vanuit de opleiding belangrijk dat mensen dingen goed en uitgebreid uitgelegd krijgen. Het mag alleen duidelijk zijn dat veilig varen altijd voor opleiden komt. De uitleg kan eventueel ook volgen als de boot aan het eind van de dag aan de kant ligt.

### **Overzicht kunnen uitoefenen**

*De schipper is je beste vriend, maar wel de baas.*

Je moet overzicht kunnen uitoefenen om in geval van nood de mensen het goede ding te laten doen. Het zeil vieren, niet overboord springen, andere mensen niet bang maken, van alles. Houd aan het begin van een vaartocht gelijk een uitlegsessie over veiligheid aan boord, vertel iets over het schip en stel je maat voor. Dit maakt direct duidelijk dat jij de schipper bent, dat je goed op ze let, en dat ze naar jou **moeten** luisteren. Vertel ook dat als jij delegeert aan een aspirant maat of aspirant schipper, het gezag van die persoon net zo geldig is. Vraag ook altijd voor de zekerheid wie er nog nooit op de botter gevaren heeft, maak mensen die het een beetje eng vinden duidelijk dat je ook op hun let.

### **Snel beslissingen kunnen nemen**

Doordat je als schipper altijd in de gaten houdt wat er aan de hand is, en goed vooruit denkt, zul je niet vaak voor verrassingen komen te staan. Toch komt dit voor. Vaker komt het voor dat er veel dingen tegelijk moeten gebeuren en iedereen naar jou kijkt om te weten te komen wat ze moeten doen. Dan moet je kalm maar gedecideerd beslissen en communiceren. Als bijvoorbeeld de roerganger niet weet waar hij heen moet varen en jij kan dat niet snel vertellen, verliest hij z'n vertrouwen in je. Maar je hebt slechts één mond, en als tegelijkertijd mensen vragen wat er met het zwaard moet en of de fok nu of over twee minuten naar beneden moet, kun je ze niet allemaal onmiddellijk bedienen. Blijf dan rustig. Bedenk dat de botter een langzaam schip is en geen formule 1 auto die



met 200 km/h op een bocht af vliegt. Ook in dikke stress heb je voor elke vraag zeker tien seconden. Beantwoord elke vraag rustig, in volgorde van urgentie. Maak ook duidelijk dat je het zo doet: "Momentje, ik kom zo bij je, dan beantwoord ik je vraag" is een verdomd simpele zin, waarmee je mensen gerust kunt stellen. Als wat meer tijd nodig hebt om de vraag te beantwoorden (bijvoorbeeld om een kruispeiling te maken), zeg dat dan gewoon. "Ik maak even een kruispeiling, dan weet ik precies waar we zijn en dan vertel ik je waar je heen moet varen; voorlopig gewoon rechtuit" is geen moeilijke zin om uit te spreken en iedereen weet waar die aan toe is. In echt moeilijke, onverwachte situaties zul je snel een knoop door moeten hakken (en dat duidelijk laten weten!) waarbij eerst de veiligheid van de bemanning en direct daar achteraan de veiligheid van het schip en andere schepen de doorslag geven.

### **Paniekbestendig zijn**

Ook als je in een echt benauwde situatie zit nooit laten blijken dat je niet *God Zelve* bent. Je eigen paniek straalt tien keer erger af op je bemanning. Humor en het zingen van liedjes zijn truiken die in veel situaties als 'bliksemaffleider' kunnen werken. Wel moet je in potentieel gevaarlijke situaties (overstag met harde wind met onervaren bemanning) niet bang zijn om een keer te schreeuwen ofzo ("Pas op voor die schoot!") om de bemanning duidelijk te maken dat het echt wel gevaarlijk kan zijn.

### **Navigatie en planning**

Als schipper moet je altijd weten waar je bent, waar je vandaan komt en waar je heen vaart. Veel zeilers doen dit tegenwoordig met een GPS, maar je moet het zonder kunnen. Daarbij moet je over gedegen kennis van de getijden en stromingen beschikken. Je dient een goed inzicht te hebben in wat je onderweg zoal tegen gaat komen en welke risico's een bepaald rak op kan leveren.

### **Keren in nauw water**

Voordat je gaat keren moet je weten welke kant de schroef op draait. Heb je een links of rechtsdraaiende schroef. Dit bepaald tevens de draairichting vanwege het wieleffect van de schroef. Daarnaast is de winrichting en windkracht erg belangrijk. Het kan zijn dat de wind dusdanig bepalend is dat je toch tegen de wielwerking van de schroef in gaat draaien.

### **Aanleggen**

#### **Basisprincipe**

Het basisprincipe van aanleggen is zo eenvoudig, dat veel mensen het over het hoofd zien. Het luidt als volgt: het schip zodanig bij de kant manoeuvreren, dat *mensen de lijnen vast kunnen leggen*. Dit betekent dus dat de boot best onder een gekke hoek bij de kant mag liggen, of vijf meter te ver naar voren. Waar het om gaat, is dat je bemanningsleden *veilig en gemakkelijk* de lijnen vast kunnen leggen. Je hebt er niets aan als de boot netjes langs de kant ligt, een eitje kan er tussen, maar je mensen kunnen niet bij de bolders! In veel (Duitse) waddenhavens betekent dit bijvoorbeeld dat je de boeg van het schip bij een trappetje moet sturen, zodat twee mensen met de voor- en achterlandvast op de kant kunnen klimmen. In een sluis betekent dit dat je met lage snelheid vlak langs die bolders stuurt waar je de landvasten wilt hebben.

#### **Denkstappen**

De aanleg kan in een aantal denkstappen worden onderverdeeld.

- Beoordelen van de situatie:
  - Waar wil/kan/moet ik liggen?
  - Tegen welke andere boten/palen/harde dingen moet ik vooral niet aanvaren?
  - Waar duwen wind en stroom mij heen?



- Wat zijn mijn alternatieven?
- Waar kunnen de landvasten op belegd worden?
- Hierna kun je een plan gaan maken:
  - Hoe kunnen mijn mensen op die plek veilig en gemakkelijk de lijnen op de wal brengen?
  - Wat is de ideale uitgangspositie voor deze manoeuvre?
  - Hoe kom ik op die uitgangspositie?
  - Wat doe ik als het niet lukt? Waar kan ik dan heen? Hoe kom ik hier weer weg als blijkt dat we daar toch niet kunnen liggen?
  - Vertel je plan aan de maat.

### **Standaard aanleg:**

Overleg met je maat voordat je gaat aanleggen wat je plan is.

- Bandje vast aan pen op aanvaringsklamp.
- Bandje vast aan voorste fokkeklamp (tjek of het op de goede hoogte hangt!)
- Iemand met stootwil klaar waar de boot als eerste de kade raakt zowel op voordek als achterop. Degene op het voordek wordt aangestuurd door de maat.
- Iemand klaar met voorlandvast, om bolder, klaar om op de wal te klimmen, om te gooien of om met pikhaak vast te leggen.
- Iemand klaar met achterlandvast, op korvijngel, naar gelang de situatie op voordek of achterop met pikhaak.
- De maat staat op het voordek om de kortste(!) afstand naar de kant/boot voor je te schatten; bedenk dat mensen afstanden groter dan 2 meter niet goed kunnen schatten, zo is vijf meter voor de een drie en zeven voor de ander. Een truuk is om de maat eerst een afstand te laten schatten die je ook zelf kunt overzien, zodat je een beetje kunt 'calibreren'.

Bedenk welke landvast het belangrijkste is i.v.m. wind en stroom, en dus eerst vast moet, leg dit ook uit aan je maat. Op een vol voordek met 2 landvast-mensen en een boei-mens en een maat, weet anders niemand hoe de prioriteiten liggen.

Tips:

- Als het koud is, leg je aan met de kop in de wind, is het warm kun je ervoor kiezen met de kont in de wind te gaan liggen.
- Aanleggen op lagerwal is soms makkelijker dan op hogewal, hou hier vooral in sluis rekening mee, hoewel er door 'weerkaatsing' van de wind tegen de hoge rechte muren de hoge en lage wal omgekeerd kunnen zijn.
- Je kan de boot als je vast ligt met alleen een lange achterlandvast door het geven van gas en roer tegen de kant drukken, dit werkt ook aan hogewal. Vereist wel aanloopruimte, werkt goed in sluis. Ook met voorlandvast

### **Wegvaren van lagerwal**

#### **Enkele opties:**

- Voorschip met vaarboom uit de kant duwen, daarna vooruit wegvaren. Achterschip met vaarboom los van de kant duwen en achteruit wegvaren.
- Probeer een voorspring op de voorbolder te leggen, soms lukt het om zo met vooruit gas geven het achterschip vrij van de kant te krijgen. Eigenlijk staat onze voorbolder te dicht bij de middellijn van het schip. Hierdoor heb je onvoldoende moment om de boot vrij te krijgen. Hetzelfde geldt voor een achterspring op de korvijngel. De voorspring kan eventueel ook op de zwaardbolder belegd worden.



## Wachten voor brug of sluis

Als je moet wachten voor een brug of sluis en je kan of wil niet aanleggen en de wind komt van opzij, probeer dan aan hogewal te blijven, en/of delegeer iemand de kop in de wind te houden. Probeer andere boten, bv tegenliggers, niet te hinderen, wacht dus bij voorkeur aan de SB-kant van het vaarwater. Ga nooit rondjes varen, dit is extreem hinderlijk voor andere schepen en als je opeens moet wijken voor een schip is er grote kans dat je de verkeerde kant opvaart / niet weg kan varen.

Als je lang of in nauw vaarwater moet wachten en/of er komt beroepsvaart langs is het verstandiger om toch maar even aan te leggen (i.v.m zuiging e.d.) Let altijd op of er tegenliggers zijn, ook al heb je groen licht. Vooral bij slecht zicht of in het donker is dit belangrijk.

## Vastlopen

### Vastlopen

Bij vastlopen is het van belang dat je snel reageert, ook al is het vastlopen gepland. Als je gepland vastloopt hoef je eigenlijk alleen maar te zorgen dat je op een mooi vlak, niet te hoog stuk plaat terecht komt. Een scheve positie slaapt niet alleen vervelend, maar kan ook potentieel gevaarlijk zijn. Denk aan buigen van de romp of wegglijden van de boot (over iemand of een steiger heen). Een plaat met hard zand is voor wadlopen fijner dan een slikplaat, hard zand kan je vinden waar het harder stroomt of waar relatief meer verval is. Zorg dat je zeker weet dat je ook nog van de plaat afkomt het volgende tij, ochtend en avondtijden kunnen soms wel 30 cm (!) van elkaar verschillen. Ga hierbij niet uit van de vuistregels, maar pak de getijdentabel erbij.

Als je eenmaal zo ligt hoef je alleen maar te blijven liggen. Controleer met een pikhaak of je ook echt vast blijft liggen. Soms wil de stroom je nog even meesleuren. Gooi dan een anker uit of motor nog wat verder de plaat op. Pas op dat je niet over je anker vaart/drijft! Als je eenmaal hoog en droog ligt kan je je anker uitlopen naar een mooie plek om het loskomen te vergemakkelijken. Zorg daarbij weer dat een combinatie van stroom en wind je niet over je anker heen kan zetten.

Als je ongepland en ongewild vastloopt moet je klaar zijn om zo snel mogelijk al het zeil naar beneden te gooien. Dit is je enige kans om nog van de plaat af te komen. Met de zeilen op kom je ook met de motor niet van de plaat af. Draai de boot naar waar je verwacht dat het water dieper is (je weet toch wel waar je bent?) en hoop. In *sommige* situaties kun je er voor kiezen om slechts één zeil te strijken. Als je bijvoorbeeld halve wind door een smal geultje vaart, en je loopt aan loef met de kop vast, kan het helpen om meteen je grootzeil te strijken. De fok trekt dan de kop van de bult af.

Vul als je verwacht helemaal droog te liggen wat putsen met water om je voeten e.d. te spoelen.

## Zwemmen

Zwemmen kan best zolang het maar niet ergens waar het relatief hard stroomt (dus ook niet achter een snel varende boot). Als mensen gaan zwemmen als de boot erg langzaam vaart of je ligt voor anker op een plek met weinig stroom, zorg dan dat je altijd een paar landvasten aan elkaar achter de boot hangt met willetjes eraan. Niet alleen kunnen mensen zich eraan vasthouden, het geldt ook als een grens, verder weg mogen ze niet zwemmen. Laat ook altijd iemand aan boord op de zwemmers letten. Knoop als je voor anker ligt een willetje aan de achterkant van de ankerlijn zodat je in geval van nood de ankerlijn los kan gooien.