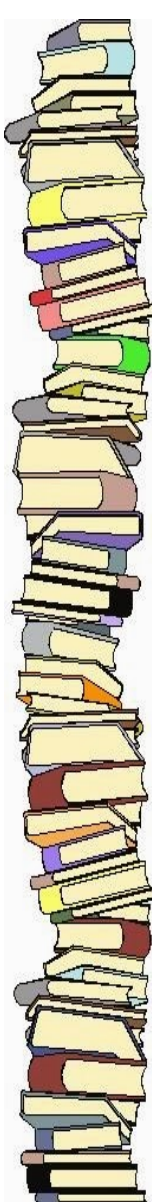


INHOUD

- 
- Pag 1 Van de Bestuurstafel
 - Pag 2 Geplande activiteiten
Nieuwe leden
De jarigen in april
Van de jeugdcommissie
 - Pag 3 Deelname aan zeilwedstrijden en de wedstrijd documentatie
 - Pag 4 Voorlichting over elektrisch en fossielvrij varen
Dropping - Jeugdactiviteit
 - Pag 5 Met eigen zeilboot naar Engeland
 - Pag 9 Wijziging marifoon
AIS wordt VDES
 - Pag 10 Recreatiegeulen, veilige vaarwegen voor de pleziervaart
Rijkswaterstaat heeft nieuwe meetvaartuigen
 - Pag 11 Stuurboord - Bakboord
Nieuwe richtlijnen voor het gebruik van bellyboats.
 - Pag 12 Toegestane antifouling
Volgens het CTGB
Het College Toelating Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden.



Van de Bestuurstafel

Is het u ook opgevallen? De dagen worden weer langer en de vogels fluiten hun eerste voorjaarsgezangen. Op de weg tref je af en toe al een bootje op trailer en als je bij gelegenheid uitkijkt over onze Friese wateren zie je hier en daar al een zeiltje of een kruiser-tje voorbijschuiven! De lente komt eraan en daarmee weer een nieuw watersportseizoen. Ook ús Provinsje is er vroeg bij met haar brugopeningen, het seizoen loopt dit jaar van zaterdag 23 maart tot en met donderdag 31 oktober. (kijk [HIER](#) voor meer informatie)

Zo zijn de kanalen en vaargeulen goed bereikbaar. Hoe het met de bevaarbaarheid ervan geregeld is, kunt u lezen in het artikel over de nieuwe meetschepen van Rijkswaterstaat.

Ook kunt u zich verdiepen in hoe u zich als recreant dient te gedragen op deze vaarwegen en wateren. Immers veilig "Varen doe je samen!" Klik op het logo voor alle informatie



Maar terug naar dat nieuwe watersportseizoen dat zich aandient. Dit gegeven betekent natuurlijk ook nieuwe plannen. Of u nu start met het aanbrengen van nieuwe antifouling, zich aan het voorbereiden bent op het nieuwe wedstrijdseizoen, wilt gaan vissen vanuit een Bellyboat of overweegt om de Noordzee over te varen naar Engeland, deze nieuwsbrief biedt uitkomst! Ook als bestuur hebben wij niet stilgezeten deze winter en de uitkomsten van onze plannen delen we graag met u op de aanstaande ALV op 12 april in 't Roefke. U krijgt verantwoording en inzicht in onze financiën maar hoort ook de status van de verschillende projecten en ontwikkelingen waar bestuur en commissies mee bezig zijn of zijn geweest. Eén daarvan wil ik even in het bijzonder benadrukken, het vaststellen van onze nieuwe statuten conform de WBTR. Hiervoor is wel een goed gevulde ALV nodig, komt dus allen en wees welkom

Ik wens u veel plezier met het lezen van deze nieuwsbrief en hoop u allen in grote getalen te mogen begroeten op de ALV!

Met watersportieve groet,
Kaj Valk - Voorzitter

De volgende Nieuwsbrief

Verschijnt op 1 mei 2024. Kopij kunt u inleveren tot woensdag 25 april 2024 via een e-mail naar hpk1412@gmail.com

Kopij graag aanleveren als platte tekst, dus zonder tabs of ander opmaak. Foto's graag als jpg of RAW bestand



Geplande activiteiten 2024



- 6 april Excursie meldkamer PM sluisen Lemmer. 14.00 verzamelen bij clubhuis ivm carpoolen, opgeven bij Fedde Akkerman Aansluitend Roefke Rebbel. fedde1@freeler.nl
- 14 april Zeilpuzzeltocht (Jeugd Cie)
onder voorbehoud
- 17 april Bogerman zeildag (zie onder Jeugd Cie)
- 27 april Opening Watersportseizoen met BalkVaart en zeilwedstrijden voor Larken
- 1 mei Lezing SFFF over elektrisch en fossiel vrij varen en nieuwe diesel.**
- 7 mei 1ste Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 8 mei Laserzeilen voor de jeugd (Jeugd Cie)
- 11 mei Roefke Rebbel 17.00 uur
- 21 mei 2de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 22 mei Laserzeilen voor de jeugd (Jeugd Cie)
- 4 juni 3de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 8 juni Jeugdzeilen - Dag 1 (Jeugd Cie)
- 9 juni Jeugdzeilen - Dag 2 (Jeugd Cie)
- 11 juni 4de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 12 juni Laserzeilen voor de jeugd (Jeugd Cie)
- 15 juni Kampeerweekend (Jeugd Cie)
- 16 juni Kampeerweekend (Jeugd Cie)
- 18 juni 5de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 23 juni Jeugdzeilen - Dag 3 (Jeugd Cie)
- 25 juni 6de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 26 juni Laserzeilen voor de jeugd (Jeugd Cie)
- 30 juni Jeugdzeilen - Dag 4 (Jeugd Cie)
- 2 juli 7de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 9 juli 8ste Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 10 juli Laserzeilen voor de jeugd (Jeugd Cie) slotwedstrijd
- 13 juli Verrassings-activiteit (Jeugd Cie)
onder voorbehoud
- 13 juli Trainingswedstrijden skûtsjes IFKS grote A vanuit Sloten (Wedstrijd Cie)
- 14 juli Trainingswedstrijden skûtsjes IFKS grote A vanuit Sloten (Wedstrijd Cie)
- 16 juli 9de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 23 juli 10de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 2 aug t/m 8 aug Ons startschip naar de Sneekweek
- 10 aug Bungalow zeilwedstrijden
- 3 sept 11de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 6 sept NK Randmeer en NK Valk (Wedstrijd Cie)
- 7 sept NK Randmeer en NK Valk (Wedstrijd Cie)
- 8 sept NK Randmeer en NK Valk (Wedstrijd Cie)
- 18 sept Jeugd trainingsavond voor de Valkendag (Jeugd Cie) **onder voorbehoud**
- 10 sept 12de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 29 sept Open familie Valkendag

NB. 1. Sprintwedstrijden skûtsjes IFKS kleine A
NB. 2. Sailwise Bedrijvenregatta Elahuizen
Data zijn nog niet bekend.

Ledenbeheer

Deze maand verwelkomen wij twee nieuwe leden: Gooisten Postma uit Wickel en Duco Hoekstra uit Alphen a/d Rijn en gezinslid Marijke de Vries-Dijkstra uit Balkl.



De jarigen in april zijn

Henk Baukema, Jelke Algra, Wim Breuk, Kaj Valk, Yeb Boersma, Ad Kraaijenga, Gonny van Vuuren, Piet van Tongeren, Dirkjan van Tuinen, Sjors de Leeuw, Lisa Cats - Hahurij, Jente Cats, Jasmijn Cats, Jesper de Vries en Ellen Schilstra.

De redactie wenst eenieder een prettige verjaardag.



Nog twee weken, dan is het zover: de eerste watersport-activiteit van het seizoen voor de jeugd. Op 17 april ontvangen we 200 jongeren van CSG Bogerman Balk voor een kennismaking met het zeilen. Dit is een samenwerking tussen Sociaal werk De Kear, De Stipe, De Ulepanne en onze mooie vereniging. En daarmee is het seizoen weer geopend! Achter de schermen wordt er nog druk gesleuteld aan allerlei activiteiten. Zo is er op 21 april de zeilpuzzeltocht, een activiteit die georganiseerd wordt door onze maatschappelijke stagiairs Mark, Isis en Jasmijn. Leuk voor kinderen, maar zeker ook voor volwassenen. Van harte aanbevolen dus! Aanmelden kan via de jeugd-apps of met een berichtje naar secretariaat@sleattemermar.nl Verder wordt er gewerkt aan een samenwerking tussen WV Woudsend en WSV Sleattemermar, waarbij de eerste stap is dat we elkaars activiteiten openstellen. De ambitie is om dit seizoen ook een aantal gezamenlijke activiteiten te organiseren. Een hele mooie ontwikkeling daarbij is dat we een aantal bootjes van WV Woudsend mogen gebruiken! Dat betekent dat we de mogelijkheid hebben om ook een aantal zeilmiddagen voor de jongere jeugd neer te zetten. Een en ander staat nog in de steigers, maar wordt de komende weken ongetwijfeld afgetimmerd, dus meer info volgt. In eerste instantie gebeurt dat via de (ouders van) jeugd-app. Ben je daar nog geen onderdeel van, maar wil je wel graag op de hoogte zijn, meld het even! Dan nog even een aanbeveling voor tijdens Koningsdag: We zijn bezig om samen met de Stichting Klompkesilen een heuse Klompke-syl-clinic te organiseren. Ook tijdens Balk Vaart is er dus in en rondom 't Roefke genoeg te doen en te beleven voor jong en oud!

Tot op het water! #zinin

De jeugdcommissie,
Marijke, Yvette, Anton, Mark, Isis en Jasmijn

Deelname aan zeilwedstrijden en de wedstrijd documentatie

Als je mee wilt doen aan een zeilwedstrijd die onder de Regels voor Wedstrijdzeilen (RvW) valt, is door het Watersportverbond (KNWV) vastgesteld dat bepaalde documentatie nodig is waarmee je aan de spelregels voldoet. Om de wedstrijd sport mogelijk te maken is een bijdrage aan de sport noodzakelijk. Zonder de bijdrage uit licenties is het onhaalbaar de wedstrijd sport op een manier zoals die kan worden verwacht, te organiseren. Kortom **zonder licentie, geen wedstrijd sport!**



Eind 2023 is bekendgemaakt in welke situaties er **niet** centraal gehandhaafd wordt op de documentatie-verplichtingen:

- I. Gedurende de periode 1 nov t/m 31 maart.
- II. Voor klasse Optimist Groen.
- III. Voor klasse SW (Snelheid Wedstrijdschepen) voor zover de wedstrijd gericht is op sporadische wedstrijdzeilers (!)
- IV. Voor radio zeilers
- V. Voor clubwedstrijden, gericht op deelnemers waarvan de verantwoordelijke persoon lid is van de organiserende watersportvereniging.

Clubwedstrijden

Voor deelname aan de clubwedstrijden, die onze WSV Sleattemermer in 2024 op onderstaande dinsdagavonden organiseert, is dus een wedstrijdlicentie **niet** verplicht! Om aan deze zeilwedstrijden deel te nemen heeft het bestuur van de WSV Sleattemermer vastgesteld dat het (voorlopig) niet verplicht is om lid te zijn van de WSV Sleattemermer (een jaarlijkse donatie als begunstiger of het lid worden van de watersportvereniging wordt natuurlijk wel zéér gewaardeerd!)

Data van de dinsdagavonden-wedstrijden zijn:
7 en 21 mei - 4,11,18 en 25 juni - 2,9,16 en 23 juli;
3 en 10 september 2024.

Lidmaatschap van een vereniging

In de RvW is opgenomen dat een boot of board die aan een wedstrijd meedoet, ingeschreven moet zijn door een lid van een vereniging die is aangesloten bij het Watersportverbond. In aanvulling daarop adviseert het Watersportverbond dat de verantwoordelijke persoon lid is van een aangesloten vereniging en vindt het wenselijk dat de gehele bemanning lid is van een aangesloten vereniging.

Wedstrijdlicentie

Om deel te nemen aan een wedstrijd die gevaren wordt onder de RvW is een wedstrijdlicentie verplicht. Via deze licentie voldoet het Watersportverbond aan de verplichting jegens NOC/NSF, de Nationale Doping Autoriteit en het Instituut voor de Sportrechtpraak om alle deelnemers aan georganiseerde sport te registreren. Daarnaast zorgt het Watersportverbond met de inkomsten uit licenties voor voldoende en goed opgeleide Wedstrijd Officials. Immers, zonder goed opgeleide Wedstrijd Officials hebben we geen wedstrijden.

Wat voor type wedstrijdlicentie moet ik kopen?

Een wedstrijdlicentie is geldig voor 1 kalenderjaar en wordt jaarlijks automatisch verlengd.

Een evenementen of opstaplicentie geldig gedurende 7 dagen, startdatum te bepalen bij aanschaf. Deze licentie is een onbeperkt aantal maal per jaar aan te schaffen. De eerste aanschaf is gratis.

Waarom worden de inkomsten besteed?

De licentie-inkomsten worden 100% besteed aan de wedstrijd sport:

Registratie

Via de licentie voldoet het Watersportverbond aan de verplichting van NOC*NSF, de Nationale Doping Autoriteit en het Instituut Sportrechtpraak om alle deelnemers aan georganiseerde sport te registreren.

Wedstrijd Officials

Voor een goede organisatie, juiste baan en correcte startprocedure, maar ook voor protestafhandeling en uitslagverwerking, is een uitgebreid wedstrijdcomité nodig. Deze uit vrijwilligers bestaande comités dragen zorg voor een eerlijke wedstrijd en hebben vanzelfsprekend behoefte aan een goede opleiding en bijscholing. Naast de opleidingen speelt het Watersportverbond een belangrijke rol in de werving van nieuwe officials en de afstemming van vraag en aanbod tussen wedstrijdorganisaties en comitéleden, zowel nationaal als internationaal.

Regelgeving

De licentie dient als waarborg voor de acceptatie door wedstrijdzeilers van de Regels voor Wedstrijdzeilen. Kortom: een eerlijk verloop van wedstrijden. De Reglementencommissie van het Watersportverbond verzorgt iedere vier jaar de Nederlandse vertaling van de Regels voor Wedstrijdzeilen en de juiste bewoording van de Nationale bepalingen. Tevens worden wijzigingen of aanpassingen in de Regels voor Wedstrijdzeilen (Submissions) ingebracht bij World Sailing.

Nationale Kampioenschappen

Voor alle Nationale klassen verzorgt het Watersportverbond de juiste documentatie en uitvoering, inclusief de blauwe wimpels en medailles van alle Nationale Kampioenschappen. De Technische Commissie Wedstrijdzeilen en de Reglementencommissie van het Watersportverbond dragen hiervoor de verantwoordelijkheid.

Internationale vertegenwoordiging

In de basis worden de regels internationaal bepaald en opgesteld door World Sailing. Meerdere vrijwilligers zetten zich namens het Watersportverbond daartoe in. Mede door de goede samenwerking met World Sailing zijn we zo op het hoogste niveau vertegenwoordigd in de Raad van World Sailing.

Watersport Academy:

Opleiding tot Wedstrijd Official, Instructeur, Trainer of Coach

Het Watersportverbond onderhoudt en ontwikkelt de opleiding tot Official via de (online) Watersport Academy. Ook biedt het opleidingen tot instructeur, trainer en coach. Deze instructeurs, trainers en coaches spelen een belangrijke rol bij het enthousiasmeren van de jeugd voor de sport.

Nieuwe licentiestructuur:

Eerlijk, toegankelijk, eenvoudig

Eerlijk

De kosten van de licentie voor de stuurman en bemanning zijn gelijk getrokken. In de overtuiging dat elke deelnemer aan een wedstrijd in gelijke mate geniet van de activiteiten die door het Watersportverbond worden verricht.

Toegankelijk

Een van de belangrijke speerpunten van het Platform Wedstrijdsport Zeilen, Kite - en Windsurfen van het Watersportverbond is om de wedstrijd sport laagdrempelig en toegankelijk te maken om vervolgens groei te realiseren. Het is geen geheim dat de vergrijzing en krimp in de wedstrijd sport is ingezet. Mede hierom is er een evenementen- of opstap-licentie voor een aantrekkelijk tarief en korte geldigheidsduur. Op deze manier kan iedereen makkelijk een keer meedoen en proeven van onze mooie sport.

Eenvoudig

De abonnementsvorm voor de wedstrijdlicentie komt weer terug! Vanaf de eerstvolgende aankoop van een licentie geschiedt de verlenging automatisch.

Evert Steensma (Wedstrijd Cie)



Op 9 maart was de dropping voor de jeugdleden boven 12. Het was erg gezellig, er waren twee teams die een wedstrijd deden wie als eerste bij de finish waren. Tijdens de dropping mochten de deelnemers opdrachten doen om hun tijd te verlagen. Na de tijd kreeg iedereen nog een broodje knakworst en wat chips. Het was een geslaagde avond.

Mark Schilstra

Voorlichting over elektrisch en fossielvrij varen.



Stimuleren elektrisch & fossielvrij varen in de Provinsje Fryslân

Op 1 mei 2024 wordt, in ons clubgebouw een voorlichting gegeven over elektrisch en fossielvrij varen. Deze voorlichting wordt verzorgd door vertegenwoordigers van de "Stichting voor elektrisch en fossielvrij varen in Friesland, SEFFF.

SEFFF staat voor "de Stifting foar Elektrysk en Fossylfrij Farren yn Fryslân" en is een onafhankelijke stichting die zich al sinds 2008 ten doel gesteld heeft om fossielvrij varen in Fryslân te stimuleren.



De stichting is opgericht als onderdeel van het Friese Merenproject met als speerpunten: promotie, voorlichting, kennisontwikkeling, onderwijs en ontwikkeling van fossielvrije vaarroutes. De stichting geeft informatie aan mensen die al een boot hebben en graag elektrisch willen gaan varen en antwoorden zoeken op vragen als: "welk motorvermogen en accu-pakket heb je nodig zodat je niet het laatste stukje naar de haven moet roeien omdat de accu leeg is"?

Promotie en voorlichting

Het promoten van fossielvrij varen, werkt het beste als mensen het zelf beleven. Dit doet SEFFF door middel van demonstraties, elektrisch proefvaren en beurspresentaties. Ook promoot SEFFF fossielvrij varen door onafhankelijke voorlichting te geven over deelgebieden als elektrisch varen, accu's, hybride varen en biobrandstoffen. Voorlichting houdt in dat iemand die fossielvrij wil varen, betrouwbare informatie kan vinden over wat er komt kijken bij de overstap naar duurzaam elektrisch of varen op een niet-fossiele brandstof. SEFFF geeft antwoord op vragen als welk motortype, welke batterijen, hoeveel pk's, hoeveel kilowatts, hoeveel kilowattuur en welke schroefkeuze is de juiste?

Vaarrouteontwikkeling

Doelstelling van de Provinsje Fryslân en SEFFF is om Friesland extra aantrekkelijk te maken voor mensen die elektrisch of fossielvrij willen varen. Wat is er beter dan tijdens het varen genieten van de stilte en rust op de Friese wateren? Het ontwikkelen van nieuwe fossielvrije vaarroutes, het verbeteren van bestaande routes en het in kaart brengen en promoten van een betrouwbaar laadpalen-netwerk helpen daarbij.

Voor alle (aanstaande) watersporters een interessante materie met antwoorden op vele vragen over de ontwikkeling van duurzaam varen. Iedereen is welkom in "It Roefke", Tsjamkedykje 9 in Balk. - Gratis toegang
Opgeven via e-mail naar hpk1412@gmail.com
Inloop vanaf 19.15 uur - Aanvang lezing 20.00 uur

Met de Zeilboot naar Engeland



Alhoewel we met onze boot veel hadden gezeild, veelal de Nederlandse en Duitse Wadden, en ook de Deense wateren, stond nog steeds een overtocht naar Engeland op eigen kiel, dus met onze Noordkaper 34, op mijn Bucketlist. De Deense wateren zijn prachtig om te zeilen, maar Engeland bleef toch altijd trekken. In 2023 kreeg dit plan toch serieuzere vormen. Ik ging me maar eens verdiepen in wat ik nodig zou moeten hebben voor de oversteek. Wel liet ik het plan bijna varen toen ik er achter kwam wat een papieren rompslomp je moet regelen voor douane, borderpolice, immigration etc. etc. allemaal ontstaan na de Brexit. Gelukkig bleek dat je tegenwoordig bijna alles digitaal kunt regelen dus toch maar doorgedaan met de voorbereidingen. De boot uitgerust met de nodige kaarten en veiligheidsmiddelen en op 6 september 2023 was het dan zover.

Alhoewel ik het jaar daarvoor nog solo naar Denemarken ben gezeild, wilde ik deze oversteek niet alleen doen. Dit gezien de huidige drukte op de Noordzee met windparken, olieplatformen en de oversteek van de traffic lanes. Ik was voor mijn werk natuurlijk vaak genoeg op de Noordzee geweest, maar met eigen schip en met niet alle navigatiemiddelen zoals radar e.d. aan boord, is het toch wat anders. Gelukkig kon mijn zoon Peter een poosje vrij krijgen en hij wilde wel graag mee. Het enige nadeel was dat hij niet zolang vrij kon krijgen, slechts 9 dagen. We konden hierdoor dus niet het meest gunstige tijdstip uitkiezen voor wat betreft wind etc. etc.

Daarom besloot ik om hem pas vlak voor de oversteek in IJmuiden te laten opstappen. Ik ben dus op 6 september uit Balk vertrokken met een prachtig windje alles zeilend naar Stavoren, waar ik in de middag aan de buitenkant van de sluis afmeerde. Na een onrustige nacht (ik had de vliegenhor te laat geplaatst en werd wakker gehouden door een of meer zoemende en stekende muggen) zeilen naar Enkhuizen. Na een vlotte passage van de sluisen aldaar, verder richting Durgerdam. 's Middags zakte de wind wat in dus de gennakker (halve winder), erbij. Zodoende kon ik nog redelijk doorzeilen en lag eind van de middag ten anker bij Durgerdam. Pracht ankerplekje trouwens.

De volgende ochtend in mijn enthousiasme wat te vroeg vertrokken, moest tot 09.00 voor Schellingwouder brug wachten. Daarna door de Oranje Sluizen, achter het centraal station van Amsterdam langs naar IJmuiden. Hier alles op de motor gevaren, zeilen is verboden. Het was lekker druk op het Noordzeekanaal, bootjes kijken blijft leuk. Vroeg in de middag had ik de grote sluisen van IJmuiden al achter me en draaide de Seaport Marina in. Deze haven had ik gekozen omdat je hiervandaan zo op zee zit. Het was nog prachtig warm weer dus snel het ernaast gelegen strand op om even te zwemmen.

De volgende dag kwam Peter aan boord en na de diesel afgetankt te hebben, gingen we om 14.00 uur het zeegat uit. Met deze vertrektijd zouden we met daglicht in Engeland aankomen.

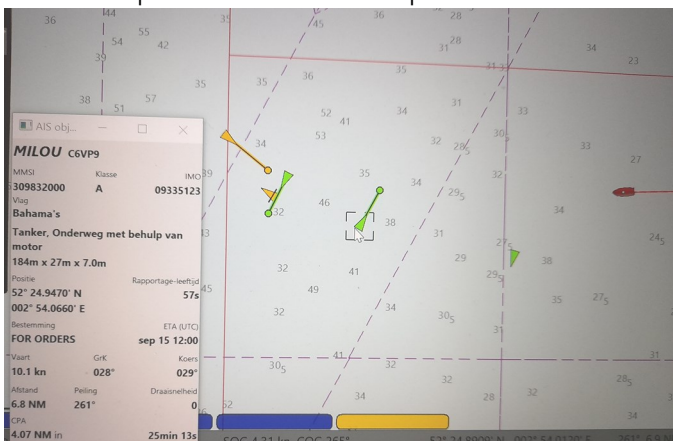
Want om in het donker aan te lopen bij een mij onbekende haven, daar had ik geen zin in. Volgens de Windfinder zou er aanvankelijk nog een wind oost 2 Bft staan maar deze wind liet het volledig afweten. Bladstil. Daardoor in de ochtend ook nog behoorlijk mistig. Gelukkig bij vertrek wel opgeklaard, maar dus geen wind. De volgende dag zou er meer staan maar daar we al zo kort de tijd hadden zijn we toch maar vertrokken.



Gelukkig bij vertrek opgeklaard, maar geen wind

Wel, ik heb de Noordzee nog nooit zo lang achtereen als een spiegel gezien. En er kwam maar geen wind. Verschillende keren de zeilen en gennakker bij, maar er kwam te weinig voortgang in. Dus op de motor. Bijna het gehele traject, 26 uur lang, dat hadden we ons toch wat anders van voorgesteld. Maar elk nadeel heeft zijn voordeel want nu konden we wel steeds de goede koersen en snelheid houden voor het passeren van de windparken en traffic lanes. Want kon je vroeger een rechte lijn trekken als koerslijn van IJmuiden naar Lowestoft, ons reisdoel, nu zit dat er niet meer in. Je mag niet door de Nederlandse windparken heen varen en door de Engelse met hoge uitzondering, maar dan moet je wel de nodige navigatieapparatuur hiervoor aan boord hebben. De traffic lanes (dit zijn de zogeheten snelwegen over de zee waar bijna alle grote zeevaart zich door beweegt) moet je loodrecht kruisen om zo kort mogelijk op deze snelweg te zijn. Dit wordt redelijk scherp gecontroleerd met radar door o.a. de Engelse kustwacht.

Op het schuin doorkruisen van de traffic lanes en het parallel in de traffic lane varen staan pittige boeten. Want de grote schepen zijn echt snel bij je, vooral in het donker is het moeilijk inschatten op alleen de boordlichten. Ik heb wel gemerkt dat een AIS systeem haast onmisbaar is aan boord. Dit is een Automatic Identification System. Ik had alleen een AIS ontvanger aan boord, maar zo kon ik op mijn laptop wel de koers en snelheid van de schepen aflezen en zo mijn passeerafstand bepalen. Als je ook nog een zender aan boord hebt ben je op de AIS ook zichtbaar voor de andere schepen maar dat is niet verplicht voor kleine schepen.



Scheepvaart in de traffic lanes

Zo varend op de motor kwamen we omstreeks de middag de territoriale wateren van Engeland binnen. Hier de Q vlag (is Quarantaine) gehesen. Ook hierin zijn de Engelsen strikt, je mag pas de Q vlag laten zakken en de beleefdheid vlag (the red Ensign) hijsen als je officieel ingeklaard bent. Ook moest ik me hier telefonisch melden bij verschillende instanties. Dat lukte natuurlijk eerst niet maar na half uur was ik binnen telefoon bereik en kon ik me aanmelden. Weer een uurtje later zagen we een patrouille vaartuig achter ons opdoemen en ja hoor, er werd een Rib rubberboot gelanceerd en even later stonden er drie grote bewapende borderpolice agenten aan boord. De kuip was echt te klein.



De bewapende borderpolice

Maar het ging heel gemoedelijk. Vooral nadat ik vertelde dat de boot waar ze vanaf kwamen door mij in gebruik gesteld was en ik alle proefvaarten erop had gedaan voor Damen, mijn vroegere werkgever. Na de inspectie van de ingevulde papieren (je moet zelfs crewlists en passagerlists van te voren invullen

en tevens eigendoms- en verzekeringpapieren aan boord hebben) en na een korte inspectie door het schip, verlieten ze onze boot weer en konden we verder. Deze strenge controles zijn tegenwoordig nodig vanwege de vele illegale immigranten en drugsmokkel. Eind van de middag draaiden we de pieren van Lowestoft binnen om direct daarna bakboord uit te gaan naar de jachthaven aldaar, The Royal Norfolk and Suffolk Yachtclub. Heerlijk Engels, de havenmeester kwam ons al tegemoet met bolhoed op. Met een prachtig oud clubhuis en boulevard er vlak achter. Wij dus daar onze eerste pint halen op Engelse bodem.



The Royal Norfolk and Suffolk Yachtclub

Wat ons wel opviel was toch de duidelijke armoede en achteruitgang van de boulevard en in de stad. De volgende dag een mooie Westelijke wind, kracht 3 Bft, dus op tijd vertrekken en scherp aan de wind zeilend met de vloedstroom mee naar Southwold Harbour. We konden zo prachtig bij de mooie golvende kust langs varen. Het ging snel en 12.00 uur konden we al oproepen op Channel 12 naar de haven. Southwold ligt aan de Rivier Blyth, met een vrij smalle rivieringang. Ook hadden we nog een drempeltje maar daar gingen we nog goed vrij van overheen. Met laag water had dit moeilijker geweest, maar met onze ophaalbare kiel altijd te doen. Het haventje is eigenlijk niet veel meer dan een oude steiger langs de rivieroever met wat kleine vissersschepen, maar met een prachtige landelijke sfeer en we lagen vlak voor de Harbour Inn. Wat wil je nog meer.



The Harbour Inn

Ik zag bij binnenkomst een Nederlands zeiljacht liggen, een Dufour, en vroeg hiernaar bij de havenmeester bij het aanmelden. Deze vertelde me dat dit jacht enige weken geleden midden in de nacht was aangekomen en dat getuigen hadden gezien dat drie grote auto's de bemanning en bagage direct van boord afhaalden en met de noorderzon vertrokken. Ook waren de camera's bij de ingang van het terrein vlak van te voren onklaar gemaakt. Hoogstwaarschijnlijk drugssmokkel met een gestolen jacht. 's Middags even wandelen naar het stadje, typisch Engels badplaatsje met klassieke pier, gekleurde badhokjes, gezellig centrum, oude gebouwen etc. De wandeling erheen voerde ons dwars over een golfbaan, dat kan hier.



Wandelen over the golf course

Daar de voorspellingen voor de dinsdag niet goed waren, regenbuien en een zwakke tegenwind, zuid 1a 2 Bft, besloten we een dag te blijven liggen. Dus een hike (zoals Peter het noemt, ik noem het een lange wandeling) gemaakt. Eerst langs de rivier en daarna door het mooie landschap. Echt de moeite waard en net voor de toch stevige buien terug aan boord.



Net voor de bui weer aan boord

Woensdag een stevige wind uit het noordoosten, dus varen. Aanvankelijk behoorlijk slingeren op een scheef van achterin komende 2 meter hoge deining maar later met iets meer winddruk en gunstiger koers werd het een stuk rustiger. Om 16.00 uur draaiden we bij de Platters boei richting Harwich.

Hier ook weer goed oppassen voor de drukke scheepvaart van Ferries en Containerschepen. De containerschepen zijn weer bestemd voor Felixstowe, de haven die tegenover Harwich aan de rivieroever ligt. Je moet hier ook echt buiten de routes blijven die aangewezen zijn voor de grote scheepvaart, en bij het doorkruisen van deze routes goed achterom kijken. Na Harwich en Felixstowe gepasseerd te zijn voeren we, nog steeds zeilend, verder de River-Orwell op. Een prachtige tocht met de laagstaande zon op de mooie oevers en langs de vele-aan "moorings" liggende schepen. We gingen naar de jachthaven van Woolverstone Marina. (57 euro per nacht!) De haven gekozen omdat deze slechts op 2 kilometer van het dorpje Pin Mill lag. Hier wilden we pertinent heen, want in Pin Mill bevindt zich het befaamde restaurant "Butt en Oyster". Dit is het restaurant waar elke zichzelf respecterende zeiler langs gegaan moet zijn na een oversteek.



The Butt en Oyster

Dus een leuke wandeling langs de rivieroever gemaakt en daar in een inderdaad zeer sfeervol restaurant gegeten. Voor het restaurant, op de af en toe onderstromende oever, ligt het bezaaid met oude schepen, veelal wrakken. Op sommige wordt volgens mij zelfs nog gewoond.



Woonboten ?

Het werd weer langzamerhand tijd voor de terugtocht. Hiervoor eerst de nodige papieren invullen en opsturen, want ook bij het verlaten van Engeland is dat tegenwoordig nodig. Ook kon Peter mooi nog even inkopen doen. Met nog een beetje stroom tegen de rivier af, dit weer om op zee zolang mogelijk de Ebstroom mee te hebben. Buitengaats zagen we de patrouilleboot weer achterlangs komen maar dit keer geen visite. Bij vertrek hadden we een Zuidelijke wind, kracht 3 Bft, dus prima zeilweer. Echter tijdens de nacht kromp de wind naar Zuidoost dus scherp aan de wind. Omdat we om de windparken heen moesten en de traffic lanes goed moesten passeren, konden we niet meer de ideale koers volgen en werd het na middernacht motorzeilen, het was te hoog aan de wind voor ons.



Na een druk nachtje wat betreft scheepvaart kon gelukkig bij zonsopkomst de motor weer uit. Alleen kwam er een vervelende deining op de kop, dus ook nog even stampen, dat hadden we nog niet gehad. Begin van de middag draaide de wind nog verder naar Oost, vandaar die deining. Op de motor de laatste uren, maar om 17.00 uur draaiden we dan toch de Seaport Marina IJmuiden weer in. Moe maar voldaan, zoals men dan vaak zegt.



Moe maar voldaan in IJmuiden

Al met al hebben we het best wel getroffen wat wind en weer betreft, ondanks ons fixed schedule geen harde tegenwind of regen. Peter ging de volgende dag van boord en ik voer langs Tata Steel en door de Sluizen weer het Noordzeekanaal op.

Heerlijke zonnige dag dus veel mensen op de terrassen en op rondvaartboten in en om Amsterdam heen. 's Middags ten Anker in de Baai voor Durgerdam en daar het schip maar eens goed afzoeten. Niet dat het achteraf echt nodig bleek te zijn, want 's nachts regende het. Die zondag was het miezerig en stond er een zwakke noordelijke wind tegen, dus maar even gewacht tot het wat droger werd. Motor zeilend naar Volendam alwaar ik een mooi plekje vond in de oude haven. Ik lig liever hier dan in de Marina en zo buiten het seizoen is er altijd wel plaats. De toerist maar even uitgehangen, dus de Dijk op en neer gewandeld tussen de drommen, meest Aziatische, toeristen. En mezelf maar getrakteerd op een portie poffertjes, je bent tenslotte weer in Nederland.



Volendam in de oude haven.

's Nachts onweer en regen maar de volgende dag weer een mooie bries, zuid 4. Bft Wel vertrokken met een reef in het zeil daar de voorspelling aangaf dat de wind zou toenemen. En inderdaad, al gauw stond er een 5, later zelfs 6 Beaufort. Na de sluisen van Enkhuizen dan ook maar verder op alleen de fok, maar dat gaf nog een snelheid van 5,5 tot 6 knopen. Toch nog een beste regenbui op de kop vlak voor Stavoren. Maar dat kon de pret van dit mooie zeiltraject niet drukken. Het lijkt echt wel of de regenbuien steeds precies over Stavoren heen trekken, de rest van de kust was droog. Omdat de weerberichten voor de volgende dagen onstabiel weer aangaven voer ik maar zover mogelijk door. Zodoende bereikte ik, nog steeds op de fok, tegen het begin van de avond de Kruspolen, Fluessen. Net op tijd in het haventje voordat de regenbuien en windstoten me ingehaald hadden. Met vastmaken vielen de eerste regendruppels al.

Het ging deze nacht ook flink te keer, de volgende ochtend lag het schip vol met afgewaaide bladeren en takjes. Doch het werd droog, dus even het dek schoonmaken en weer op de fok met Zuid 6 Bft richting Balk, waar ik 's middags voor huis kon afmeren.

Het was een mooie tocht.

Afgelegde mijlen 444, waarvan 48 uur op de motor. Toch zo slecht nog niet.

Tekst en foto's Siemen de Jong

Wijziging marifoon - AIS wordt VDES

Er komt een opvolger voor het huidige Automatic Identification System (AIS), namelijk het VDES. VHF Data Exchange System.



Als watersporters zullen we de komende tijd nog weinig voordeel hebben van de introductie van het VDES. We ondervinden er wel nadeel van want bestaande marifoons MOETEN worden aangepast. Sinds 1 januari 2024 is er nieuwe wetgeving, en mogen we de marifoonkanalen 24, 25, 26 en 27 niet meer gebruiken voor spraakberichten. Nieuwe marifoons zijn al zo geprogrammeerd dat deze kanalen zijn geblokkeerd, maar oudere marifoons moeten opnieuw worden geprogrammeerd.

Met het wereldwijde AIS-systeem kunnen wij schepen zien en zien anderen ons ook. Het systeem werkt via de marifoon-antenne en stuurt met korte tussenposes een aantal gegevens uit zoals positie, de naam van het schip, het IMO- of MMSI-nummer, snelheid, koers en bijvoorbeeld haven van bestemming als de schipper dat heeft ingevoerd. Voor de beroepsvaart is AIS verplicht en het is een van de belangrijkste verbeteringen op het gebied van de veiligheid op het water.

AIS is in Nederland niet verplicht voor pleziervaart. Echter voor de doortocht van de Haven van Antwerpen moeten ALLE schepen voorzien zijn van een werkende AIS-transponder. Dus ook de pleziervaart. Er is één uitzondering, dat is voor pleziervaartuigen die in konvooi varen.

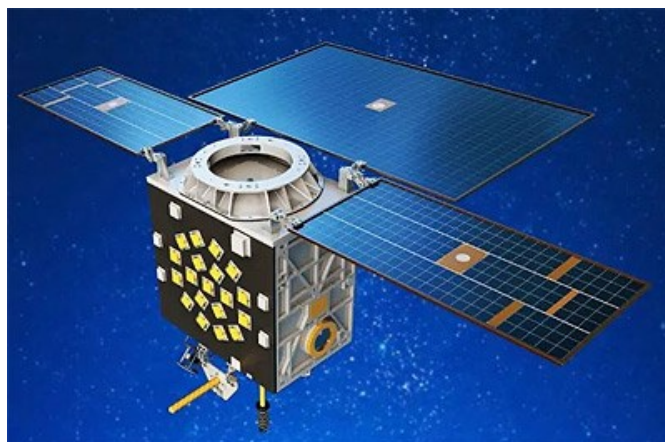
Maar voor wie op water vaart met veel beroepsvaart of wel eens 's nachts vaart, verbetert AIS de veiligheid aan boord aanzienlijk. Niet alleen om andere schepen eerder te zien zijn, het is ook prettig dat andere schepen jou ook zien. Het is ook mogelijk om alleen AIS te zenden en niet te ontvangen, dit voor de watersporters die het simpel (lees goedkoop) willen houden. De beroepsvaart ziet jou dan wel.

VDES staat voor VHF Data Exchange System. VHF wil zeggen dat het nog steeds via de marifoon gaat. Dat er data wordt uitgewisseld (data exchange) blijft dus het zelfde, maar de schaal waarop veran-

dert wel. In drukke vaargebieden raakt het bestaande AIS-systeem steeds vaker overbelast. Daarom worden nu de marifoonkanalen 24 tot en met 27 gereserveerd voor alleen dataverkeer. Door het gebruiken van andere bandbreedtes, nieuwe netwerkprotocollen en nieuwe satellieten, wordt de capaciteit van VDES maar liefst 32 keer zo groot als dat van AIS. Hierdoor wordt het mogelijk om niet alleen scheepsgegevens als positie en snelheid door te geven, maar ook langere berichten zoals maritieme waarschuwingen of ijskaarten. Communicatie tussen schepen onderling wordt verbeterd en schepen kunnen via VDES op de marifoon ook meer gegevens uitzenden.

Ijskaarten en dat soort informatie zijn natuurlijk geen gegevens die je wilt versturen bij een oversteek van Lemmer naar Enkhuizen. Dit systeem is dan ook gericht op de beroepsvaart. Maar vaak gaat het snel. AIS is destijds ook ontwikkeld voor de beroepsvaart maar inmiddels is vrijwel elk plezierjacht met een plotter ook voorzien van AIS.

Het IMO, de International Maritime Organisation, heeft nog niet bekend gemaakt vanaf welk datum VDES verplicht wordt voor beroepsvaart en er zijn ook nog geen type goedgekeurde VDES transponders op de markt. Maar dat VDES eraan komt, staat vast. Zo zijn er al drie speciale VDES-satellieten in een baan om de aarde gebracht, waarvan er al een operationeel is. En dus moeten ook wij de marifoon voor VDES laten aanpassen.

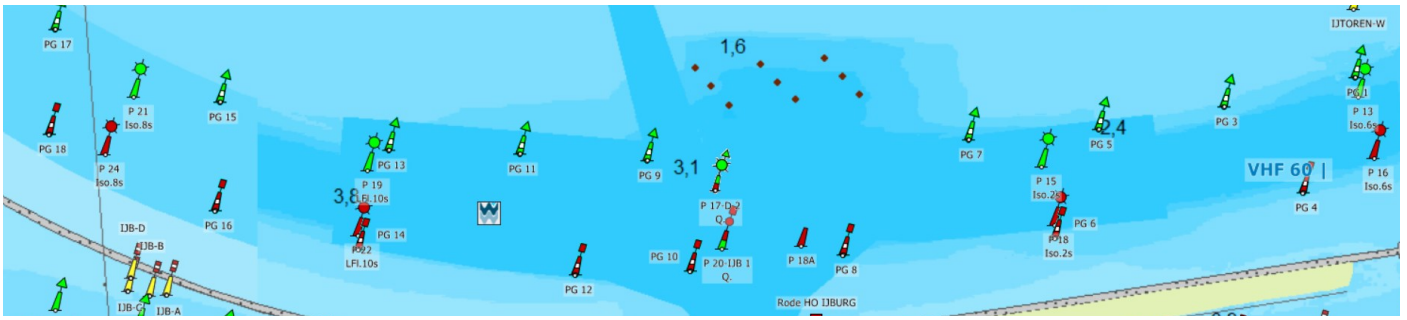


speciale VDES-satellieten in een baan om de aarde

Op de site van de Nederlandse RDI, het voormalige Agentschap Telecom, staat dat de RDI marifoongebruikers niet kan verplichten om kanalen uit de marifoon te verwijderen of toe te voegen. Waar de RDI op toeziet is dat de marifoongebruiker uitzendt in overeenstemming met de regels. Mocht er toch worden uitgezonden op de betreffende kanalen dan kan dat eventueel strafbaar zijn.

Wie zijn zaakjes op orde wil hebben, zorgt dat de marifoonkanalen juist zijn ingesteld. Het laten aanpassen van de marifoon zal rond de € 30,00 kosten exclusief verzend- en verpakingskosten.

Gelezen in Nauticlink



Recreatiegeul van Durgerdan naar Amsterdam



Recreatiegeul na de Oranjesluizen op het IJ

Recreatiegeulen, veilige vaarweg voor de pleziervaart

We gaan binnenkort weer allemaal varen, de een op de Friese meren, de ander op de rivieren of ander groot water. Hier een artikeltje over de fietspaden aangelegd voor ons als pleziervaart.

De hoofdvaarwegen worden, vooral in de zomerperiode, gebruikt door zowel beroepsvaart als de pleziervaart. Vanaf een groot schip zijn kleine vaartuigen vaak minder goed te zien. Ook varen beroepsvaartuigen vaak sneller dan wij. Dit levert soms gevaarlijke situaties op. Om de veiligheid van de pleziervaart te vergroten legt Rijkswaterstaat, waar het kan, zogenoemde recreatiegeulen aan. Deze vaargeulen zijn te herkennen aan de roodwit en groenwit gestreepte markering aan de zijkant van de hoofdvaargeul.

Deze recreatieboeien (officieel heten ze "bakens" omdat ze niet verlicht zijn) liggen daar waar het water nog ongeveer 1,5 m diep is. Zo ontstaat er een soort fietspad naast de hoofdvaargeul voor de pleziervaart. Zo wordt de pleziervaart gescheiden van de beroepsvaart en kan de pleziervaart veilig gebruik maken van de grote rivieren en wateren. Ook in de recreatiegeulen vaar je zoveel mogelijk aan de stuurboordzijde. Deze recreatiegeulen zijn door heel Nederland te vinden en vergroten de veiligheid van de pleziervaart. Bijvoorbeeld op de Waal (bij de bochten bij Nijmegen), de Westerschelde, het Veerse Meer, Grevelingenmeer, IJsselmeer en de Randmeren, het IJ en de Waddenzee. In heel Nederland legt Rijkswaterstaat voor het begin vaarseizoen circa 1800 recreatieboeien uit.

Ik vind het jammer dat het voor pleziervaart niet verplicht is om hiervan gebruik te maken.

Hans van der Meijden

Rijkswaterstaat heeft nieuwe meetvaartuigen



Rijkswaterstaat heeft sinds februari 2024 drie nieuwe trailerbare meetvaartuigen (TMV). Deze vaartuigen zijn zo licht dat ze per trailer over de weg vervoerd kunnen worden en ingezet kunnen worden waar ze nodig zijn. De oude TMV's zijn ruim 20 jaar oud, hebben gebreken en zijn ook arbotechnisch verouderd.

De vaartuigen waren dus aan vervanging toe. De nieuwe TMV's zijn voor het grootste deel gemaakt van aluminium. Daardoor is het niet nodig de buitenkant te behandelen met milieuvriendelijke stoffen. De accu's aan boord voorzien de meetapparatuur van stroom en worden tussentijds bijgeladen door de zonnepanelen op het dak van de stuurhut. De buitenboordmotoren zijn in hoogte verstelbaar, zodat de schepen ook op ondiepere wateren hun werk kunnen doen. Op de nieuwe vaartuigen kan de bemanning comfortabeler werken door betere indeling en stahoogte. Gezagvoerder meetvaartuigen Maurice Rooijakkers: "Varen op de oude TMV voelde als kamperen. De nieuwe zijn een stuk comfortabeler, hebben stahoogte de stoelen veren goed mee. We gaan er zeer op vooruit."



Het werk van een meetvaartuig TMV's doen metingen aan de bodemhoogte van de vaarweg, wat belangrijk voor de scheepvaart en de waterkeringen is. Ook meten ze hoeveelheden water in de rivier. Die informatie is nodig voor de bediening van sluisen en stuwen die we inzetten om het water over Nederland te verdelen.

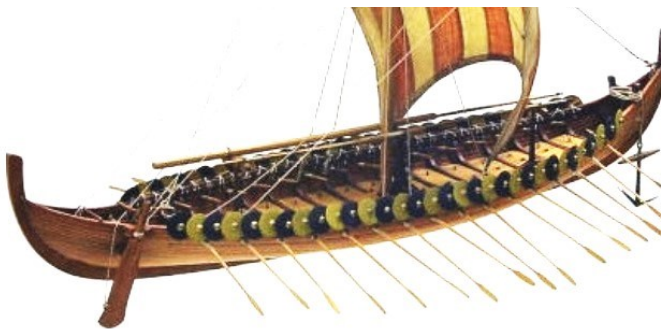
Valis, Mosam en Scala

De vaartuigen dragen de Latijnse namen van de rivieren waarop ze hoofdzakelijk ingezet zullen worden: Valis (de Waal), Mosam (de Maas) en Scala (de Schelde).

Gelezen info Rijkswaterstaat

Stuurboord - Bakboord waar komt dat vandaan ?

Bakboord is de linkerzijde van een schip of vliegtuig, en stuurboord is de rechterzijde, gezien in de normale vaar- of vliegrichting, naar de boeg toe gekeken. Door deze benamingen te gebruiken, vermijdt men verwarring. De benamingen duiden namelijk op de linker- en rechterzijde van een schip, niet van een persoon. Een roeier, die achterstevoren zit, heeft de stuurboordriem in zijn linkerhand en de bakboordriem in zijn rechterhand. Zou men van linkerriem en rechterriem spreken, dan zou de bedoeling niet duidelijk zijn. Sommige schepen, vooral veerboten op een korte afstand, zijn voor en achter gelijk. In dat geval ligt de 'virtuele boeg' aan de zijde waarheen de roerganger kijkt tijdens het varen.



De woorden komen waarschijnlijk uit het Oudnoors, de taal die door de Vikingen werd gesproken. Zij stuurden (*stýri* = stuur) hun overnaadse houten schepen met een roerriem die altijd aan het rechterkant (*borða* = plank) was bevestigd. Dat was dus stuurboord. De roerganger, die de riem met beide handen vasthield, stond met zijn rug (*bak*) naar het linker kant van het schip, en dat was dus bakboord.

Gelezen in Wikipedia

Nieuwe richtlijnen gebruik van bellyboats.



Het vissen met bellyboten maakt een stormachtige ontwikkeling door. Inmiddels dobberen in Nederland naar schatting drie- tot vijfduizend bellyboten op het water, al dan niet aangedreven door een elektromotor. Dat het er inmiddels zoveel zijn, maakt het extra belangrijk om rekening te houden met de regels en met andere watergebruikers. Het blijkt dat er in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) geen specifieke regels vermeld staan voor bellyboten. De standaard bellyboat valt daarom onder artikel 8.08 van het BPR **"watersport zonder schip"**. Het zwemmen met een luchtbed behoort bijvoorbeeld ook tot deze categorie. Binnen artikel 8.08 worden geen eisen gesteld aan de technische uitrusting van de bellyboat. Je moet wel uit de buurt blijven van een varend schip (BPR artikel 8.08.1) en je mag je niet begeven bij sluisen, stuwen, vaargeulen, havens, haveningangen, veerponten en snelvaargebieden (artikel 8.08.2).

Het gebruik van een elektromotor in de bellyboat is sterk in opmars. Een elektrisch voortbewogen bellyboat werd in eerste instantie beschouwd als een 'klein schip', dus zijn alle BPR-regels voor deze categorie van toepassing (artikel 9.04). Wanneer een klein schip NIET een minimum snelheid van 6 km/uur kan halen, is er een flink aantal (grote) vaarwegen waar niet mag worden gevaren dus gevestigd (BPR, bijlage 15a). Aangezien een elektrisch voortbewogen bellyboat slechts tussen de 3 en 5 km/u vaart - afhankelijk van het gewicht van de sportvisser en zijn bepaling - is het belangrijk deze bijlage dus goed te lezen voordat je de bellyboat met elektromotor te water laat. Verder is het verplicht om in de schemer en het donker een rond schijnend toplicht op 1 meter hoogte te voeren.

Per 01-01-2024 is besloten de bellyboat als watersport zonder schip te beschouwen, ook voor die mét motor. Reden: het is niet gegarandeerd dat een bellyboat een constante snelheid van 6 km/uur kan varen. Er komt nu een einde aan de vrije interpretatie en er ontstaat nu één richtlijn. Bellyboten bij een sluis, stuw, brug, vaargeul en op randen van de betonde geulen is nu verboden. Bij vissen op een verboden plek is de boete € 150,00. Handhavers van Rijkswaterstaat als de waterpolitie zijn bevoegd deze boetes uit te schrijven.

Gelezen Sportvisserij Nederland en Varen doe je samen

Welke antifouling mag wel en wat mag niet?



Straks gaan we weer heerlijk varen en genieten van ons bootje, de watersport en de natuur. Dus voordat de boot te water gaat nog even in de antifouling zetten. Maar mogen wij alles maar gebruiken? Op de website van de het CTGB kwam ik het onderstaande tegen.

Hans van der Meijden

Wat mogen we dit jaar gebruiken

Er worden nog te vaak middelen gebruikt om de aangroei van boten tegen te gaan, die verboden zijn. Dit is niet verrassend; het is erg onduidelijk geworden wat nu eigenlijk wel en niet mag en wat eventuele alternatieven zouden kunnen zijn. Veel verboden middelen zijn helaas gewoon te koop via het internet. Dit komt omdat de eisen binnen Europa verschillen. In Nederland moet een antifouling worden goedgekeurd en toegelaten door het College Toelating Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden (CTGB). Gebruik je een middel dat niet door het CTGB is goedgekeurd dan ben je in overtreding en riskeer je een boete van € 2.500,00. Ook moet je je boot weer helemaal kaal halen door de aangebrachte laag antifouling te verwijderen. Toegestaan zijn:

Transocean Coating Cleanship Antifouling 92.90

Toelatings Nr. 12578 N
Toegelaten tot 01-05-2026

Hempel Antifouling Globic 9000 - 78952

Toelatings Nr. 14319 N
Toegelaten tot 01-01-2027

Hempel antifouling Globic 9000 - 78902

Toelatings Nr. 15500 N
Toegelaten tot 01-12-2027

Hempel's antifouling OLYMPIC 86951

Toelatings Nr. 13251 N
Toegelaten tot 01-07-2024

Yotun Megayacht Imperial Antifouling

Toelatings Nr. 13163 N
Toegelaten tot 01-07-2024

International Antifouling Plus

Toelatings Nr. 15606 N
Toegelaten tot 01-08-2024

International Nautical Antifouling

Toelatings Nr. 14646 N
Toegelaten tot 01-8-2024

Hier had uw verhaal kunnen staan.



**Dus klim in de pen schrijf een mooi verhaal.
Taal en/of stijlfouten is geen probleem,
de redactie leest alles grondig door.**

**Voor het meest actuele
verenigingsnieuws
surf je naar:
www.sleattemermar.nl**