

**INHOUD**

- 
- Pag 1 - Van de bestuurstafel
  - Pag 2 - Geplande activiteiten
    - Ledenbeheer
    - Financiën
    - Bericht van de Jeugd Cie
  - Pag 3 - Ned. Kampioenschap Valk- en Randmeerklasse
  - Pag 4 - Ned. Kampioenschap Valk- en Randmeerklasse
  - Pag 5 - Uitslagen NK Valk en Randmeerklasse
    - De Valk 85 jaar
  - Pag 6 - Ned. VOC in Australia
  - Pag 7 - Ned. VOC in Australia
  - Pag 8 - Ned. VOC in Australia
    - Ongelukken in de plezier- en de beroepsvaart
    - Waterkaart 1803 vervalt
  - Pag 9 - Brug Uiterwellingerga buiten gebruik per 19 september
    - Veilig gebruik en tips e-Foil
  - Pag 10 - Eerste deelname NL teams aan de America's Cup
  - Pag 11 - Communicatie
    - Bikkel zeiltocht Friesland
  - Pag 12 - Elektrische boot van Natural Yachts wint boot van het Jaar-
    - Quizvragen 9 en 10
  - Pag 13 - Routekaart Bikkel zeiltocht
  - Pag 14 - S€PA Formulier
  - Pag 15 - Antwoorden quizvragen



**Van de Bestuurstafel**

Het was een raar watersportseizoen waar we op terug kijken. Dit vooral omdat het weer, altijd belangrijk bij onze favoriete activiteiten, dit seizoen een extra grote rol speelde. Van de veertien geplande avondwedstrijden hebben er maar twee doorgang kunnen vinden en werd het merendeel afgezegd ten gevolge van de weersvoorspellingen met zwaar weer en vooral onweer erin.

Gelukkig heeft het weer niet alleen maar voor ellende gezorgd. Zo kunnen we terugkijken op een zeer geslaagd jeugdseizoen, een prachtig verlopen Nederlands Kampioenschap Randmeer- en de Valkklasse bij ons voor de deur en een zonnige en zeer goed bezochte Open Familie Valkendag met maar liefst veertien Valken aan de start. U leest het goed, "de Valk" speelt een hoofdrol in ons seizoen! Toeval? Zou dit komen door het 85-jarig bestaan van deze zeilboot of ben ik bevooroordeeld ten gevolge van mijn achternaam?

Wat in ieder geval al veel verder teruggaat, is de zeevaart naar Australië en de bijbehorende VOC-handel. Reizen die niet zonder risico's waren! Was men verzekerd? In deze nieuwsbrief leest u in ieder geval hoe het in de huidige plezier- en beroepsvaart gaat als er ongelukken voorkomen. Wellicht ook goed om kennis op te doen als u start met een nieuwe watersport zoals e-foilen? Wat dat is? U leest het in een boeiend artikel boordevol met tips & trucs.

Ik wens u een prettig naseizoen en wijs u nog even op de najaars-winter-agenda vol met leuke zaken georganiseerd door onze activiteiten commissie! In de volgende nieuwsbrief is daar zeker meer over bekend. Van harte aanbevolen!

*Met watersportieve groet,  
Kaj Valk*

**De volgende Nieuwsbrief**

Verschijnt op 1 november 2024. Kopij kunt u inleveren tot 28 oktober 2024 via een e-mail naar [hpk1412@gmail.com](mailto: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 / 2025

|        |                             |
|--------|-----------------------------|
| 5 okt  | Roefke Rebbel (Act.Cie)     |
| 2 nov  | Roefke Rebbel (Act.Cie)     |
| 7 dec  | Roefke Rebbel (Act.Cie)     |
| 20 dec | Midwintermaaltijd (Act.Cie) |

### 2025

|         |                            |
|---------|----------------------------|
| 2 jan   | Nieuwjaarsborrel (Act.Cie) |
| 8 feb   | Roefke Rebbel (Act.Cie)    |
| 8 maart | Roefke Rebbel (Act.Cie)    |
| 5 april | Roefke Rebbel (Act.Cie)    |

# 'n Bericht van de JEUGDCOMMISSIE



Het schoolseizoen is weer begonnen en dat betekent dat het zeilseizoen bijna is afgelopen. Maar nog niet helemaal! Vorig weekend was er nog een keer Optimist-zeilen voor de jeugd, en op zondag natuurlijk de Open Familie Valkendag, waaraan ook dit jaar weer een jeugdteam meedeed! Erg leuk om te zien dat de jeugd steeds meer plezier krijgt in de competitieve kant van het zeilen.

Helaas kon de laatste keer laser-zeilen voor de jeugd niet doorgaan. We hadden een mooie opzet bedacht in combinatie met de laatste dinsdagavondwedstrijd, maar helaas gooiden de weergoden wat roet in het eten, of eigenlijk vooral veel regen en wind.

Wat wel doorging was het Optimistzeilen voor de wat jongere jeugd. De opzet daarvan is dat we op vrijdagmiddag clubhuis en materiaalcontainer openen, zodat de jeugd op eigen gelegenheid (maar onder toezicht van ouder(s)) lekker kan oefenen met zeilen. Uiteraard zorgen we ervoor dat onze rescue Mopaq op het water is mocht er iemand richting Woudsend af-drijven, maar voor de rest is het vooral gelegenheid om zelf lekker te zeilen. En voor de ouders en andere volwassen leden een prima gelegenheid voor een vrijdagmiddagborreltje!



Dat deze formule langzaam bekender wordt, was de laatste keer te merken toen de helft van de beschikbare bootjes in gebruik waren. De laatste keer voor dit seizoen was zaterdag 28 september (15:30-17:30).



## Ledenbeheer

Remco Veenma (Balk) is per september ingeschreven als KNWV lid van onze vereniging. Het bestuur heet hem van harte welkom en wij hopen hem vaak te treffen in ons Roefke en op andere activiteiten.



## De jarigen in oktober zijn

Cinte Betsema, Carice de Groot, Sofie van Leeuwen, Diederick van Ginhoven, Anton de Gier, Barbara Adema, Fedde Trinks, Jan Eikelenboom, Ineke de Boer, Thijs Sellmeijer, Cees Bloemhof, Nico van Rijk, Henk Buitenkamp en Teun van der Wal. De redactie wenst hen een prettige verjaardag.



## Financiën

Nog maar slechts 30 leden van de 180 hebben nu een S€PA machtiging afgegeven voor de automatische incasso van de contributie. Maak het uw penningmeester makkelijk en geef een machtiging af voor de automatische contributie incasso.

Elk jaar rond 28 mei wordt dan uw contributie geïncasseerd. U kunt het dan ook nooit meer vergeten. Het scheelt mij ook veel werk, opbel-avonden om te vragen de contributie te betalen en later met het versturen van betalingsherinneringen. Dus vul het machtigingsformulier in en stuur het mij per mail of per post, Dubbelstraat 1-0016, 8561 BC Balk of naar [penningmeester@sleattemer.nl](mailto:penningmeester@sleattemer.nl)

Zie het S€PA machtigingsformulier op pagina **14**

*Hans van der Meijden*

Ondanks wat tegenvallers vanwege het weer kijken we als jeugdcommissie terug op een geslaagd seizoen, waarin we weer veel jeugdleden hebben kunnen laten genieten van wind en water. Dat hopen we natuurlijk in 2025 voort te kunnen zetten, dus binnenkort gaat de blik naar voren en zetten we de kalender voor volgend seizoen in de steigers. Hulp daarbij is altijd welkom trouwens, dus heb je suggesties voor een activiteit of wil je een rol spelen in het organiseren ervan, laat het ons even weten via een mailtje naar [jeugd@sleattemermar.nl](mailto:jeugd@sleattemermar.nl)

*Hartelijke groet van de jeugdcommissie,  
Marijke, Yvette en Anton*

*Foto's Anton de Gier*

### **Ned. Kampioenschap Valk en Randmeer 2024**

*De belevenissen van een "greenhorn" in de wedstrijdcommissie...*



*Een Valk in actie*

Op 6, 7 en 8 september j.l. werd door onze wedstrijdcommissie in opdracht van de klassenorganisaties voor Valk en Randmeer het NK 2024 georganiseerd op ons thuiswater, het Sleattemermar. In de aanloop daar naartoe deed onze wedstrijdsecretaris Evert Steensma een oproep voor wat extra vrijwilligers. Leek mij een leuke ervaring om eens van dichtbij te zien hoe zo'n wedstrijd in zijn werk gaat, dus ik monsterde aan, en mocht op 7 en 8 september onderdeel zijn van de wedstrijdcommissie.



*Randmeren in actie*



*Een gezellige drukte rond ons clubgebouw*

Nu is mijn ervaring met zeilwedstrijden beperkt tot onze dinsdagavondwedstrijden, dus ik heb mijn ogen uitgekeken en heel veel geleerd. Wat een organisatie komt er kijken bij zo'n wedstrijd op hoog niveau! Een wedstrijdleader met voldoende strepen op zijn mouw om NK's te leiden, pagina's met wedstrijdregels, een zestal boten op het water, een speciale app om de baan er tot op de centimeter nauwkeurig in te leggen, inner loop, outer loop, een batterij portofoons en nog veel meer zijn nodig om een dergelijke wedstrijd in goede banen te leiden. En dat is dan alleen nog maar de waterkant. Want bij het clubhuis is er nog een ploeg vrijwilligers bezig met de verzorging van de inwendige mens, het registreren van de uitslagen en het aanhoren van en besluiten over eventuele protesten... Oh ja, en dan moeten al die scheepjes ook nog in en uit het water en moeten de bijbehorende trailers ergens een plekje vinden waar ze niet in de weg staan. Kortom, een prestatie van formaat om dat met een club vrijwilligers neer te zetten!

Als 'groentje' was ik ingedeeld als boeienraper. Met een ervaren baancommissaris achter het roer van een rib heen en weer racen over het water, op precies het goede moment het anker en de boei uitgooien om vervolgens kritisch met geavanceerde apparatuur de wind in de gaten te houden om te zien of de betreffende boei nog wel op de goede plek ligt. En 'fingers crossed' natuurlijk dat er niet te veel windschiften optraden, want dat betekende elke keer weer op de knietjes over de rand van de rib hangen om met de arm tot aan de elleboog door het water slepend de boei weer op te takelen en te verleggen.

Zoals in elke organisatie kent ook onze wedstrijdcommissie een ontgroeningsritueel. Dat bestaat uit het opvissen van de blauwe boei. Wat daar dan speciaal aan is? Ingesmeerd met groene zeep zegt u? Onhandig formaat om in de boot te hijsen? Niets van dat alles... Een blok beton van een kilo of 25 als anker is veel effectiever om de kwaliteiten van nieuwbakken leden te testen!

De zaterdag begon met een stoomcursus vlaggen lezen. Maar liefst 4 seinvlaggen werden aan elkaar gebonden en met een geluidssignaal in de mast gehesen. Navraag leerde dat dit betekende dat we minimaal 2 uur koffie gingen drinken wegens te weinig wind.

Dat vrijwilligers niet van stilzitten houden, bleek wel uit het feit dat in deze wachttijd de vlaggenmasten spontaan gesopt werden...

Toen de wind opstak, konden we het water op en werd er snel een baan uitgelegd. Streeftijd voor de wedstrijd was 50 minuten, wat betekende dat de baan zo ongeveer het halve Slotermeer bestreek. Wat een mooi wedstrijdwater hebben we toch voor de deur! Wij kregen de taak om de bovenste boeien uit te leggen. Helaas ging in dat proces de geavanceerde apparatuur voor het bepalen van de windrichting kapot (lees: het draadje wol knapte van de stok), zodat enige improvisatie vereist was.



Foto Skydrone uit Sloten

Na veel heen- en weer gesleep bleek opeens het voordeel van in een boeienboot zitten: alle duels om ruimte bij de boei (regel 18.2) en bakboordstuurboordsituaties (regel 10) spelen zich recht voor je neus af! Schitterend om te zien hoe strak er gezeild wordt en hoe goed de bemanningen op elkaar zijn ingespeeld

Er werd gezeild tot de wind op was, en daarna werd er bij Badmeester Keimpe nagepraat onder het genot van een buffet. Dan valt pas echt op hoe groot de groep mensen is die deelneemt aan dit NK. Er voeren 40 Valken mee en 15 Randmeren.

Op zondag was er meer wind (tussen de 15 en 18 knopen) en konden de uitstelvlaggen uit de mast blijven. Deze keer mocht ik mee met de Rib die voor de gates, de startlijn en finishlijn verantwoordelijk was, inclusief de genoemde blauwe boei. Wat me opviel was vooral de mate waarin wedstrijdleader en boeienboten samen bezig zijn de baan er zo goed mogelijk in te houden. Bij elke windschifting werd er via de portofoon even overlegd, om de wedstrijd maar zo eerlijk mogelijk te houden. Ook hier was de beloning voor het slepen met boeien weer een 'gouden plakje' op de eerste rij, deze keer bij de gate, waar alle boten onder spi planerend doorheen gingen op weg naar de finish.



Foto Skydrone uit Sloten

Op zondag moesten er nog wel een paar protesten behandeld worden door de jury (daar is een speciale schafteket voor neergezet om achter gesloten deuren de partijen te kunnen horen), waardoor me ook duidelijker werd waarom van tevoren de regels en afspraken zo uitgebreid gedocumenteerd en verspreid werden. Er is nu eenmaal geen scheidsrechter op het water... In de tijd die nodig was om de protesten te behandelen, kon de walcommissie dankzij een zeer strakke organisatie de 40 Valken 'even' uit het water kranen, zodat iedereen na de prijsuitreiking ook weer huiswaarts kon. Een 'kranige' prestatie!

Toen het eindklassement duidelijk was, waren we natuurlijk aan de prijsuitreiking toe, waarbij beide klassenorganisaties (zeer terecht) hun lof uitstrooiden over wedstrijdleader Jan Spijkerman van KWV Langweer en onze eigen wedstrijdsecretaris Evert Steensma. *Prijsuitreiking zie pagina 5.*

Als lid van onze watersportvereniging vond ik het heel mooi om te zien wat een geweldig evenement we met vereende krachten hebben neergezet en hoe blij en tevreden de deelnemers aan dit NK naar huis gingen. Een prestatie om trots op te zijn en een compliment aan alle vrijwilligers die dit mogelijk gemaakt hebben!

En die blauwe boei? Geen zorgen, die kreeg ik zonder schade aan lijf, leden, have of goed weer aan boord, dus ik hoop dat ik geslaagd ben...

Het eerste weekend van september volgend jaar staat in ieder geval al met potlood in mijn agenda, want dan organiseert onze wedstrijdcommissie weer een Nederland Kampioenschap, ditmaal voor 4 klassen tegelijk!

Anton de Gier



## WINNAARS IN DE RANDMEER KLASSE



**1ste prijs**  
Met zeilnummer 1027  
Mark en Sebastiaan Schiet



**2de Prijs**  
Met zeilnummer 1029  
Bastiaan & Rob Stavenuiter  
en Melvin Borst



**3de Prijs**  
Met zeilnummer 1030  
Wouter van der Gronden  
en Lukas van der Heeden

## WINNAARS IN DE VALKEN KLASSE



**1ste prijs**  
Met zeilnummer 753  
Hette van der Zwaag  
en Johan Weissenbach



**2de Prijs**  
Met zeilnummer 45  
Menno Huisman  
en Marcel van der Kooi



**3de Prijs**  
Met zeilnummer 498  
Freak Zandstra  
en Bart van Geer

### De Valk bestaat 85 jaar

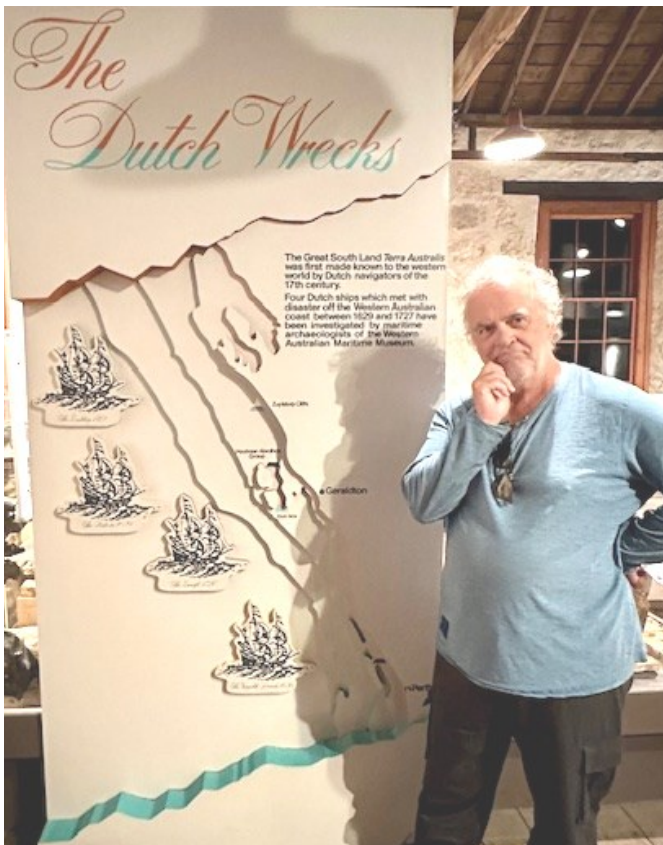
Dit jaar vierde het zeilboot type Valk het 85-jarig bestaan met een extra feestelijke editie van het Princenhofweekend, georganiseerd door de Valkenkring Grou. Op zaterdag 14 september 2024 vond de jubileumviering plaats, met als hoogtepunt de Princenhoftocht, een toertocht van Grou naar Hotel Princenhof in Earnewâld en terug. Dit evenement, dat normaal op zondag plaatsvindt, was speciaal voor deze gelegenheid verplaatst naar zaterdag.

Het programma begon om 08.00 uur met ontvangst en koffie bij Jachtwerf Albert Wester in Grou. Om 11.00 uur startte de Princenhoftocht op het Pikmeer, gevolgd door een lunch om 12.00 uur bij Hotel Princenhof. De terugtocht naar Grou stond gepland voor 14.00 uur, waarna er vanaf 17.00 uur een gezell-

lige borrel plaatsvond bij Hotel Oostergoo. Op het water voor Hotel Oostergoo werd ook een historische zeilwedstrijd gehouden tussen de drie klassieke Bruynzeelvalken de bouwnummers 2, 3 en 4!



Lengte : 6.50 m  
Breedte : 2.00 m.  
Gewicht : 530 kg  
Bemanning: 2 a 3  
Materiaal : Hechthout  
Grootzeil : 12 m2  
Genua : 6.5 m2  
Fok : 4.0 m2  
Spinnaker : 14.5 m2  
SW Factor : 104



Ineke en Jan hebben Balk en de Watersportvereniging verruild voor een jaartje zwerven door down under Australië. De redactie heeft natuurlijk meteen gevraagd om kopij voor onze nieuwsbrief. Hier dan een nieuwe aflevering van hun belevenissen.

### De Nederlandse VOC in Australia. Gedeelde geschiedenis

We zijn in Fremantle, een voorstad van Perth en ontdekken daar een Nederlandse geschiedenis die mij vaag bekend was. Voor de westkust van Australië bevindt zich het wrak van de Batavia die in 1629 is gezonken en in de zestiger jaren geborgen door Australië. Daarmee is dit een onderdeel van zowel de Nederlandse als de Australische geschiedenis geworden.

Al in 1606 voeren de eerste Nederlandse schepen langs Australië. Na een inspectie van het land, woest en weinig water, besloten de Nederlanders Australië niet te koloniseren maar links te laten liggen en door te varen naar Batavia (Indonesië). Wat de Nederlanders wel deden is de westkust van Australië in kaart te brengen. (Willem Jansz, kapitein van de *Duyfken*, was in 1606 op zoek naar Nieuw-Guinea en zeilde toen langs Cape York, in het noorden van Australië. Jansz durfde in tegenstelling tot de Portugees Mendez wel aan land en schreef daarmee de Europese ontdekking van Australië op naam van de Hollanders! Binnen dertig jaar weten Nederlandse zeevaarders, zoals Abel Tasman, een groot deel van het continent in kaart te brengen. Nadat Nederlandse zeevaarders in de 17e eeuw de noordelijke, westelijke en zuidelijke kusten van Australië in kaart brachten, werd dit nieuw ontdekte continent bekend als 'New Holland'. Het was de Engelse ontdekkingsreiziger Matthew Flinders die de naam bedacht die we vandaag de dag gebruiken. red)

Hendrik Brouwer (1581 - 1643) ontdekte in 1611 een nieuwe route naar Batavia die veel sneller was dan de oude routes, tot wel 6 maanden sneller. Deze nieuwe route ging van Kaap de Goede Hoop oostwaarts richting Australië rond de 35° - 40° breedtegraad om zo te profiteren van de sterke westenwinden en pas voor het huidige Australië af te buigen naar het noorden i.p.v. direct noordwaarts te gaan. Maar wanneer het roer precies om moest om naar het noorden te gaan was in die tijd min of meer een gok omdat het bepalen van de lengtegraden moeilijke berekeningen vereisten en die ook nog onnauwkeurige waren. De Nederlandse VOC schepen hadden in de periode van 1611 tot 1628 al wel de westkust van Australië in grote lijnen in kaart gebracht en waarschuwden voor de verraderlijke kust met riffen en platte eilandjes die in de nacht onzichtbaar zijn.

In de periode 1629-1727 zijn toch nog 4 schepen van de VOC gestrand op de Australische kust. Het meest bekende en meest opzienbarende is het verhaal van de Batavia. Ik werd er ook helemaal door bevangen en heb in een adem het prachtige boek "De Batavia" van de Australische schrijver Peter Fitzsimons uitgelezen. Hij beschrijft het verhaal zo waarheidsgetrouw mogelijk, maar wel in een stijl die heel prettig leest over de ondergang van het meest prachtige vlaggenschip van de VOC.



In oktober 1628 vertrekt de Batavia, de trots van de VOC, haar eerste zeereis van Texel naar Nederlands Indië. Dit vlaggenschip dat groter en sneller is dan alle andere VOC schepen, is beladen met veel kostbaarheden en toegerust voor een reis van vele maanden. De lading bestaat onder meer uit kisten zilveren muntgeld, goud, luxe gebruiksvoorwerpen, zilverwerk voor de keizer, handelswaar en een kistje zeer kostbare juwelen. Om dit extra te bewaken vaart er een vloot mee van nog vijf andere schepen.





*De Batavia, het vlaggenschip dat groter en sneller is dan alle andere VOC schepen*

De VOC is heel machtig geworden door het bouwen van goede schepen, het bezeilen van de wereldwateren en de monopolie positie op de specerijenmarkt. Waar de VOC bij de Bavaria niet op gelet heeft, was de chemie tussen de bemanningsleden. Zo presteren ze het om de Bavaria te bemannen met een commandeur (hoge VOC beambte, verantwoordelijk voor de gehele missie) en een schipper (verantwoordelijk voor het schip) die in elkaars allergie zitten en elkaar niet kunnen luchten of zien. Het begint dan ook al snel te rommelen tussen die twee waarbij de commandeur aangeeft dat hij de schipper, zodra ze voet aan wal zetten, zal aanklagen bij de raad van de VOC. De schipper is daarover - uiteraard - zeer ontevreden. Dan is er nog een derde persoon van belang in dit verhaal en dat is de ondercommandeur, deze wil zelf graag de macht en voedt de onvrede van de schipper en stelt zelfs voor om een muiterij voor te bereiden. De schipper voelt hier wel voor en op een stormachtige avond waarin de commandeur zeeziek te bed ligt, besluit de schipper de muiterij vorm te geven. In de storm dooft hij het achterlicht en gaat 10 graden zuidelijker varen. Al snel vaart de vloot weg van de Batavia.

Ik denk dat de schipper zo druk bezig is met deze perikelen dat hij echt vergeten is het roer om te gooien naar het noorden, want in begin 1629 stuit het op een rif voor de Australische kust (op de Houtman Albrohos eilanden). De Batavia komt daar niet meer uit en zinkt. Er zijn 330 mensen aan boord die met kleine bootjes worden geëvacueerd naar nabijgelegen eilanden. De commandeur en de kapitein gaan samen met 40 opvarenden met een grote sloep op zoek naar water op de nabijgelegen eilanden en op het vaste land. Dat vinden ze niet en ze besluiten naar Indonesië te varen om hulp te halen. Door het wegvaren van de twee belangrijkste mensen breekt de chaos uit op de eilanden van de opvarenden, al snel het kerkhof van Batavia genoemd. Zonder de commandeur en de schipper benoemt de ondercommandeur zichzelf tot nieuwe leider. Hij ziet dat er teveel mensen op het eiland wonen om te voorzien in de voorraden die gered zijn van de Bavaria en gebruikt zoveel geweld dat het is doden of gedood worden.

Als er twee maanden later inderdaad een schip komt om de overlevenden te redden, zijn er van de 330 opvarenden nog slechts 80 in leven. In de jaren 1960 stuit een visser op skeletten en rare instrumenten. Australische duikers en journalisten komen ter plaatse en ze ontdekken het wrak van de Batavia.





Een stuk van het wrak staat nu tentoongesteld in het wrakkenmuseum van Fremantle. Ik vind het erg inspirerend dat het verhaal nu voor twee landen de geschiedenis ingaat en fascinerend dat na zoveel jaren er nog zoveel te vinden was in het wrak. Niet alleen het wrak en een aantal bezittingen zijn nu tentoongesteld, maar als je in een vliegtuig op 100 meter over de plaats van onheil vliegt kun je nog steeds de afdruk van de Batavia in het koraal zien. Er schijnen ook nog bezienswaardigheden in Geraldton te liggen. Wie weet gaan we daar ook nog heen.



Cheers  
Jan en Ineke

### Ongelukken beroeps- en pleziervaart

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft onderzoeksbureau IPSOS I&O opdracht gegeven om onderzoek te doen onder de beroeps- en pleziervaart naar ervaringen met het Klein Vaarbewijs. De vraag die in het onderzoek centraal staat is of het Klein Vaarbewijs in de huidige vorm nog voldoet met de huidige toegenomen drukte op het water.

Het onderzoek inventariseert een mogelijke uitbreiding van het Klein Vaarbewijs, met bijvoorbeeld een verplicht praktijkexamen of een vaarbewijsplicht voor meer vaartuigen dan tot nu het geval is. Het Watersportverbond vindt het belangrijk dat watersporters hier uit eigen ervaring antwoord op geven zodat er een beeld ontstaat of dergelijke maatregelen de veiligheid op het water vergroten.

Volgens de Scheepsongevallen (SOS-)database van Rijkswaterstaat waren er vorig jaar 96 (zeer) ernstige scheepsongevallen waar recreatievaart bij betrokken was. Het betreft in 72 gevallen een enkelzijdig ongeval (t.o.v. 51 in 2022).

Het aantal eenzijdige ongevallen met recreatievaart vertoont al een aantal jaren een stijgende trend. De meest voorkomende eenzijdige ongevallen in de recreatievaart waren lek raken/zinken (36x) en scheepsbranden (20x). Ongevallen tussen de beroeps- en recreatievaart als percentage van het totaal aantal scheepsongevallen laat nog steeds een dalende trend zien. Het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen in 2023 waarbij recreatievaart is betrokken, is lager dan in 2022. Het Watersportverbond vindt het belangrijk dat er, gezamenlijk met de watersportsector, wordt gezocht naar oplossingen om eenzijdige ongevallen te verminderen.

Het is voor het Watersportverbond de vraag of het anders vormgeven van het vaarbewijs examen (door er bijvoorbeeld een praktijkexamen aan toe te voegen) of het uitbreiden van de vaartuigen waar een vaarbewijs voor nodig is, effect heeft op de ongevalcijfers.

Wij vinden het belangrijk om eerst onderzoek te doen naar:

- de oorzaken van de toename van ongevallen door lek raken/zinken.
- de oorzaken van toename van scheepsbranden.
- het effect van meer voorlichting, opleiding en preventie i.p.v. meer en strengere regels.

Het Watersportverbond, als grootste vertegenwoordiger van watersporters in Nederland, is van mening dat plezier en veiligheid op het water toenemen als er sprake is van goede voorbereiding en kennis van de regels. Met name onder de beginnende watersporters op de binnenwateren valt veel winst te behalen. Het Watersportverbond wil zich met verenigingen en vaarscholen en met partners zoals Varen Doe Je Samen en HISWA-RECROON inzetten op (nog) meer en betere voorlichting, opleiding en preventie. Het Watersportverbond gaat met IPSOS in gesprek over de analyse en de uitkomsten van het onderzoek.

*Gelezen KNWV Nieuwsbrief*



### Waterkaart 1803 verdwijnt

Per 1 oktober 2024 is de hydrografische kaart 1803 vervallen en wordt niet meer uitgegeven. Het alternatief is de NL5 van NV Verlag Ooster- en Westerschelde en per februari 2025 de ANWB Wateratlas Ned. Zuid. Volgens het Scheepsvaartreglement Westerschelde is elk schip op deze wateren verplicht een actuele en bijgewerkte kaart aan boord te hebben, dit geldt ook voor het Belgische deel van de Westerschelde. De Belgische overheid gaat hierop strenger controleren.



## Rijkswaterstaat is per 19 september 2024 voor onbepaalde tijd gestopt met de bediening voor de scheepvaart van brug Uitwellingerga over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.



Door bediening van de brug kunnen er scheuren in de staalconstructie ontstaan die de veiligheid van de brug aantasten. Recent onderzoek door TNO, in opdracht van Rijkswaterstaat, heeft dat aangetoond. Daarop is besloten om de brug per direct niet meer te bedienen. Door de brug gesloten te houden voor de scheepvaart kan het wegverkeer, met de al eerder genomen maatregelen, veilig gebruik blijven maken van de brug. De scheepvaart is inmiddels met een Bericht aan de Scheepvaart (BAS) geïnformeerd.

### Omvaarroutes scheepvaart

Voor de scheepvaart zijn de omvaarroutes afgestemd met de gemeenten Fryske Marren en Súdwest Fryslân en de Provincie Fryslân. Ook deze omvaarroutes zijn via scheepvaartberichten bekend gesteld. Recreatievaart en zeilende beroepsvaart hoger dan 7,10 meter tot 11,50 meter kan gebruik maken van de omvaarroute via de Langweerder Wielen en Noarder Alde Wei. Recreatievaart en zeilende beroepsvaart hoger dan 11,50 meter en met een maximale afmeting van 40 x 6 x 1,9 meter kunnen hun reis via Sneek vervolgen als alternatieve route. Om de verwachte drukte op te vangen wordt een extra bedienaar ingezet. Grotere schepen, recreatievaart en zeilende beroepsvaart wordt geadviseerd om via het Van Harinxmakanaal en Kornwerderzand te varen.

### Tips en regels voor veilig gebruik van een e-foil

*Het varen met een e-foil wordt steeds populairder. Deze nieuwe vorm van watersport is leuk en niet al te moeilijk, maar je moet wel rekening houden met onderstaande tips en regels voor een veilig gebruik van een e-foil.*

#### Wat is e-foilen?

Voor wie het niet kent: e-foilen of efoilen is een manier om je op een board te verplaatsen over het water met behulp van een elektromotor. Je staat op het board waaronder een foil is aangebracht. Deze foil, een soort vleugel, zorgt ervoor dat je met de juiste houding en techniek uit het water wordt getild. Daardoor vermindert je weerstand en lijkt je over het water te 'vliegen'. Onderaan de foil is een propeller gemonteerd, die voor voortstuwing zorgt.



Met een afstandsbediening of controller in je hand bedien je via bluetooth de propeller.

#### Waar moet je op letten?

Kies altijd voor een veilige plek waar het niet te druk is. Andere vaarweggebruikers zullen niet altijd rekening houden met de snelheid en wendbaarheid van de e-foil, dus kies een rustige plek om te gaan varen. Kies ook de juiste kleding om jezelf te beschermen tegen het water en de temperatuur. Let op je plek op de vaarweg en kijk altijd goed om je heen. Om de techniek en de aandachtspunten goed te leren, is het aan te bevelen om één of meerdere lessen te volgen.

#### Sneller dan 20 km/uur

Wanneer je met een e-foil gaat varen, let dan goed op de snelheid die je maximaal kunt halen. Sommige e-foils halen snelheden tot wel 30 kilometer per uur en vallen dus in de categorie **snelle motorboot**. Voor e-foils die sneller dan 20 kilometer per uur kunnen varen, gelden verschillende regels op de Nederlandse binnenwateren:

- Vaarbewijsplichtig.
- Bestuurder is minimaal 18 jaar.
- Registratieplicht (RDW en Y-nummer).
- Snel varen is alleen toegestaan in de bestaande snelvaargebieden voor waterscooters.
- Er moet een reddingsvest gedragen worden.

#### Minder dan 20 km/uur

Het kan zijn dat de e-foil begrensd is op 20 km/uur. Voor deze groep gelden er minder regels, kortweg dezelfde als voor een gewoon motorschip. Dat betekent wel dat bij snelheden boven de 13 km/uur er een minimumleeftijd van 16 jaar geldt voor de bestuurder.

Als de e-foil niet sneller dan 12 km/uur kan varen, geldt er een minimumleeftijd van 12 jaar voor het zelfstandig varen van het vaartuig. Het dragen van een reddingsvest wordt sterk aanbevolen, maar is niet verplicht. Houd ook rekening met het feit dat er gebieden (natuurgebieden, stadsgrachten etc.) zijn waar de snelheid begrensd is tot 6 km per uur.



## Eerste deelname Ned team aan de America's Cup. Dit na-jaar wordt voor deze Cup in Barcelona, Spanje gevaren.

Het is het oudste en meest prestigieuze sportevenement ter wereld. In 1851 werd de eerste wedstrijd tussen twee jachtclubs gevaren: de New York Yacht Club (VS) en het Royal Yacht Squadron (GB). Nog steeds is deelname alleen mogelijk voor jachtclubs. Door de enorme inzet van JAJO Team DutchSail is er in deze editie voor het eerst in de geschiedenis een Nederlandse deelname, namens de Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereniging Muiden en de Koninklijke Roei- & Zeilvereniging De Maas.

### *UniCredit Youth & Puig Women's America's Cup*

In Barcelona komt een Nederlands team in actie bij de UniCredit Youth én bij de Puig Women's America's Cup. Beide wedstrijden zijn in het leven geroepen om voor zowel een toekomstige generatie dames als jeugd een pad te creëren naar deelname aan de America's Cup. Het is de eerste keer dat de Women's America's Cup op het programma staat. De deelnemers in beide teams mogen in 2024 niet ouder zijn dan 25 jaar.



### *Innovatieve race monster s: AC40*

Bij de America's Cup organiseert de winnaar de volgende editie en bepaalt daarbij de regels waaraan de boot moet voldoen. Door deze opzet is het ook een wedstrijd van innovatie. Inmiddels is het geëvolueerd naar foilende racemonsters van zo'n 22 meter (AC75).

De Nederlandse deelnemers varen in het kleinere zusje: de AC40. Die wordt bemand door vier zeilers, twee aan bakboord en twee aan stuurboord. Er worden snelheden gehaald van 80 km/uur

### *Training vooral in simulator*

JAJO Team Dutchsail heeft geen AC40 tot haar beschikking om regelmatig mee te kunnen trainen. Daarom is in het voortraject veel getraind met de foilende 69F en is er bijna een jaar gewerkt met een simulator op de teambases van het Watersportverbond in Den Haag. Binnenkort gaat de selectie naar Barcelona om in een beperkt aantal trainingen de eerste vliegreuen te maken in een gehuurde AC40.

## *Team Jajo Puig Women's America's Cup*



*Foto Sander van der Borch*

*Vlnr. Annette Duetz, Willemijn Offerman, Odile van Aanholt, Ismene Usman en Arianne van de Loosdrecht*

## *Team Jajo Uni Credit Youth*



*Foto Sander van der Borch*

*Vlnr. Bart Lambriex, Bjarne Bouwer, Paul Hameeteman, Elliot Savelon en Aleksandr Moliakov.*

### *37e America's Cup raceformat*

Jachtclubs die willen meedingen om de winst, moeten de winnaar uitdagen. Is er meer dan één uitdager, dan wordt in een kwalificatiereeks bepaald wie het tegen de titelverdediger op mag nemen. In die reeks nemen de deelnemers het tegen elkaar op in een serie matchraces (één tegen één). De wedstrijden tussen de vijf uitdagers zijn inmiddels begonnen en is te volgen via de streams op de website van de America's Cup.

### *Matchrace finale na openingsseries*

Het raceformat voor de Youth en Puig Women's America's Cup verschilt van de America's Cup omdat er meer landen deelnemen. In eerste instantie wordt in twee poules van zes boten een acht races tellende openingsserie gevaren.

De indeling van de poules is op basis van de achtergrond van het team. Zo zal poule A bestaan uit America's Cup Teams en bestaat poule B uit de zogeheten 'invited' teams, onder wie Nederland. Er strijden dus 12 teams om de titel. De landen met een team in de America's Cup zijn: Frankrijk, Groot-Britannië, Italië, Nieuw-Zeeland, Zwitserland en de Verenigde Staten. De invited teams zijn: Australië, Canada, Duitsland, Nederland, Spanje en Zweden.

Na de openingsserie komen de drie beste teams van iedere poule samen om in een vier races tellende wedstrijdserie te beslissen welke twee teams van iedere oorspronkelijke poule het beste zijn. Deze twee boten nemen het vervolgens in één match race wedstrijd tegen elkaar op. De winnaar van deze alles beslissende wedstrijd mag zich de uiteindelijke winnaar van de Youth, dan wel Puig Women's America's Cup noemen.

Gelezen KNWV Nieuwsbrief



## De Bikkeltochtcommissie

De scheepsbouwkundige studievereniging maritieme techniek UNFC, organiseert elk jaar de Bikkeltocht. Dit jaar op 25, 26 & 27 oktober 2024.

Dit is een nachtelijke zeiltocht van ongeveer 70 km over de Friese meren en vaarten waarbinnen teams van bedrijven, studieverenigingen, scoutinggroepen en andere enthousiaste deelnemers de strijd aangaan om een van de drie bokaaltrofeeën binnen te slepen. Kortom, de bikkeltocht is dus voor iedereen! De belangrijkste regel tijdens de tocht is dat deze volbracht moet worden op wind- en spierkracht.

De tocht start op vrijdagavond vanaf het eiland de Rakkenpolle, gelegen in het Heegermeer. De eerste teams worden zaterdagmiddag na 14:00 uur bij de finish verwacht. In de avond zorgen wij dat er een warme maaltijd klaarstaat om de verloren calorieën aan te vullen. Er is in de buurt bij zeilschool de Ûlepanne ruimte voor accommodatie waar op zaterdag overnacht kan worden. Wij zullen op zaterdagavond de dag leuk afsluiten in Club d'Ald Wal.



## Gezocht: Verhalenverteller!

Wat een leuke evenementen organiseren we toch met zijn allen! Een zeildag voor het CSG, een NK voor Valk en Randmeer, de familie-Valkendag, Optimistzeilen voor de basisschooljeugd, zomaar wat voorbeelden van het afgelopen seizoen. Maar vaak moet je erbij geweest zijn om te weten hoe leuk het was. We zijn heel goed in het organiseren van mooie evenementen, maar vaak wat te bescheiden als het gaat om het vertellen daarover.

Daarom gezocht: iemand met passie voor communicatie! Iemand die op basis van de jaarkalender actief van tevoren de huur ophaalt bij de organiserende commissie en de verschillende kanalen (nieuwsbrief, website, facebook etc.) gebruikt om zoveel mogelijk bekendheid en animo te genereren. En vervolgens zelf of door middel van andere 'reporters' ook een mooi verslagje van het evenement via diezelfde kanalen verspreid. Ben jij of ken jij dus iemand die communicatie als vak heeft of volgens zijn/haar omgeving dat had moeten/kunnen hebben, meld je even via [secretaris@sleattermermar.nl](mailto:secretaris@sleattermermar.nl).

Appen met Anton mag natuurlijk ook via 06-1998 7645.

Tijdens deze nachtelijke zeiltocht moeten het Heegermeer en het Fluessen doorkruist worden in een polyvalk. Hierna moet men zich zien te manoeuvreren door verschillende sloten en vaarten. Ook moet de legendarische Luts getrotseerd worden, de Luts is een nauwe rivier met weinig wind, wat betekent dat je snelheid hier compleet afhankelijk zal zijn van spierkracht en creatieve oplossingsvermogen van jullie boot. Klik [HIER](#) voor informatie over de bikkeltocht

Ben jij de bikkel en wil je een tof weekend met vrienden of een uitdagende teamactiviteit met collega's? Ga jij met je team peddelen, bomen en jagen om de snelste tijd te halen of maak je er een feestje van? Schroom dan niet en schrijf dan [HIER](#) in.

Inschrijven voor de overnachting accommodatie bij de Ullepanne klik [HIER](#)

Voor de routekaart zie pagina 13 van de nieuwsbrief

## Elektrische boot van Natural Yachts wint Motorjacht van het Jaar Innovatieprijs 2024

De Northman 1050 Trawler Electric is uitgeroepen tot 'Motorboot van het Jaar 2024'. Jurylid Jan Zeeman overhandigde de innovatieprijs aan Natural Yachts. Tijdens de Hiswa te Water werden, in het kader van Boot van het Jaar verkiezing, prijzen uitgereikt. De drie genomineerde boten in de categorie motorjachten waren: Virtue V10, Marex 440 Gourmet Cruiser en de Northman 1050 Trawler Electric.



Winnaar Motorboot 2024

De jury kwam na proefvaren op het IJsselmeer tot de volgende bevindingen. 'De Northman 1050 Trawler Electric van Natural Yachts is een elektrisch aangedreven trawler met een enorme hoeveelheid praktische ruimte op amper 10 meter bootlengte. In dit jacht zijn veel verrassende keuzes gemaakt die bijzonder goed uitpakken. De flybridge is vanaf het voordek bereikbaar. Bovenop kun je een zee aan zonnepanelen kwijt. De boot was degelijk geconstrueerd, goed afgewerkt en was gemakkelijk te varen.

De Northman lijkt uitstekend toegesneden op een brede doelgroep', aldus de motorbootjury van de Hiswa Boot. Jurjen Poorting, CEO van Natural Yachts en Electric Ship Facilities: "We zijn meer dan blij verrast met deze gewaardeerde innovatieprijs en de uitkomst van het juryrapport. Na zoveel jaren actief te zijn op het gebied van het elektrisch varen zijn we ook erg content en trots dat onze Northman 1050 Trawler Electric nu de eerste elektrische boot is die deze prijs krijgt." *Northman 1050 Trawler Electric: een volledig elektrische boot voor 4 personen*

De Jury roemde vooral de veelzijdigheid van het compacte jacht en de uitstekende uitvoering van het duurzame concept. De volledig elektrische Northman 1050 Trawler Electric is een innovatieve motorboot met een krachtige elektromotor en een bijzonder indrukwekkend vaarbereik. De Northman 1050 Trawler Electric biedt grootse elektrische prestaties met een volledig elektrische actieradius tot 230 km! De stuurstand is voorzien van state-of-the-art techniek. Naast de elektrische aandrijving en de proportionele boegen hekschroef is de hotelfunctie natuurlijk ook elektrisch.

Natural Yachts  
Marknesse / Vollenhove

## De Vaar Quizvragen

De komende maanden hebben we een of twee vaarquizvragen. Leuk om uw kennis van de regels weer eens te testen. Het juiste antwoord, met een toelichting, staat altijd op de laatste pagina van de nieuwsbrief.

Veel succes,  
Hans van der Meijden

### VRAAG 9



De minimumleeftijd voor het besturen van een snelle motorboot is:

- A) 12 jaar
- B) 16 jaar
- C) 18 jaar
- D) 21 jaar

### VRAAG 10



Je vaart in een zeilboot van 6,75 meter. Is er een BPR verplichting om een naam te voeren op dit zeilschip?

- A) Ja, is verplicht
- B) Nee, is niet verplicht
- C) Hangt van het vaarwater af



De route voor BIKKELS is in het rood ingetekend

Naam incassant : **Penningmeester WSV Sleattemermar - J.A.J. van der Meijden**  
 Adres incassant : **Dubbelstraat 1-16**  
 Postcode incassant : **8561 BC** Woonplaats incassant : **Balk**  
 Land incassant\* : **Nederland** Incassant ID : **NL03ZZZ40000995000**  
 Kenmerk machtiging : **Jaarcontributie WSV Sleattemermar**

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de penningmeester van Watersportvereniging Sleattemermar om jaarlijks een incasso-opdracht te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schrijven wegens contributie en uw bank om dit contributiebedrag van uw rekening af te schrijven overeenkomstig de opdracht van de Watersportvereniging. Als u het niet eens bent met deze afschrijving kunt u deze laten terugboeken. Neem hiervoor binnen acht weken na afschrijving contact op met uw bank. Vraag uw bank naar de voorwaarden.

Naam : .....  
 Adres : .....  
 Postcode : ..... Woonplaats : .....  
 Land\* : .....  
 Rekeningnummer [IBAN] : ..... Bank Identificatie [BIC]\*\* : .....  
 Plaats en datum : ..... Handtekening

\*Indien het land van de incassant en de geïncasseerde gelijk zijn, hoeft dit niet gevraagd of ingevuld te worden.

\*\*Geen verplicht veld bij Nederlands rekeningnummer

## Antwoord en toelichting VRAAG 9

Het juiste antwoord is: C

Met betrekking tot de minimumleeftijd voor het besturen van een pleziervaartuig worden de volgende categorieën onderscheiden:

- 1) Alle leeftijden:  
Alle boten kleiner dan 7 meter zonder motor.
- 2) Vanaf 12 jaar:  
Open bootjes kleiner dan 7 meter met een klein motorje (minder dan 13 km/u)
- 3) Vanaf 16 jaar:  
alle schepen, met uitzondering van snelle motorboten (sneller dan 20 km/u)
- 4) Vanaf 18 jaar:  
alle schepen, inclusief snelle motorboten.

Daarnaast dient de schipper over de benodigde papieren te beschikken als het een vaarbewijsplichtige boot betreft, bijvoorbeeld langer dan 15 meter of harder dan 20 km/u.

## Antwoord en toelichting VRAAG 9

## Antwoord en toelichting VRAAG 10

Het juiste antwoord is: B

Alle schepen dienen een naam te voeren, maar er zijn drie uitzonderingen:

- 1) Snelle motorboten.
- 2) Schepen die op spierkracht voortbewegen.
- 3) Zeilschepen kleiner dan 7 meter.

Voor snelle motorboten is er geen naamverplichting, omdat deze voorzien moeten zijn van een registratienummer (Y nummer).

In de vraag gaat het om een zeilboot van 6,75 meter. Voor boten kleiner dan 7 meter geldt geen naamverplichting. Daarom is een naam in dit geval niet verplicht.

*Zie Artikel 2.02 Kentekens kleine schepen in het BFR S*

Politiecontrole

De naamverplichting blijkt niet bij iedereen bekend te zijn. Tijdens controles op het water signaleren handhavers regelmatig dat niet alle schepen zijn voorzien van een naam. Dit laat een politiecontrole op het Spaarne zien: in het weekend van 29 en 30 juni zijn zo'n 120 boten gecontroleerd. De meeste bekeuringen (13x) werden uitgeschreven voor boten zonder naam. Zorg dus dat jouw boot voorzien is van een naam.

## Antwoord en toelichting VRAAG 10