**INHOUD**

- Pag 1 - Van de bestuurstafel
- Pag 2 - Ledenbeheer
- Financiën
- De jarigen in december
- Midwintermaaltijd
- Pag 3 - Nieuwjaarsborrel
- Verslag Cold Race 2024
- Pag 4 - Verslag Cold Race 2024
- Pag 5 - Foto's Cold Race 2024
- Pag 6 - S&PA machtiging incasso
jaarcontributie
- Pag 7 - Old fart on a blo-kart
- Pag 8 - Foto's Old fart on a blo-kart
- Pag 9 - Foto's Old fart on a blo-kart
- Pag 10 - Doorvaren in de winter
- Boek Gerard Dijkstra 80 jaar
- Nieuwe website vaarweginfo
- Pag 11 - Rederij kiest voor HVO100
- Wat is HVO?
- Pag 12 - Wat is blauwe diesel?
- Varen in Amsterdam in 2025
alleen nog uitstootvrij
- Pag 13 - Problemen Staandemast
route
- Pag 14 - Oceaanstomer SS United
States wordt koraalrif
- Vaarquizvragen
- Pag 15 - Antwoorden en uitleg
Vaarquizvragen

**Van de Bestuurstafel**

Afgezien van de Sint die met zijn Pieten het ruime sop heeft gekozen om ons ook dit jaar weer op pepernoten en cadeautjes te trakteren, is het vrijwel uitgestorven op de Friese wateren, behalve in Grou, want daar denken ze hier heel anders over! Hoe dat zit leest u in deze nieuwsbrief. Bikkels, want ondertussen gieren de resten van Engelse storm Bert hier rond de huizen en de afgelopen week lag er zelfs al een klein laagje sneeuw op onze daken. Hoogste tijd voor die lekkere en gezellige Midwintermaaltijd in ons clubhuis, op 21 december al, dus wees er snel bij en geef u op! Noteer ook alvast de nieuwjaarsborrel in uw agenda op 4 januari 2025! Het moge duidelijk zijn, het weer is momenteel dus geen erg aantrekkelijke factor om te watersporten.

Heel anders is dit aan de andere kant van de wereld waar onze leden Jan en Ineke nog steeds prachtige avonturen beleven, dit keer een zomers verhaal met heuse strandzeilers!

Gelukkig is er, voor diegenen die het verkiezen om de Nederlandse winter thuis te trotseren, genoeg te doen. Kruij bijvoorbeeld lekker bij de haard met het nieuwe boek over 80 jaar jachtontwerpen van Gerard Dijkstra of bereidt u vast voor op het komende vaarseizoen door de nieuwe vaarweginformatie tot u te nemen. Naast veilig varen is ook duurzaam varen in opkomst. Zo mag je in Amsterdam vanaf 2025 alleen nog maar elektrisch varen en stapt binnenvaartrederij de Jong over van diesel naar 100% HVO. Wat dat is en hoe dat zit leest u ook hier. Nog niet verzadigd? Lees dan verder over het hergebruik van een voormalige oceaanstomer als koraalrif of test uw kennis met nieuwe quizvragen! U ziet het, genoeg te doen en te lezen deze winter. Ik wens u één of meerdere heerlijke avondjes toe.

Rest mij nog u allen een gezellige Sint Nicolaasavond te wensen en prettige feestdagen.

Met watersportieve groet
Kaj Valk

De volgende Nieuwsbrief

Versijnt op 1 januari 2025. Kopij kunt u inleveren tot 25 december 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

**Let op:
Gewijzigde data van de
Midwintermaaltijd en de
Nieuwjaarsreceptie**

07 dec Roefke Rebbel (Act.Cie)
21 dec Midwintermaaltijd (Act.Cie)

2025

4 jan Nieuwjaarsborrel (Act.Cie)
8 feb Roefke Rebbel (Act.Cie)
8 maart Roefke Rebbel (Act.Cie)
5 april Roefke Rebbel (Act.Cie)
26 april Roefke Rebbel (Act.Cie)
10 mei BalkVaart en de opening van het watersportseizoen



De Activiteiten-Commissie

Midwintermaaltijd

Ook dit jaar organiseren we, op 21 december a.s., weer onze wereldberoemde Midwintermaaltijd. Als thema voor de maaltijden wordt altijd een land uitgekozen. Zo hebben we de afgelopen jaren een Mexicaanse, Franse, Griekse, Spaanse en Scandinavische maaltijd gehad. Dit jaar is het Turkije geworden.

Ons clubgebouw "Het Roefke" gaat om 17.00 uur open en u wordt daar ontvangen met een Turks welkomstdrankje: RAKI.

De kosten zijn € 30.00 p.p.

Opgeven bij Fedde Akkerman, 06 - 531 630 40 of via een e-mail naar fedde1@freeler.nl

In verband met de inkopen door de kok kunt u zich opgeven tot en met 16 december a.s.

Dus snel opgeven en zet het in uw agenda.

Het menu is samengesteld door Boudewijn Kars van Restaurant De 7 Wouden uit Sloten.



We beginnen diverse voorgerechten:

Rode linzensoep
Bulgursalade met groenten en granaatappelpitjes
Börek met spinazie en feta
Turks brood met Turks gerelateerde dippers

Daarna komen de hoofdgerechten:

Köfte
Kebab van kippendij met Dürüm
Balik Pilaki
Wilde rijst
Güveç

We sluiten af met twee heerlijke desserts:

Baklava
Firin sutlac

*Met culinaire groeten
de activiteitencommissie*

Ledenbeheer

Onderstaande leden hebben hun lidmaatschap opgezegd. Marreiz Waninga, Lotte Visser, Corry v.d. Sluis, Wim v.d. Sluis, Cinte Betsema en Piet van Tongeren. Als nieuw lid kunnen we Hilbrand Uiterwijk uit Balk verwelkomen. Onze vereniging telt nu 175 leden waarvan 34 jeugdleden.



Financiën

Op mijn vorige oproep automatische incasso van de jaarcontributie hebben drie mensen het S&PA formulier naar mij opgestuurd. Tot en met heden hebben maar 37 leden een automatische incasso voor de jaarcontributie afgegeven. Dat is slechts 21%. Begin het nieuwe jaar goed en geef ook een incasso machtiging af. Voordeel: u vergeet nooit te betalen en het scheelt mij heel veel werk. Het S&PA formulier vindt u op pagina 6 Dank u wel.

*Hans van der Meijden
Penningmeester*



De jarigen in december zijn

Jan Feenstra, Ab van 't Riet, Jan Jeulink, Joris Kaak
Hans van der Meijden, Bob van Poelgeest, Jelle Lemstra, Sjoukje Hogeveen, Engeliën Bouma, Freek van der Sluis, Nienke de Gier en Mats Joustra. De redactie van de Nieuwsbrief wenst hen allen een hele gezellige dag.



Uitnodiging Nieujaarsborrel 2025

Ook zijn we alweer druk in de weer voor de Nieujaarsreceptie op zaterdagmiddag 4 januari 2025. Wij hopen u dan allen vanaf 17.00 uur te treffen in ons clubhuis 't Roefke om daar het nieuwe jaar in te luiden met Glühwein en oliebolletjes.

Heeft u ideeën voor een (winter)activiteit, uitstapje, een lezing, zelf iets organiseren of wilt u onze activiteitencommissie ondersteunen neem dan contact op met Fedde Akkerman, 06 - 531 630 40.

*Tot ziens op een van onze activiteiten
Namens de activiteitencommissie
Hans van der Meijden*

Langweerder Cold Race november 2024

Ondanks dat ik er al eerder over geschreven heb, wilde ik toch het fenomeen Langweerder Cold Cup nog eens beschrijven. Want dit zeilweekend, c.q. zeilfeest is zo langzamerhand wel iets heel speciaals geworden. Begonnen in 2016 met 19 deelnemende teams is het inmiddels uitgegroeid tot een enorme organisatie met maar liefst 90 teams van elk 4 personen. Destijds opgezet om het zeilseizoen wat te verlengen en goed af te sluiten (ook voor de Horeca) is het nu een groot zeilgebeuren met deelnemers uit het hele land. Het idee kwam destijds dan ook van enkele kroegen en restaurants uit Langweer die gezamenlijk sponsor waren voor dit evenement. Voor de organisatie hadden ze een professionele club ingehuurd, namelijk Sailservice.org. Deze organisatie verzorgt overal zeilwedstrijden, ook op internationaal niveau, waaronder ook het Eredivisie wedstrijdzeilen. Nu wordt het evenement gedragen door meerdere grote sponsors, dit jaar was bijvoorbeeld Kuiper Verzekeringen de Hoofdsponsor.

Op 9 en 10 november j.l. was het dus weer zover. En daar er zoveel deelnemers zijn, wordt onze vereniging ook sinds een paar jaar gevraagd om ons startschip ter beschikbaar te stellen, uiteraard tegen betaling.



Er wordt namelijk tegelijkertijd op drie wedstrijdbanen gezeild en ons startschip mag steeds de hoofd baan leiden, de zogenaamde blauwe baan, waarop ook de afsluitende finalerace gevaren wordt met de tien teams die aan het einde van het weekend de hoogste score hebben. Hieruit komt dan de winnaar van de Cold Cup.

Per dag worden er op elke baan, wind and weather permitting, twaalf starts gedaan, korte banen van ongeveer max. 20 minuten, waarna de volgende bemanning met snelle RIB's aangevoerd wordt. Bemanningen wisselen op het water en direct de volgende start met nieuwe teams aan boord. Om deze banen zo te leggen dat er precies op tijd gevaren kan worden met veranderende windrichting en kracht, wordt steeds de hulp ingeroepen van een partij die zelfvarende boeien verhuurd. Deze varende boeien zijn niet alleen bijzonder grappig om te zien maar ook zeer effectief. Op het startschip staat de boeien-piloot met een tablet de boeien op de gewenste positie te manoeuvreren alwaar ze op deze positie blijven liggen met behulp van GPS.



De zelf-varende boeien met GPS aan boord om op hun positie te blijven liggen.

Op elke baan zeilen 10 polyvalken, dus over de 2 dagen is dat maar liefst 24 (Starts) x 10 (Polyvalken) x 3 (Wedstrijdbanen) = 720 startende schepen. Hierdoor kan elk team acht keer starten. U kunt zich voorstellen dat dit heel wat rekenwerk en organisatie met zich meebrengt. Maar het verliep en verloopt eigenlijk altijd bijna vlekkeloos.



Nu over de wedstrijden van dit jaar. De vrijdagavond en zaterdagavond weer gezellige feesten in de verschillende etablissementen, met livemuziek, onder andere van Danny Panadero, hier in het Noorden een redelijk bekende artiest. Wat leuk was dat ik hem zag meezeilen met zijn team op onze baan. Het waren grijze waterkoude dagen met op de zaterdag weinig wind, maar toch konden alle wedstrijden gezeild worden, mede met behulp van de varende boeien die steeds, indien nodig, de banen konden inkorten.

Het startschip had ik woensdag van tevoren al gebracht en werd zaterdag bemand door Lolke Kroes en Tom Plattel. Zaterdagmiddag kreeg ik een telefoontje van Lolke dat het, net gerepareerde, stuurgerei het alweer aan het begeven was, roer reageerde bijna niet meer op het stuurwiel. Met heel veel moeite konden ze de haven weer binnenlopen.



Thuis in Balk alvast een noodhelmhout gemaakt en zondagmorgen gemonteerd. Het werkte zelfs, alleen werd het startschip nu een tweepersoons schip, één bij de motorbediening en één aan het helmhout achterop. De zondag was ikzelf aan boord samen met Bernhard van Noordenburg.

Aanvankelijk weinig wind maar 's middags een mooie windkracht 3Bft. Organisatie liep weer perfect, met leuke wedstrijden en vlotte bemanningswisselingen.

Opmerkelijk is ook de startprocedure, met één oranje vlag vier minuten voor start. Daarna worden er bij drie minuten voor start drie vlaggen uit een koker omhoog gehesen, bij elke minuut later wordt er één vlag gestreken, zodat bij het strijken van de derde vlag de start is. Bij elke minuut wordt ook een geluidsein gegeven (zie foto). Hierdoor was het mogelijk om snel achter elkaar te starten. Ik dacht aanvankelijk dat dit een lokaal bedachte procedure was maar het blijkt ook internationaal en bij eredivisie gebruikt te worden. Bij de Cold Race heeft elke Valk ook nog een portofoon aan boord zodat men de laatste 10 seconden voor de minuut mee kan luisteren. Deze worden afgeteld door de Wedstrijdleidster aan boord van het startschip. Hoe gemakkelijk wil je het hebben. Na de afsluitende Gold Race werd het team van de Langweerder Boys kampioen en kon de prijsuitreiking beginnen. Gezellige drukte op de kade.

De maandag het startschip weer naar de winterstalling in Sloten gevaren. Vanwege overtrekkende buien toch maar even wat touwen aan het helmhout aangebracht zodat we binnen konden sturen. Niet ideaal maar het ging. Voor ons dus ook de afsluiting van het vaarseizoen.

Volgend voorjaar met het startschip naar de Werf.

Voor meer foto's zie pagina 5

Voor de Langweer Cold Race 2025 staan inmiddels alweer 50 teams ingeschreven. Deze zal worden gehouden van 7 t/m 9 november 2025.

Tekst en foto's Siemen de Jong



Met snelle boten en RIB's werden de bemanningen op het water gewisseld



Vanaf het startschip hebben we een schitterend gezicht op de hoofdbaan, de zogenaamde blauwe baan, waarop ook de afsluitende finalerace gevaren wordt.



Gezellige drukt bij de prijsuitreiking



Bikkel Bernhard van Noordenburg trotseert de kou bij de startprocedure.



Pechvogel Siemen. Hij heeft de hele terugvaart naar Balk als automatische piloot gediend. Gelukkig heeft hij vroeger veel spinazie gegeten, dus spierballen heeft hij wel.

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 : **NL03ZZ40000995000**
 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



Ineke en Jan hebben Balk en de Watersportvereniging verruild voor een jaartje zwerven door down under Australië. Hier weer een verhaal van hun belevenissen.

Old fart on a blo-kart

Ik vond het toch wat lastig om een heel jaar niet te kunnen zeilen. Om toch geen heimwee naar het Slo-termeer te krijgen hebben we in Oost Australië een blo-kart op de kop kunnen tikken. We hebben voor een blo-kart gekozen omdat deze, uiteraard, makkelijker te vervoeren is dan een zeilboot. We vervoeren de blo-kart achter op onze truck, tegen het reserve-wiel aan. Tenminste daarin zit het bakje. Deze staat goed en stevig en zo hebben we er geen last van.



De zeilen (een van 4m² en 1 van 5,5 m²) en de drie wielen vervoeren we in de toiletruimte. Je kunt je voorstellen dat er niet echt veel ruimte overblijft bij een toiletruimte van 1,5 bij 0,8 m. Het is een heel leuk spelletje om te blo-karten en je gaat al gauw lekker snel. De wind raast om je hoofd, de wielen knerpen in het zand en de golven beuken tegen de kust. Heerlijk. En met een windje van 5Bft zeil je al vaak op twee wielen wat best een kick geeft.

Aankankelijk had ik gedacht dat we op alle stranden van Australië konden blo-karten, en Australië heeft zoveel kilometers strand. Dus dat wordt iedere dag even zeilen. Maar dat valt toch wat tegen. Soms heeft het te maken met de wind die in de lengte van het strand waait zodat je maar één kant op kunt. Dat losten we ook weer op met een hard genoeg strand. Dan slaapt Jan me met de truck tegen de wind in en zeil ik terug met ruime wind of voor de wind. Maar lang niet altijd is het strand hard. In veel gevallen kunnen we niet zeilen omdat het strand te zacht is. Deze zachte stranden vormen een probleem.

Want met zacht zand zakken de wielen van de blo-kart weg en zelfs met windkracht 6Bft blijf je nog in het zand staan. Zo had ik me erg verheugd op de 90 miles beach. Wow, zo'n eind om te zeilen, dat leek me geweldig. Maar helaas was het strand zo zacht dat ik alleen maar kon visualiseren hoe het zou kunnen zijn om hier te blo-karten.

Maar gelukkig hebben we toch diverse stranden gevonden om te blo-karten. En als het hard genoeg is kan onze truck ook op het strand. Dat is superfijn. Niet alleen om mij tegen de wind in te trekken maar ook omdat dan de lunch lekker dichtbij is. Als het nat is zijn de stranden lekker hard, maar met al die plassen wordt je behoorlijk nat. Het water spuit dan je karretje in. Wel kicken hoor, maar je komt er dan wel als een nat zandmannetje weer uit. Dus de kleding even goed uitspoelen voordat het de wasmachine ingaat.



Op deze foto is te zien dat we met de blo-kart bezig zijn en dat er wildlife op het strand aanwezig is in de vorm van een varaan.



Ik ben niet de enige old fart die zeilt. Als het maar hard genoeg waait, wil Jan het ook nog wel doen. We hopen nog veel te kunnen blo-karten de komende maanden.

Ik ben nu al verliefd op de blo-kart en zin op mogelijkheden om hem naar Balk te zenden. Gaat het dan concurreren met de Valk?

Cheers,
Jan en Ineke





*Ik ben verliefd op de blo-kart en zin op mogelijkheden om hem naar Balk te zenden.
Gaat het dan concurreren met de Valk?*

Wintervaren

De seizoenen vervagen en de behoefte onder boot-eigenaren om langer door te varen groeit. In Grou speelt men hierop in met "Winterhaven Grou". De vier passantenhavens zijn nu ook in de wintermaanden geopend. Een primeur, want Grou is de eerste gemeente in de provincie Friesland met een winteropenstelling.



Foto Thomas Voer

Wethouder Evert Stellingwerf had de eer om de "Winterhaven Grou" officieel te openen. Een historisch en uniek moment voor zowel Grou als voor de provincie Friesland. Deze openstelling versterkt de belangrijke positie van het Watersportdorp, het symboliseert de vooruitstrevende houding van Grou en Friesland op het gebied van watersport, gastvrijheid en bereikbaarheid.

Ondanks de zachtere winters, betere uitrusting en moderne schepen staat het varen in de wintermaanden nog helemaal in de kinderschoenen. Je ziet wel initiatieven om het wintervaren onder de aandacht te brengen, zoals de openstelling van de passantenhaven in Grou. En ook de VVV Waterland van Friesland is druk bezig met het promoten van het doorvaren in de winter. Groot voordeel van varen in de winter is dat het overall heerlijk rustig is.

Klik [HIER](#) voor Wintervaren Grou

Klik [HIER](#) voor doorvaren in de winter in Friesland

Voor u gelezen op watersport tv online



Gerard Dijkstra

Op 4 december 2024 verschijnt bij uitgeverij Hollandia de geautoriseerde biografie van Gerard Dijkstra, Nederlands meest innovatieve en invloedrijke jachtontwerper van de afgelopen decennia.

Gebonden, 248 pagina's fullcolour € 34.99
ISBN 9789064107900

In Gerard Dijkstra, een leven in superjachten, beschrijft zeezeiler en journalist Jules Bänffer het levenswerk van een pionier die Nederland wereldwijd op de kaart zette als hét land voor superjachtontwerp.

Gerard Dijkstra, onlangs 80 jaar geworden, ontwierp zeiljachten voor de rijken der aarde, captains of industry én voor duurzame organisaties zoals Greenpeace. Zijn Maltese Falcon, de klipper Stad Amsterdam en de Rainbow Warrior III zijn wereldberoemde verschijningen op het water. Dijkstra stond bovendien aan de wieg van de revival van de legendarische J-klasse-zeilschepen uit het begin van de vorige eeuw. Jachten als Endeavour en Rainbow zijn ware stijliconen. De man achter deze droomschepen is een nonnonsens Amsterdammer, wars van grote woorden, maar vol verhalen. Deze biografie geeft lezers een exclusieve blik achter de schermen van Dijkstra's leven en werk. Jules Bänffers jarenlange vertrouwensband met Dijkstra heeft geresulteerd in een uniek verhaal dat niet eerder verteld is. Vele topfotografen werkten mee aan dit eerbetoon aan een maritieme grootmeester.

Gerard Dijkstra, een leven in superjachten, verschijnt in hardcover met 248 fullcolour pagina's en bevat behalve prachtige fotografie ook zeil- en lijnenplannen en een compleet overzicht van zijn ontwerpen. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam besteedt eind november speciale aandacht aan Gerard Dijkstra.

Vaarweginformatie.nl in een nieuws jasje

Rijkswaterstaat werkt aan een serie verbeteringen om deze centrale bron van actuele vaarweginformatie in Nederland gebruiksvriendelijker en efficiënter te maken. Met deze optimalisaties wil Rijkswaterstaat schippers én recreatievaarders beter ondersteunen.



De vernieuwde website stelt de schipper en recreatievaarder in staat op één platform nautische informatie op te vragen en diensten af te nemen. De vernieuwde website combineert bestaande functionaliteiten zoals bediening op afroep met informatie over bruggen en sluisen zodat vaarweginformatie.nl een gebruiksvriendelijker platform wordt.

In de toekomst bestaan de nieuwe mogelijkheden onder andere uit een nachtmodus, meertaligheid (Duits, Engels en Frans) en een nieuwe functies waarmee schippers kunnen zien wat zij onderweg op hun route kunnen verwachten.

Ook wordt de website eenvoudiger te gebruiken op smartphones en tablets. Het doel is om beter te voorzien in de behoeften van schippers, het gemak van reisplanning te vergroten en diensten eenvoudig toegankelijk te maken.

Al deze verbeteringen worden stapsgewijs gelanceerd. Op die manier heeft de schipper direct profijt van de eerstvolgende beschikbare verandering. De eerste aanpassing was op 19 november j.l. met de lancering van de nieuwe startpagina, waardoor de website prettiger te gebruiken is. Daarnaast zijn de teksten en het lettertype aangepast om de leesbaarheid te verbeteren. Ook zijn de functies Bedienung op Afroep en Sluisplanning nu rechtstreeks toegankelijk vanaf de pagina van een specifieke brug of sluis. Ondertussen werkt Rijkswaterstaat verder aan de volgende verbeteringen. Via de informatiepagina op vaarweginformatie.nl kunt u vanaf 19 november j.l. precies volgen wanneer de volgende verbetering wordt doorgevoerd.

Achter de schermen heeft Rijkswaterstaat de afgelopen maanden contact gehad met diverse partijen om de plannen te toetsen. Ook bij volgende verbeter-rondes wordt de input van schippers en andere gebruikers meegenomen. Rijkswaterstaat benadrukt het belang van actuele en betrouwbare informatie voor de veiligheid en efficiëntie van alle vaarweggebruikers. Vaarweginformatie.nl is, samen met het platform EuRIS (European River Information System), een belangrijke bron om schippers en recreatievaarders te voorzien van de informatie die zij nodig hebben. De voortdurende samenwerking en ontwikkeling van beide platforms waarborgen dat gebruikers altijd toegang hebben tot de meest up-to-date vaarweginformatie.

Klik [HIER](#) voor vaarweginformatie

Klik [HIER](#) voor EuRIS

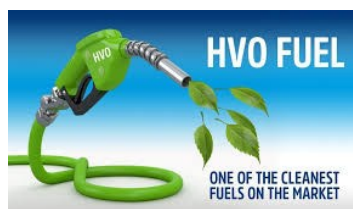
Rederij de Jong kiest voor HVO100 voor duurzamer transport voor SIF windmolens



Al meer dan twintig jaar verzorgt Rederij de Jong het transport van steeds grotere windmolenonderdelen voor SIF vanuit Roermond naar diverse binnenvaart. De onderdelen worden geladen in duwbakken, die dienen als drijvende opslag tussen productie en eindbestemming op de Maasvlakte 2 in Rotterdam bij SIF. Het transport van deze onderdelen vergt jaarlijks tussen de 1 en 1,5 miljoen liter diesel. In samenwerking met SIF heeft Rederij de Jong

besloten de volledige behoefte te vervangen door HVO100, een duurzame biodiesel, waardoor de CO₂-uitstoot met maar liefst 89% vermindert. Dit komt neer op een jaarlijkse besparing van ruim 2,5 miljoen kg CO₂. Naast deze forse reductie levert de overstap ook aanzienlijke voordelen op in termen van fijnstof en stikstofoxiden (NO_x) en roetuitstoot. Met deze overstap ondersteunen SIF en Rederij de Jong hun gezamenlijke inzet voor een duurzamere binnenvaart.

Gelezen in de binnenvaartkrant



HVO staat voor Hydro-treated Vegetable Oil. Het wordt gemaakt van afgewerkte plantaardige oliën, zoals frituurvet, en restafval. Er

komt geen druppel fossiele aardolie meer aan te pas. Hernieuwbare diesel of HVO wordt soms verward met biodiesel. De belangrijkste verschillen tussen hernieuwbare diesel en biodiesel betreffen de chemische samenstelling, de prestaties bij koud weer en de opslagkwaliteit.

HVO is een brandstof met een vergelijkbaar chemische samenstelling als de fossiele diesel. Dankzij deze chemische gelijkenis voldoet het aan de EN norm 15940 en kan HVO direct in alle dieselmotoren worden gebruikt. Dit kan puur (100%) of in elke verhouding met fossiele diesel.

Biodiesel en fossiele diesel verschillen in chemische samenstelling en zijn niet onderling vervangbaar en mengbaar. Maximaal toelaatbare concentratie biodiesel in gewone fossiele diesel is 7%. Bij meer dan 7% zijn er een aanpassingen van de motor vereist.

HVO heeft een zeer hoge CO₂-reductie van maar liefst 89% (well-to-wheel) en een lagere uitstoot van schadelijke emissies zoals fijnstof, stikstof en zwavel en heeft een hoog centaangehalte >70. (centaangehalte in diesel is wat het octaangehalte is in benzine). HVO is vrijwel geurloos en biologisch afbreekbaar.

Oudere dieselmotoren van voor 1995 hebben vaak nog pakkingen van natuurrubber. Door toevoegen in de fossiele diesel zetten deze natuurrubber pakkingen uit en zorgen zo voor een perfecte afdichting. Bij gebruik van HVO of blauwe diesel kunnen de natuurrubber pakkingen krimpen en bestaat er kans op lekkage in het brandstof gedeelte van de motor. Nu worden er synthetische rubbers gebruikt en deze rubbers zetten niet uit.

Voordelen HVO100

Het verlaagt de uitstoot van CO₂ tot 89% en heeft minder uitstoot van fijnstof, stikstof en zwaveloxiden, een hoog centaangehalte dus efficiëntere verbranding, geschikt voor koudere weeromstandigheden, geen flok vorming (tot -22°C) en kan langdurige worden bewaard, geen veroudering. HVO100 voldoet aan de EN15940 én de ASTM D975xx normen. De EN15940-norm is de Europese norm, de ASTM is de Amerikaanse norm.



Nadelen HVO100

15-20% duurder dan gewone brandstof en eventueel kans op lekkage, door krimpemde pakkingen van natuurrubber.

Wat is blauwe diesel

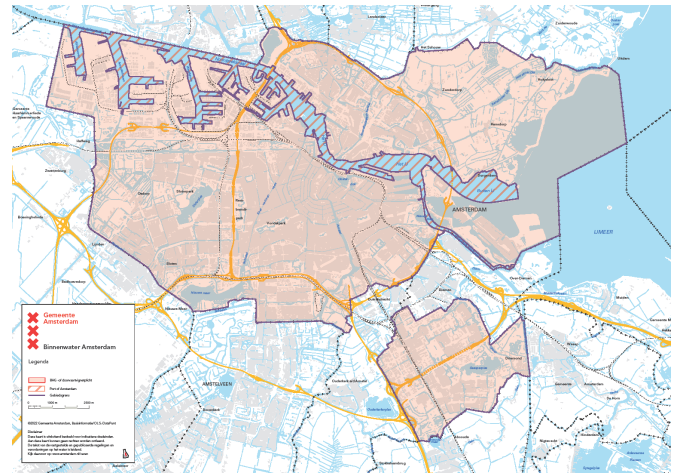
Blauwe Diesel bestaat uit diesel B0 (diesel zonder bijmenging van biodiesel) plus HVO en is verkrijgbaar in verschillende varianten: Blauwe Diesel 20, 30 en 50. Het getal 20-50 staat voor het duurzame deel in de brandstof. Blauwe Diesel 50 bestaat dus uit 50% diesel B0 en 50% HVO. Er is een blauwe kleurstof aan toegevoegd om onderscheid te maken.

Jammer dat HVO100 nog zo duur blijft, het is aanmerkelijk duurder dan gewone diesel. Omdat in ons bootje een oude Volvo Penta TAMD 31 dieselmotor staat (afdichtingsrubbers) en ik toch schoner wil varen tank ik half om half. Voordat onze MS Triton in de vorstvrije overdekte winterstalligloods ga gooi de tank vol met 200 liter Traxx diesel en 200 liter HVO100.

Hans van der Meijden

de Mastroute en de Nieuwe Herengracht, van de Amstel naar het IJ. Het IJ zelf is uitgezonderd. Heeft u een pleziervaartuig dat langer is dan 10 meter dan mag u in Amsterdam alleen afmeren in een van de jachthavens. Wilt u ergens anders afmeren moet u een ontheffing hebben. U kunt een ontheffing alleen aanvragen als u ingeschreven staat in Amsterdam en als u kunt aantonen dat uw vaartuig van historische waarde is.

Kano's en kajakken hoeven geen vignet te hebben. Hetzelfde geldt voor opblaasbare boten zonder harde bodem. Ook roeiboten en zeilboten van een onderwijsinstelling, een opleidingsinstituut of een vereniging hebben geen vignet nodig.



De uitstootvrije zone ziet u op deze kaart

Soorten vignetten

Ligt uw boot in Amsterdam dan heeft u een Binnenhavengeld-vignet nodig.

Ligt uw boot in een jachthaven in Amsterdam dan heeft u een Abonnements-vignet of een Doorvaartvignet nodig.

Ligt uw boot niet in Amsterdam, maar wilt u door Amsterdam varen dan heeft u een Doorvaartvignet nodig. Als u daarbij ook een enkele keer wilt afmeren, kunt u 6 of 24 uur afmeren toevoegen aan dit vignet.

Bezoekerstarief per dag


Voor vaartuigen die <6 uur afmeren	€ 16,00
Voor vaartuigen die 6 - 24 uur afmeren	€ 32,00

Het doorvaartvignet kost € 42,00 en is 3 jaar geldig.

Waarom een vignet in Amsterdam?

Het vignet heeft een chip. De gemeente kan hiermee de drukte op het water in de gaten houden. Als dat nodig is, nemen ze dan verkeersmaatregelen. De gemeente kijkt via de chip niet naar individuele boten. Maar alleen naar het vaarverkeer in het algemeen. In uitzonderlijke gevallen heeft de gemeente de mogelijkheid om via de chip naar individuele boten te kijken. Bijvoorbeeld als uw boot is gestolen. Dan is de boot makkelijker op te sporen.

Voor vaartuigen die zijn opgenomen in het register van de FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland) komt er een mogelijkheid om ontheffing te vragen.

Gelezen op de website van  Gemeente Amsterdam



Pleziervaart 2025 in Amsterdam alleen nog maar uitstootvrij

Volgend jaar moet uw pleziervaartuig uitstootvrij zijn in het binnenwater van Amsterdam. Het college wil dat de uitstootvrije zone op 1 april 2025 ingaat. Het definitieve besluit wordt eind 2024 genomen.

Uitstootvrij, dit zijn boten met elektrische aandrijving of handmatige aandrijving met een geldig "GROEN" vignet. Hybride boten met een geldig "GEEL" vignet zijn welkom, mits deze uitstootvrij worden gevaren. Onder hybride boten vallen boten met zowel een elektrische motor als een brandstofmotor. Een vignet is verplicht voor het Amsterdamse binnenwater in alle stadsdelen. Dus ook op de doorgaande vaarroutes, zoals Kostverlorenvaart, onderdeel van de Staant-

In 2024 is er veel gebeurd op de Staande Mast Route, met helaas zijn er nog meerdere tegenvallers voor de gebruikers van deze vaarroute. Wat is de stand van zaken?



Schepen met een mast hoger dan 6 m kunnen alleen 's nachts door Amsterdam varen. U moet dan wel in het bezit zijn van een geldig doorvaarnget.

Op het moment van publiceren (november 2024) zijn de meeste stremmingen op het West-Nederland traject. Dit middendeel van de Staande Mast Route loopt van de Volkeraksluizen bij Willemstad tot en met de Oranjesluizen in Amsterdam. Ook op het traject Noord-Nederland zijn er door geplande werkzaamheden en veiligheidsredenen enkele bruggen die niet bediend worden.

Verschillende werkzaamheden

Er zijn meerdere langdurige werkzaamheden die al enkele maanden tot zelf al een jaar lopen. Dit zijn onder meer de Schipholbrug en de Coenbrug. Deze twee bruggen worden op dit moment niet bediend, waardoor er een hoogtebeperking geldt. De brug Krommenie, waar sinds 2022 aan gewerkt wordt, gaat sinds begin oktober één keer per dag open om 11:02. Aansluitend kan de Vaartbrug (ook in Krommenie) worden geopend. Bediening moet voor beide bruggen ten minste één dag van tevoren worden aangevraagd. Wie op een ander moment komt, zal om moeten varen. Helaas is omvaren niet overal een optie. Geplande werkzaamheden bij de Kooybrug zorgt dat hoge schepen niet meer via Den Helder de Waddenzee op kunnen. En na een onderzoek bij de brug Uitwellingerga in Friesland wordt de brug voor onbepaalde tijd niet meer bediend. Grotere schepen, recreatievaart en zeilende beroepsvaart wordt geadviseerd om via het Van Harinxmakanaal en Kornwerderzand te varen.

Geen omvaaroute

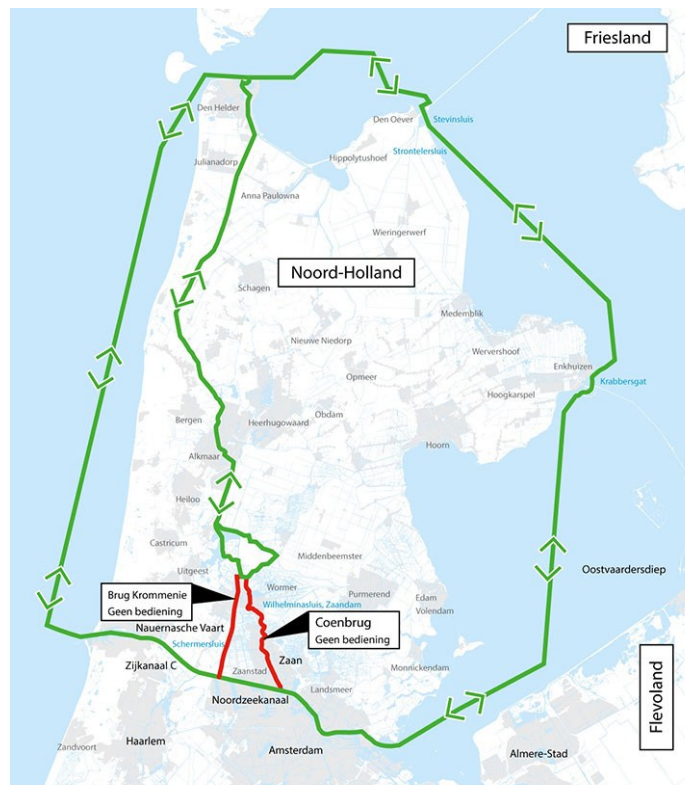
Vanaf 19 oktober 2024 is er enige versoepeling in de bediening van de Cruquiusbrug, waardoor de Oostelijke Route op het traject weer bevaarbaar zou zijn. Echter strooit een onverwachte storing bij de Buitenhuizerbrug roet in het eten. Een omvaaroute op de Staande Mast Route naar het Noordzeekanaal is NIET meer mogelijk. De stremming bij de Lage Gouwespoorbrug in Alphen aan den Rijn was gelukkig van korte duur. Ondanks een aanvaring met een schip op vrijdag 11 oktober 2024, is de draaibrug weer bedienbaar.

Gepland en ongepland

Op dit moment zijn er zowel geplande als ongeplande stremmingen. De waterrecreatiesector maakt zich met name grote zorgen over de ongeplande storingen, omdat hier niet op geanticipeerd kan worden door de vaarweggebruikers, jachthavens en stallingsbedrijven. Bij ongeplande stremmingen is het helaas ook niet altijd duidelijk hoelang het herstel zal duren. Vaarwegbeheerders proberen daarom zo veel mogelijk de stremmingen af te stemmen en in te plannen met de sector, zodat de hinder beperkt blijft voor de vaarder. Dit is echter niet altijd haalbaar. Veel infrastructuur in Nederland is aan het einde van zijn levensduur. Bruggen en sluisen worden steeds zwaarder belast door steeds meer verkeer, dat ook nog eens zwaarder is. Onderhoud is noodzakelijk om de route bevaarbaar te houden voor de toekomst.

Vaarweginformatie

Gepland of niet, het melden van eventuele stremmingen wordt altijd zo snel mogelijk opgepakt door de verantwoordelijke vaarwegbeheerders. Blijf daarom altijd goed op de hoogte en check voordat je gaat varen vaarweginformatie.nl voor de meest actuele scheepsvaartberichten.



Groen

De omvaarroutes

Rood

Brug Krommenie, geen bediening
Coenbrug, geen bediening

Iconisch passagierschip eindigt als grootste kunstmatige koraalrif ter wereld



*De SS United States op haar proefvaart in 1951
Foto Charles Anderson*

De SS United States werd na de Tweede Wereldoorlog ontworpen als modern vervoersmiddel tussen de Verenigde Staten en Europa. Begin jaren vijftig maakte het 'vlaggenschip van de VS' zijn eerste reis over de Atlantische Oceaan. Vele Amerikaanse beroemdheden en vier presidenten reisden met het schip tussen de VS en Europa. Het schip brak zelfs het record van de snelste oversteek van de Atlantische Oceaan. Later werden deze oceaanstomers zoals de SS United States afgetroefd door de luchtvaart en in 1969 maakte het schip zijn laatste tocht.

Sindsdien verwisselde het schip meerdere keren van eigenaar, soms met ambitieuze restauratieplannen die nooit werden uitgevoerd. Sinds 1996 ligt het



schip in de haven van Philadelphia. *De verschillende eigenaren wisten 28 jaar lang niet wat ze aan moesten met een verroest iconisch passagierschip dat in de haven van de Amerikaanse stad Philadelphia lag. Een rechter dwong dit jaar de huidige eigenaar tot een keuze: het schip wordt nu het grootste kunstmatige koraalrif ter wereld.*

De verhuurder van de ligplaats probeerde het schip al langer weg te krijgen. De huur werd in 2021 verdubbeld en in 2022 werd een rechtszaak gestart. De stichting die het schip in 2011 had gekocht, pro-

beerde het schip in de tussentijd nog ergens anders onder te brengen, maar dat lukte niet. Afgelopen zomer beval een Amerikaanse federale rechtbank dat het schip weg moest. De eigenaar had nog maar een beperkte keuze: of het schip wordt als schroot verkocht, of het wordt afgezonken om als koraalrif te dienen. Het gebeurt vaker dat oude schepen op die manier een laatste rustplaats krijgen.

In november j.l. maakte de eigenaar van het schip de keuze voor de laatste optie bekend. Het schip wordt binnenkort verplaatst naar de havens van Norfolk, waar gevaarlijke delen van het schip worden verwijderd, wat ongeveer een jaar gaat duren. Daarna gaat het schip naar de kust van de Amerikaanse staat Florida en wordt daar afgezonken.

De Vaar Quizvragen

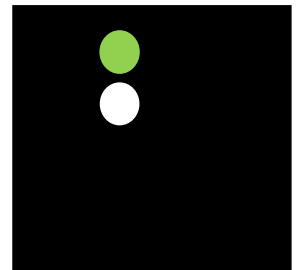
We hebben hier weer twee vaar-quiz-vragen. Leuk om uw kennis van de regels weer eens te testen. Het juiste antwoord, met een toelichting, staat altijd op de laatste pagina van de nieuwsbrief.

*Veel succes,
Hans van der Meijden*

VRAAG 12

U ziet 's nachts deze lichten.
Wat voor schip vaart hier?

- A) Motorschip dat sleept of assisteert
- B) Loodsboot
- C) Vrij-varende veerpont
- D) Niet vrij-varende veerpont



VRAAG 13

Wat betekent dit bord

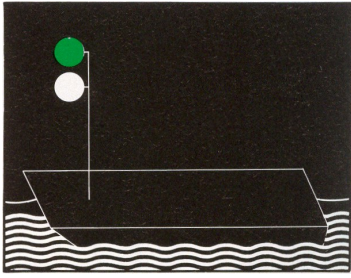
- A) Verboden voor motorboten
- B) Verboden voor pleziervaart
- C) Verboden voor kleine schepen
- D) Verboden voor alle boten



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

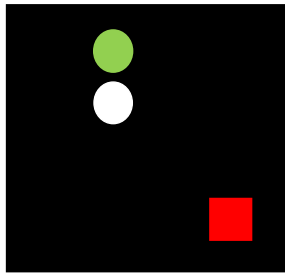
Antwoord en toelichting VRAAG 12

Het juiste antwoord is: D

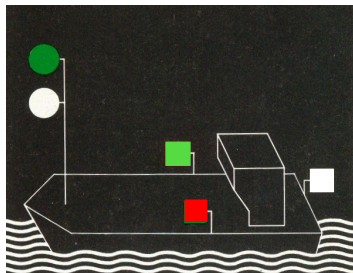


U ziet groen boven wit, dit is een niet vrij-varende veerpont.

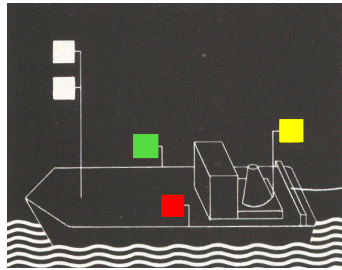
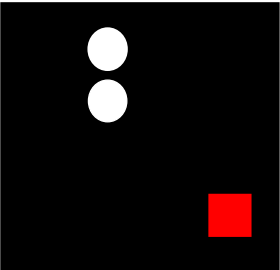
Een vrij-varende veerpont voert ook nog de SB en BB navigatieverlichting en wit heklicht.



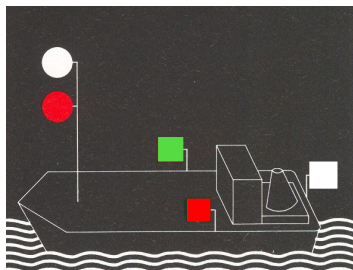
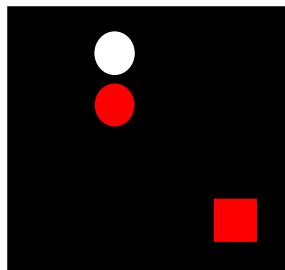
Vrij-varende veerpont
(Artikel 3-16 Lid 3 BPR)



De andere genoemde schepen voeren 's nachts de onderstaande verlichting



Motorschip dat sleept of assisteert.
Tevens voert deze i.p.v. een wit een geel heklicht.
(Artikel 3-09 Lid 1 BPR)



Loodsboot
(Artikel 3-36 BPR)

Antwoord en toelichting VRAAG 13

Het juiste antwoord is: C



Verbodsbord A13 BPR

Dit bord betekent dat schepen korter dan 20 meter hier niet in mogen varen of aan mogen leggen.

(Niet zijnde een passagiersschip, visserschip, duwbak, veerpont en een schip dat een groot schip sleept).

Het is een zeer bijzonder bord, omdat de omschrijving "SPORT" als zijnde schip niet voorkomt in het BPR.