**INHOUD**

- Pag 1 - Van de bestuurstafel
- Pag 2 - Namens de Jeugdcommissie
- Pag 3 - Nieuwe boeien Opti-zeilen
- Pag 5 - Vaartourtocht naar Workum
- Pag 6 - Geplande activiteiten
- De jarigen in juli
 - Ledenbestand
 - Ned. Kampioenschap e-Foil 2025
 - Dinsdagavondwedstrijd
- Pag 8 - Rabobank Clubsupport
- Pag 9 - Marifoonkaart
- Ondieptes Oranjesluizen Schellingwoude
 - Sam Groenendaal wint met zijn 93-jarige oma de Jollenklasse
- Pag 10 - Vignet verplicht bij Sail A'dam
- Dieselbateriën voorkomen
- Pag 11 - Zo hoor je niet te varen Hans
- Er zijn geen goedgekeurde radars voor de pleziervaart
- Pag 12 - Replica De Witte Swaen mag niet naar Sail Amsterdam
- Pag 13 - Provincie Groningen onderzoekt haar vaarwegen
- Pag 14 - Omstreden ganuliet gebruikt in Alkmaardermeer
- Koopvaardersschutsluis in Den Helder wordt niet verlengd
- Pag 15 - Bedieningstijden bruggen in Groningen en Drenthe
- Nieuwe trends in jachthavens

Van de bestuurstafel

De zomer is intussen op volle gang en ik merk dat veel van onze leden inmiddels aan grotere of kleinere vaartochten begonnen zijn. Mede daarom zullen er in juli en augustus geen bestuursvergaderingen op de agenda staan. Dat betekent niet dat er in de komende 2 maanden niets te beleven valt. Komende 5 en 6 juli staat er een grote wedstrijd training met een 24 tal IFKS skûtsjes op het programma. De WSV zal de wedstrijd faciliteren. Ik nodig dan ook iedereen uit om een kijkje te komen nemen, het zal ook vanaf het strandje een prachtig gezicht zijn!

Daarnaast is de jeugdcommissie druk bezig geweest om een bezetting rond te krijgen zodat de jeugdleiden ook tijdens de zomervakantie kunnen varen in Optimisten en Splashes. Dan zal ook het clubgebouw geopend zijn, ouders en kinderen zijn dan welkom om zich te vermaken rondom het clubhuis. We constateren een mooie opkomst van de jeugdleiden, maar zien ook dat een aantal er nog niet actief aan meedoet, weet dat jullie allen meer dan welkom zijn en dat je er met zijn allen veel plezier aan kunt beleven! Even helemaal los komen van alles waar je druk mee bent.

Afgelopen 13 en 14 juni hebben we Eurosail voor de centrale Europese banken georganiseerd. Er is hevig strijd gevoerd tussen een dertiental Valken. Duidelijk was dat de ene bemanning meer ervaring had dan de andere, maar dat mocht de pret niet drukken. Het verkeerd rondenvan de boeien luidde regelmatig tot een stortvloed aan Italiaanse commentaren. Super om te zien hoe een flinke groep zich ingezet heeft om dit tot een succes te maken. Voor onze club is een flinke opbrengst voor het gebruik van het materieel.

Afgelopen vergadering hebben we besloten om de verduurzaming subsidie in te zetten voor de aanschaf van een aantal zonnepanelen en de aanschaf van een elektrische kookplaat. We zijn hiermee nog niet geheel van het gas af, maar na uitvoerig onderzoek en diverse afwegingen heeft de duurzaamheidscommissie vastgesteld dat dit de best haalbare optie is. Als WSV willen we ook zeker een voorbeeld geven als het om verduurzamen gaat.

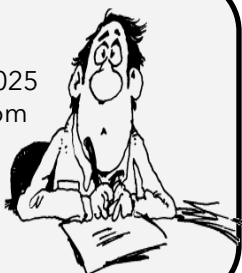
Daarnaast is er gewerkt om wat meer structuur en duidelijkheid aan te brengen in onze aanpak van sponsoring en communicatie, een eerste aanzet is hiervoor gemaakt, in de komende maanden zullen we dit scherpslijpen en er meer invulling aan geven.

Duco Hoekstra
Voorzitter

De volgende Nieuwsbrief

Verschijnt op 1 augustus 2025.
Kopij kunt u inleveren tot 27 juli 2025
via 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.



De maand juni, is een maand waarin veel leden actief aan het zeilen zijn en sommige ouders en kinderen overal te zien zijn. Al is het op dinsdag, woensdag en vrijdag. Ieder op zijn eigen leeftijd en niveau. Mooi om te zien! Het weer en de opgave heeft er voor gezorgd dat we helaas twee keer het opti-zeilen moesten afmelden. Vrijdag 13 juni hadden we tijdens de Eurosail wedstrijden wel onze middag met hulp van Tom Platel. Hij was zeker trots hoe de kinderen al konden zeilen en pakte zelf ook nog een momentje om met een optimist te zeilen. Andere kinderen hadden toch ook behoefte aan een lekkere frisse duik in het water.



Op 8 en 9 juni hebben een aantal jeugdleden gezeild bij zeilschool Molenhuis, waarbij we de eerste dag wel wat koud weer hadden en we ze bibberend moesten ophalen. Gelukkig was de tweede dag beter. Er werd gezeild in een optimist, laser of een catamaran. We hebben ze dan ook weer met blijde gezichten opgehaald.



Ook kon men zich opgeven voor zeillesen bij de zeilschool de Stipe in Balk voor twee dagen op 20 en 21 juni. Men kon hier kiezen voor optimist en surfen en wat was het fantastisch mooi weer!



Voor het weekend van vrijdag 27 juni stond er ook weer optizeilen op de agenda en mochten de kinderen ook surfen en daarnaast iemand meenemen. Als we de voorspellingen van het weer zien wordt het heerlijk chillen op het water.

Voor juli staat het volgende op de planning:

02 juli

Laserzeilen 12 jaar en ouder en Catamaran zeilen

4 juli

Opti-zeilen van 8 tot 12 jaar

11 juli

Opti-zeilen van 8 tot 12 jaar

Als je een leuke foto hebt van het zeilen, stuur hem dan door in de appgroep!!

*Namens de Jeugdcommissie,
 Marijke de Vries*

Nieuwe boeien in gebruik bij Opti-zeilen

Het was een gezellige bedoening bij 't Roefke, vrijdag 13 juni! Terwijl de vrijwilligers voor EUROSAIL even zaten uit te puffen in afwachting van de skutsjes, arriveerde de jeugd met hun ouders voor de vrijdag Opti-zeildag. Er was met de nieuwe boeitjes van de jeugdcommissie een baantje uitgelegd, zodat er gericht geoefend kon worden. Tom Plattel begeleidde de jeugd vandaag op het water, en deelde veel tips en trucs. Op een gegeven moment viel Tom zelfs samen met een jeugdlid in een Optimist te bewonderen! Veel van de zeilers deden hun best om de bovenboei in een zo kort mogelijke lijn aan te zeilen, maar kwamen er achter dat ook een Optimist niet recht tegen de wind in kan...

Al met al weer een heerlijke middag op het water met prachtig weer en precies voldoende wind om lekker te oefenen. Tom dank voor je inzet en enthousiasme!



Ideale omstandigheden tijdens onze derde Laser/Splash-avond

25 graden, een zonnetje en een kleine 3 Bft wind, de omstandigheden waren perfect bij deze derde Laser/Splash-avond voor de oudere jeugd. Deze keer met een start vanaf het strand, we zijn nog aan het uitvinden wat nu het handigst werkt, het strand of de helling. Het feit dat het strand net omgeploegd was zorgde in ieder geval dat er wat spierballen nodig waren bij het in- en uitrijden van de bootjes.



We hadden voor het strand een driehoeksbaantje uitgelegd, en met de mopaq als startschip konden we mooi een paar wedstrijdjes varen en startjes oefenen. Het was leuk om te zien hoe snel de standaardsituaties voorbij komen en hoe snel daarvan geleerd wordt. Tijdens de eerste start een bakboord-stuurboord waardoor Giovanni zijn snelheid kwijt raakte, en tijdens de tweede start een mooi loefduel, wat zich bij de laatste finish herhaalde doordat Mark een meter voor de lijn Giovanni omhoog drukte en daarmee met een meter voorsprong over de lijn kwam.

Met vereende krachten werd het materiaal weer opgeborgen waarna we konden terugkijken op een mooie avond, met dank aan de vrijwilligers Yvette, Sjors, Jikke, Ido en Anton die voor de begeleiding zorgden.



In de Mopaq houdt Anton alle kinderen in de gaten en indien nodig is hij supersnel ter plaatse.



TOURTOCHT 5-6 JULI 2025

We gaan naar Workum !

GRAAG OPGEVEN PER APP OF MAIL.

Onder de nodige info, bij vragen gerust even appen

Voorlopig Programma:

ZATERDAG

09:30 Palaver met koffie bij clubhuis

10.00 Uitleg

10.15 Vertrek voor toer-puzzeltocht

12.30 Gezamenlijke lunch op Marekrite Grutte Gaastmeer "bring your own"

14.00 Vertrek

**15.30 Aankomst Workum tweede passantenhaven achter Action ivm toiletten
(kosten overnachting ieder voor zich)**

**16.30 Borrel op een van de mooie terrassen op het plein in het centrum
(op eigen kosten)**

19.00 BBQ "bring your own" bij boten

20.00 Prijsuitreiking puzzeltocht en kampvuur?

ZONDAG

09.00 Gezamenlijk ontbijt verzorgd door bestuur WWV

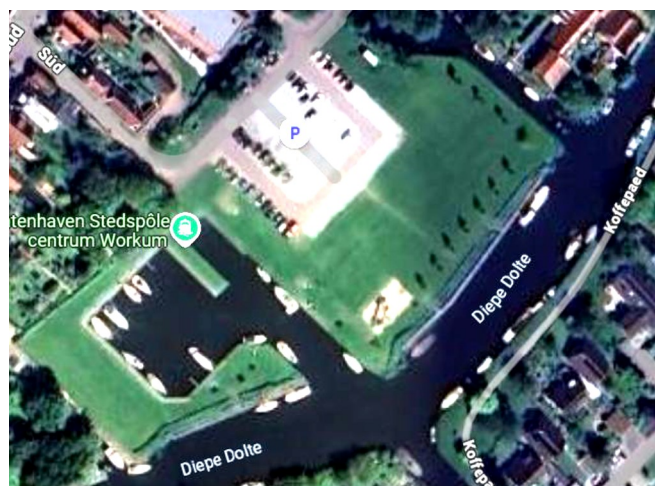
**10.00 Vertrek en terugtocht op eigen gelegenheid, bij rustig weer en doorvaarthoogte
onder de 2.4m eventueel via Hindeloopen**

GEEN gezamenlijke afsluiting aangezien we niet tegelijk terug zijn.

MOOI TOCHIE !!

Namens het bestuur WWV,

M.Vr.Gr. Bernard (06 - 225 274 00)





Geplande Activiteiten 2025

- | | | |
|---------|--|-----------|
| 1 juli | 7de Dinsdagavond zeilwedstrijd (WeC0) | |
| 2 juli | Laser zeilen (Jeugd Cie) | |
| 4 juli | Opti zeilen (Jeugd Cie) | |
| 8 juli | 8ste Dinsdagavond zeilwedstrijd (WeC0) | |
| 11 juli | Opti zeilen (Jeugd Cie) | |
| 14 juli | Trainingswedstrijden IFKS skûtsjes grote A vanuit Sloten | |
| | | |
| 1 aug | t/m Startschip naar de Sneekweek (WeC0) | |
| 7 aug. | | |
| | | |
| 9 aug | Bungalow zeilwedstrijden | |
| 27 aug | Laser zeilen (Jeugd Cie) | |
| 19 aug | Opti zeilen (Jeugd Cie) | |
| | | |
| 5 sept | Opti zeilen (Jeugd Cie) | |
| 5 sept | Nederlands Kampioenschappen (Weco) | |
| t/m | Spanker én Javelin én | |
| 7 sept | Esfix én de Sailhorse klasse | |
| | | |
| 13 sept | Roefke Rebbel | (Act.Cie) |
| 28 sept | Open familie Valkendag | (WeCo) |
| | | |
| 11 okt | Excusie WEC Lauwersoog | |
| | En aansluitend Roefke Rebbel | (Act.Cie) |
| | | |
| 9 nov | Coldrace 2024 vanuit Langweer | |
| 10 nov | Coldrace 2024 vanuit Langweer | |
| 15 nov | Roefke Rebbel met PubQuiz | (Act.Cie) |
| 13 dec | Midwintermaaltijd | (Act.Cie) |



De jarigen in juli zijn

Gerke Wallinga, Lolke Kroes, Harry Mulder, Siemen de Jong, Boudien de Jong, Tom Plattel, Sjoerd Andela, Wietze de Jong, Zwaantinus Voorintholt, Frans Cornelis, Mats Mandersloot, Anne Marten de Jong, Yvette de Melker, Kyra Boekelman en Domien Punter

De redactie wenst hen allen een prettige dag toe.



Ledenbeheer

Opgezegd als jeugdlid Casper Vogelaar. Maar ook hebben we weer twee nieuwe begunstigers mogen begroeten, Ger en Lies Paques.

Evenement Ned. Kampioenschap e-Foil 2025

Op zondag 1 juni vond aan de Nieuwe Meer in Amsterdam het Nederlands Kampioenschap e-Foil plaats. Tijdens dit unieke watersportevenement racen deelnemers op elektrisch aangedreven boards met draagvleugel ("hydrofoil") letterlijk boven het water. Volledig stil, emissievrij én spectaculair voor publiek om te zien. De winnaar/winnares van 2025 is nog niet bekend.



Het e-foilen in Nederland groeit flink; "Het NK is vier jaar geleden klein ontstaan met een knipoog om het e-foilen als nieuwe sport in de markt te zetten, inmiddels neemt de sport in binnen en buitenland serieuze vormen aan en is er een hoog niveau van rijders." aldus Tanne Tauw, founder van Flying Fish Foils.

Wat begon als een niche voor tech-liefhebbers, groeit razendsnel uit tot een vaste waarde in het Nederlandse watersportlandschap. Grote merken als Waydoo, Lift Foils en Jetwave zijn inmiddels betrokken, en dit jaar steekt ook het Koninklijk Nederlands Watersportverbond officieel het water over: "We zien duidelijke professionalisering en groei in de efoil-community," aldus Marijn Stokker (KNWV). "Daarom ondersteunen wij het NK 2025 en introduceren we bovendien een internationale race tijdens de Dutch Water Week in september."

Gelezen op Nauticlink

WSV Dinsdagavondwedstrijd



Op 17 juni j.l. waren er weer avondwedstrijden. Het was schitterend weer, een mooi zeilwindje en dat zorgde ervoor dat twaalf boten aan de start verschenen.

Meteen na de start was het spannend en omdat de wind niet erg constant was vielen er grote gaten tussen de deelnemers. De meer ervaren wedstrijdzeilers wisten precies de wind op te zoeken en gebruik te maken van elk briesje. Wij, de barcommissie, Ineke, Jan en ondergetekende hebben er van genoten. Na de wedstrijd kwamen de zeer dorstige mannen even een koel biertje halen, en ondanks dat de meeste de volgende dag weer moesten werken, werd het zo maar 23.00 uur, maar super gezellig.

Hans van der Meijden
Foto's Kaj Valk



Rank	Boat	SW factor	Race 1	Race 2	Race 3	Punten	
1	Alex en Willem	16m2	107	1	2	1	4
2	Lars & Roel	Valk	106	3	3	3	9
3	Hylke Boersma	Draak	100	2	5	4	11
4	Johan & Kim	Efsix	107	5	1	5	11
5	Job Rikken	Keus 22	110	6	4	2	12
6	Dirk en Henrike	Polyvalk	115	4	8	7	19
7	Kieran & Cyrus	Polyvalk	115	8	7	8	23
8	Anton en Kaj	Marieholn	112	7	6	11	24
9	Gerard en Jasper	Polyvalk	115	12	11	6	29
10	Bernard & Klaas	Randmeer	115	11	10	9	30
11	Sipke, Anne Marten	Polyvalk	115	10	9 DNS		31
12	Wytze & Engelen	Valk	106	9	12	10	31

STEM OP WSV SLEATTEMERMAR MET RABO CLUBSUPPORT!

STEM VANAF 1 SEPTEMBER
IN DE RABO APP

de coöperatieve
Rabobank 

Stemperiode:

De stemperiode voor leden van de Rabobank is van 1 tot en met 23 sept 2025.

Doel:

De campagne is bedoeld om lokale initiatieven te ondersteunen en het clubleven in Nederland te versterken. Zorg ervoor dat je jouw club tijdig aanmeldt om in aanmerking te komen voor ondersteuning!

De Rabobank Clubkas Campagne, ook wel bekend als Rabo ClubSupport, is een initiatief waarbij Rabobank leden hun stem kunnen uitbrengen op lokale clubs en verenigingen. De clubs die de meeste stemmen ontvangen, krijgen een financiële bijdrage van de Rabobank.

In de nieuwsbrief van augustus komt te staan hoe u kunt stemmen op onze watersportvereniging.

Marifoonkaart stimuleert goed marifoongebruik

De veiligheidscampagne Varen doe je Samen! lanceert een nieuw campagnemiddel: de Marifoonkaart. Deze gelamineerde vouwkaart biedt een geheugensteuntje voor goed marifoongebruik aan boord. En dat is nodig!

Het eerste exemplaar van de Marifoonkaart is uitgereikt aan Iris Reuselaars, directeur Scheepvaartverkeer en Watermanagement bij Rijkswaterstaat. "Goede communicatie is onmisbaar voor de veiligheid op en rond het water," zegt zij. "Daarom zijn we blij met deze marifoonkaart. Het is een praktisch hulpmiddel dat het voor schippers makkelijker maakt om de marifoon goed te gebruiken." Goed marifoongebruik - vooral op drukke vaarwegen - draagt bij aan de veiligheid op het water.



Foto Rijkswaterstaat

Adviezen recreatievaartuigen Buiten-IJ en Binnen-IJ
Op het Buiten-IJ wordt recreatievaartuigen met een diepgang van meer dan 2 m geadviseerd de vaargeul aan te houden.

Op het Afgesloten-IJ (Binnen-IJ) wordt recreatievaartuigen met een diepgang van meer dan 2 m, die wachten op een schutting naar het Buiten-IJ, geadviseerd niet in de recreatievaartfuij maar aan de stuurboordzijde van de fuik af te meren.

Info Rijkswaterstaat



Foto: Waterrecreatie Nederland en Varen doe je Samen

Daarom zijn schippers met een marifoon aan boord verplicht om deze aan te zetten en uit te luisteren. In de praktijk gebeurt dat lang niet altijd: op veel recreatieschepen blijft de marifoon uit of wordt deze nauwelijks gebruikt.

"Als de basiskennis wat wegzakkt ontstaat er vaak een drempel om de marifoon actief te benutten," zegt Leon Hoogsteen, campagneleider van Varen doe je Samen!. "Deze kaart vat de basisinformatie compact samen en geeft tips voor goed marifoongebruik. Dit maakt het gebruik van de marifoon weer laagdrempelig."

De Marifoonkaart is beschikbaar en via de stewards van Rijkswaterstaat verspreid op sluizen in Nederland. Daarnaast komt de kaart beschikbaar via het CBR, verschillende watersportverenigingen en nautische opleiders. De kaart is mede tot stand gekomen in samenwerking met opleider NNVO.

Klik [HIER](#) om de marifoonkaart te downloaden.

Ondieptes Sluizencomplex Schellingwoude

Op een aantal plekken zijn ondieptes ontstaan, met name in de recreatiegeulen (de zogenoemde fietspaden) op het Buiten-IJ en in de fuik naar de Oranjesluizen op het Binnen-IJ. Door natuurlijke afzetting van bodemmateriaal is het hier ondieper geworden, wat vooral voor schepen met een grotere diepgang risico's oplevert. Denk aan minder manoeuvreer ruimte of zelfs vastlopen.

Sam Groenendaal wint met zijn 93-jarige oma Holland Weekend in de Jollenklasse

De Koninklijke Watersport Vereniging Loosdrecht organiseerde in het weekend van 14 en 15 juni het traditionele Holland Weekend. In totaal kwamen zestig boten aan de start in respectievelijk de Pampusklasse, 12-voetsjollen en ILCA. De omstandigheden waren op het eerste gezicht niet helemaal ideaal, mooi zomerweer, maar de wind liet op zich wachten. Na een uur uitstel kon er gestart worden. Op zich was er toen voldoende wind met 7-8 knopen. Maar de wind was erg wispelturig en draaide vanuit het zuid zuidwesten alle kanten op. Toch lukte het zaterdag de drie geplande wedstrijden te varen. Na drie wedstrijden voerde Sam Groenendaal het veld van de 12 voetsjollen aan en bij de Pampusklasse was Marco Bosma zaterdag de beste. Rik Wolters was de eerste bij de ILCA.

Zondag beloofde een prachtige dag te worden en dat werd het ook. Een strakke westenwind van tussen de 10 en 13 knopen zorgde ervoor dat het een schitterende zeildag werd. In de loop van de middag trok de wind zelfs nog aan tot 15 knopen. De omstandigheden moedigde de deelnemers aan op het scherpst van de snede te strijden.

Bij de Pampusklasse moest Marco Bosma zijn meerdere erkennen in Jeroen de Groot die met drie eerste plaatsen, een tweede en een vijfde plaats Marco Bosman met een verschil van 10 punten achter zich liet. Het gevecht om de derde plaats was spannender. Drie boten kwamen met eenzelfde aantal punten binnen. Uiteindelijk besliste het aantal eerste en tweede plaatsen van Mark Neeleman dat hij derde werd.

Thomas Allart en Peter Hoogendam werden respectievelijk vierde en vijfde. Bij de ILCA's was Rik Wolters oppermachtig.

De strijd bij de 12-voetsjollen was een echte familie aangelegenheid. Veel jonge zeilers voeren met één van hun ouders of zelfs grootouders. Afgetekende winnaar bij de jollen was Sam Groenendaal. Op zich niet echt bijzonder, maar wel dat hij zaterdag alleen voer, en zondag met zijn grootmoeder de legendarische 12-voetsjollen zeilerster Tonny Surendonk (93)!

Alle zeilers en organisatie konden terugkijken op een goed georganiseerd zeilweekend. Met zon en een frisse wind was het vooral zondag mooi zeilweer. Ook het walprogramma met de barbecue op zaterdag was een groot succes. Het Holland Weekend maakte de slogan Ouderwets Gezellig helemaal waar.

Bron Watersport TV

Vignetplicht tijdens Sail Amsterdam

Tijdens Sail Amsterdam geldt voor pleziervaart een vignetplicht in de IJ-haven (Oranje Oceaan). Met dit vignet mag u maximaal vijf keer de IJ-haven binnenvaren. Wilt u vaker dan moet u voor € 49,95 uw vignet opladen.



Bij het binnenvaren van de IJ-haven worden alle vaartuigen elektronisch gecheckt via het doorvaartvignet dat aan de achterzijde links op de boot dient te zijn aangebracht. Het is de eerste keer dat het verder vrij toegankelijke evenement door middel van het vignet zo'n heffing invoert. De gemeente stelde dit als voorwaarde voor de vergunning, zodat er zicht gehouden kan worden op de drukte op het water.

De IJ-haven, tussen de Veemkade en het Java-eiland, geldt als het hart van Sail. Bij de ingang van de haven wordt elektronisch gecontroleerd hoe vaak een boot naar binnen is gevaren. Woensdag 20 augustus is de Sail-In parade en zondag 24 augustus is de Sail-out.

Houdt rekening met binnenvaart: 'Kom NIET in de buurt van het konvooi'

De pleziervaart moet zich écht aan de vaarregels houden en niet in de buurt komen van de binnenvaart die tijdens SAIL 2025 in konvooi over 't IJ in Amsterdam vaart.

Dieselbacterie voorkomen is beter dan genezen

We gaan nu allemaal weer heerlijk varen en genieten van een mooi vaarseizoen. Onze schepen zijn uit de winterstalling gehaald en we gaan op pad. De meeste van u hebben wel eens van de dieselbacteriën gehoord. Dit zijn verschillende bacteriën en schimmels zoals, *Clostridium*, *Flavobacterium*, *Desulfotomaculum*, *Desulfovibrio* en schimmels als *Aspergillus* en *Candida keroseneae*. Het zijn organismen die groeien in het grensvlak water en diesel. Zuurstof hebben ze niet nodig, ze zijn anaeroob, ze leven dus zuurstofloos.

Hoe komt er water in de dieseltank? In de huidige diesel wordt 5% tot 7% biodiesel bijgevoegd, dit is wettelijk verplicht. Het nadeel van biodiesel is dat het hygroscopisch is, het trekt water aan. Via de ontluchting van de dieseltank komt er vochtige lucht binnen in de tank. Ook kan er condens optreden in de dieseltank en deze waterdruppels komen in de tank terecht, vooral bij stalen dieseltanks die half leeg zijn, en zakken naar het onderste deel van de dieseltank. Diesel drijft immers op water. Niet alle dieseltanks hebben in het laagste punt een aftapkraantje om eventueel water af te tappen. Het kan dus gebeuren dat, zonder dat u het weet, de diesel bacteriën dan ook welig groeien in uw dieseltank. De afgestorven micro-organismen vormen een dikke, drabbige laag (sludge) onder in uw tank. Zodra de boot gaat bewegen komt er beweging in de tank. De drab gaat zich in de dieseltank verspreiden en komt zo in het brandstof-systeem terecht. De filters raken verstopt en de motor krijgt op z'n laatst geen diesel meer.



De sludge verstopt de filters

Als dan opeens de motor er mee stopt kan dat gevaarlijke situaties geven, zeker als u op druk water vaart met veel beroepsvaart. Een manier om deze bacteriën en schimmels onder controle te houden is het gebruik van een biocide-vergif. Een bekend middel is Grotamar 71. Elke keer na het tanken een kleine hoeveelheid in de tank gooien, let goed op de verhouding.

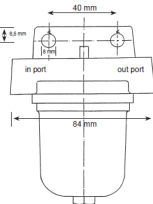
Er is ook een milieu-vriendelijke oplossing, het De-Bug Brandstof Sterilisatie Systeem. Dit systeem wordt net als een filter in de dieselleiding gemonteerd en wel voor het waterscheidingsfilter.

De brandstof wordt door een magnetisch filter geleid dat ervoor zorgt dat alle schimmels en bacteriën afsterven. De magneten hebben een keramische laag en zijn onderhoudsvrij. Het De-Bug filter werkt preventief, maar een zware vervuiling lost u er niet mee op. Ook als de motor een tijd stil staat, kunnen bacteriën zich weer vermenigvuldigen.

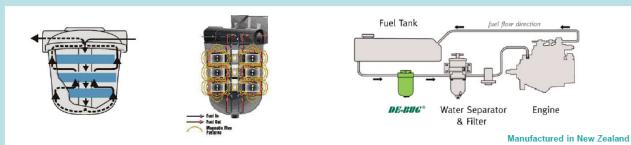


DE-BUG magnetic diesel filter is the Patented and proven cure of diesel bug, including microbial contamination. DE-BUG is a one time fit and forget solution and once installed in the fuel line, the DE-BUG treatment polishes your diesel fuel as your appliance is.

De Bug L140



FUEL TYPES	Diesel fuel, marine diesel, light oils and gas oil
RECOMMENDED FLOW RATE	Up to 140 litres/hour.
FLOW DIRECTION WITH UNIT MOUNTED	Left to right
MATERIALS	Marine grade LM6 anti-corrosive aluminium alloy.
WEIGHT	0.31 Kilograms
SIZE	60 mm diameter by 105 mm height by 84mm wide
PORT SIZE	1/4 inch NPT
OPERATING PRESSURE	40 psi
INSTALLATION	Two 8mm bolts.



De-Bug lijkt een mooie, milieuvriendelijke oplossing voor dit probleem. Deze unit is geen filter en gebruikt ook geen chemische toevoegingen om de micro-organismen te vernietigen. In de De-Bug zijn sterke magneten geplaatst en dit magnetisme beschadigt de celwand van de bacteriën en schimmels. Hierdoor is vermeerdering onmogelijk. Dit ontwerp is gepatenteerd en is zeer efficiënt, 97,5% van de bacteriën wordt zo vernietigd, aldus de fabrikant. Er zijn vijf types L140, L500, L1000, L2000 EN DE L 5000. Het getal geeft de flow aan, het aantal liters per minuut wat er doorheen kan. Dus wij hebben wel genoeg aan de L140.

Hans van der Meijden
Info van verschillende sites

Zo hoor je niet te varen Hans



Deze foto kreeg ik toegestuurd met het duidelijke bericht "zo hoor je toch niet te varen Hans". Dat klopt natuurlijk helemaal. Onder het varen haal je de vuile was binnen, de stootwillen liggen op het gangboord of gestouwd in een bakskist. Ik verbaas me altijd over de schepen die aan beide kanten vol hangen met stootwillen en daar mee varen. Is dat nu gemakzucht of weten ze niet beter omdat het gros van de schippers zo rond vaart? Ik voer onze Triton op vrijdag 20 juni alleen van Woudsend naar Balk, om daar tegenover Spaans af te meren en de boot in te ruimen, voor onze vaartocht van de 10 weken. Op ons rustige mooie Sleattemermer even dobberen en aan bakboord de stootwillen opgehangen. Ter hoogte van de schiphuizen even straatje keren om daarna bij Spaans aan te leggen, Marga stond mij daar al te wachten. Ondanks de foute stootwillen bewaar ik deze foto toch maar, want in mijn Triton fotoarchief, is deze foto namelijk de enige varende foto van ons bootje.

Hans van der Meijden
Foto van een oplettende WSV clubgenoot

Radar - B uit zicht



Op een groot aantal Nederlandse binnenwateren en vaarwegen is het bij slecht zicht alleen toegestaan te varen met een goedgekeurde radar en de schipper moet een speciaal radardiploma hebben. Dergelijke installaties zijn te groot en te zwaar voor de meeste plezierjachten. En niet alleen voor plezierjachten, maar bijvoorbeeld ook voor de kleinere reddingsboten van de KNRM of de snelle RIB's die de Politie, de marine en bedrijven veel gebruiken. Voor de pleziervaart bestaan er **GEEN** goedgekeurde radarsystemen en daardoor komt de genoemde regel er op neer dat de pleziervaart op de in het Binnenvaart Politierglement genoemde vaarwegen met mist niet mag varen.

Als men tijdens het varen op deze wateren wordt overvallen door slecht zicht dan moet men een veilig heenkomen zoeken buiten de vaarweg en daar afwachten tot het zicht weer beter wordt.

Op open zee geldt deze beperking niet en omdat jachtenradars steeds beter worden vinden velen dit maar een onlogische beperking. Volgens sommigen zijn de moderne jachtenradars soms zelfs beter of toch zeker vergelijkbaar met de professionele apparatuur. Samen met het ministerie hebben deskundigen en vertegenwoordigers van de recreatievaart in een werkgroep onderzocht of en zo ja, onder welke voorwaarden het mogelijk zou zijn deze regel aan te passen.

Zo heeft de werkgroep een voorstel gedaan van eisen waaraan een Radar-B zou moeten voldoen. Uit onderzoek van TNO bleek echter dat moderne jachtenradars, ook aangeduid als Radar-B, niet zo goed presteren als goedgekeurde professionele apparatuur én niet voldoen aan de door de werkgroep voorgestelde eisen. Al in 2022 heeft de minister hierover de kamer geïnformeerd. Uit de bevindingen van TNO blijkt dat de nieuwe techniek van 'beam sharpening' het wellicht wel mogelijk maakt om aan de voorgestelde eisen van de werkgroep te voldoen, maar TNO vond geen bewijs dat onder alle omstandigheden deze techniek voldoende details kan onderscheiden en er dus wel aan de eisen kan worden voldaan. TNO suggereerde daarom alternatieve eisen waaraan B-radars wel kunnen voldoen en die naar de mening van TNO voor de pleziervaart voldoende veilig zijn.

De minister schrijft in zijn - naar nu blijkt - laatste kamerbrief van 3 juni aan de Tweede Kamer dat hij na afweging van alle belangen en informatie tot de conclusie is gekomen dat het toestaan van Radar-B kan leiden tot meer risico's. Daarom heeft hij besloten om Radar-B niet toe te staan als gecertificeerd navigatiemiddel bij slecht zicht. Voor hulpdiensten in het geval van calamiteiten was en blijft het varen bij slecht zicht wel toegestaan. Het belangrijkste argument voor de minister om Radar-B definitief niet toe te staan is dat men vreest voor een toename van vaarweggebruikers bij slecht zicht en dat daardoor de veiligheid voor alle vaarweggebruikers afneemt. De minister geeft aan dat er meer aandacht komt voor verduidelijking van de regelgeving op dit punt.

Radar is verplicht op vaarwegen die onder het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) vallen, het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Bij slecht zicht is radarverplichting strikter, waarbij de schipper alleen met een goedgekeurde radar en een radarpatent op deze vaarwegen mag varen.

Op de vaarwegen waar het BPR of het RPR geldt, is radar verplicht bij slecht zicht. Dit betekent dat je, wanneer het zicht minder is dan 1000 meter op hoofdvaarwegen (of minder dan 400 meter op andere vaarwegen), een radar moet hebben en kunnen gebruiken.

Een marifoon is altijd verplicht bij het varen op radar en het is verplicht om uit te luisteren.

RADARREFLECTOR

Een radarreflector is in Nederland verplicht op vaarwegen waar het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) gelden, (en een deel van de Duitse en Belgische vaarwegen) en op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit is vooral belangrijk bij slecht zicht, zoals mist, omdat radarreflectoren de zichtbaarheid van schepen vergroten voor schepen die op radar varen.

SOLAS V 19.2.1.7 vereist dat vaartuigen met een bruto-tonnage van minder dan 150 ton en indien uitvoerbaar, een radarreflector of ander middel hebben om detectie door schepen die navigeren met radar op zowel 9 als 3 GHz mogelijk te maken.

Schip Willem Barentsz mag niet varen, maar komt toch naar Sail Amsterdam

De replica van het schip waarmee ontdekkingsreiziger Willem Barentsz in 1596 naar Nova Zembla voer komt in augustus naar Sail Amsterdam, maar mag waarschijnlijk niet zelf varen. 'We wachten op de keuringen en met een schip uit de 16de eeuw wil dat niet vlotten', zegt vrijwilliger Bernard Kramer van de stichting die het schip bouwde en onderhoudt. Het schip, de Witte Swaen, wordt daarom vanuit Harlingen gesleept. Het wordt haar eerste lange reis.

Het is onzeker of de Witte Swaen wel mee kan doen aan de Tall Ships Races van 14 t/m 17 juli

Het pronkstuk van Harlingen heeft nog niet de juiste vergunningen om op binnenwater te kunnen varen. Wetgeving omtrent 'traditionele' schepen ligt bijzonder complex. Momenteel zit de bemanning met de handen in het haar of het allemaal wel doorgaat. Ze wachten nog altijd op een certificaat van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Momenteel is er normaliter geen protocol voor historische schepen die op binnenwateren willen varen. Het ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om regels op te stellen.



*De Wilde Swaen op het water.
Foto Debarentsz.nl*

De Witte Swaen is een replica van het 16de-eeuwse schip waarmee Willem Barentsz naar Nova Zembla voer. En juist het feit dat de Witte Swaen gebouwd is met 16de-eeuwse technieken, levert nogal wat wetelijke problemen op. "Het gaat lastig worden. Technisch gezien is het schip klaar. Het is een zeeschip, maar we moeten voldoen aan de reglementen voor grotere binnenvaartschepen. En dat zijn hele andere eisen dan een 16de-eeuws zeilschip", vertelt bouwmeester Gerald de Weerd.

Het roer is bijvoorbeeld niet opgenomen in de reglementen. "Wij hebben een handbewogen roer, dat wordt doorgeleid door een kolderstok. Het is geen rond roer, maar een helmstok waar bovenop nog een stok zit waarmee je de helm beweegt. In de 16de en 17de eeuw hadden alle schepen dat. Maar dat zit wat binnen het schip gebouwd. De roerganger heeft daarbij geen volledig vrij zicht, hij staat onder een kleine overkapping. Maar in de moderne regels staat dat de stuurman vrij zicht moeten hebben."

Gerald de Weerd kwam met het idee een replica te maken van het schip. Hij heeft onderzoek gedaan naar hoe het 16de-eeuwse schip is gebouwd. Er wordt al meer dan tien jaar aan de replica van het schip uit 1596 gewerkt.

Test op het Wad

Afgelopen november heeft het schip voor het eerst een testvaart gemaakt op het Wad. Mee kunnen doen in de Tall Ships Races zou een mooi slot zijn van een lang traject. "Het is heel frustrerend, tien jaar lang hebben we met een grote groep mensen gewerkt aan dit schip. Het is het pronkstuk van Harlingen geworden. Hoe mooi zou het zijn als we tijdens de Tall Ships Races die grote schepen binnen mogen halen. Maar we lopen vast in een bureaucratische regelgeving."

Het is nu aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de Witte Swaen een certificaat te verlenen. Daarvoor moeten ze ook nieuwe voorwaarden formuleren. Dat is een ingewikkeld en bureaucratisch proces. Het certificaat hebben ze nodig om een oefentocht te kunnen maken op het IJsselmeer.

Volgens de bouwmeester is het niet verantwoord om zonder oefening mee te doen aan de Tall Ships Races. Dus zonder certificaat zal de Witte Swaen niet meedoen en "braaf in de haven blijven liggen". De Weerd: "Ik kan alleen maar de ambtenaren smeken: toe, geef ons dat certificaat."

De organisatie van de Tall Ships Races vindt het heel jammer dat de Witte Swaen waarschijnlijk niet mee kan doen. "Ik heb Gerald de Weerd een tijd geleden al benaderd met de vraag hoe ze het zouden vinden als op 14 juli, alle schepen varen, meevaren, misschien wel voorop. Dat zou een mooi plaatje zijn", zegt Lieuwe Krol van de Tall Ships Races.

Voor Krol was dat de kers op de taart geweest voor het evenement. "Maar we hebben wel gezegd, jullie mogen hier op jullie vaste plek in de haven blijven liggen. Zodat het voor alle bezoekers te bekijken en te bezoeken is."

"De Tall Ships Races zijn van 14 tot en met 17 juli in Harlingen."

Uit de Schuttevaer

In opdracht van de Landschapswerkplaats Groningen start Waterrecreatie Nederland een onderzoek naar kansen en knelpunten in de doorvaarbaarheid van kleine waterwegen in de provincie.

De provincie Groningen heeft een uitgebreid netwerk van kleine waterwegen, zoals meren, diepen en kanalen. Deze zijn bijzonder geschikt voor recreatie en het beleven van de cultuur in de regio. De provincie Groningen en de Landschapswerkplaats werken samen met andere organisaties aan het Masterplan Varen. Een belangrijke eerste stap is het onderzoeken van de mogelijkheden om op de kleine waterwegen te varen. Ook wordt gekeken naar waar nog problemen zitten. Bij de uitvoering van het onderzoek betreft Waterrecreatie Nederland ook vaarwegbeheerders en gebruikersgroepen, zodat het onderzoek zoveel mogelijk informatie oplevert.



Foto Watersport-TV

In het landelijke basisrecreatietoernavnet, (BRTN) worden doorgaande vaarwegen op basis van doorvaartmaten voor hoogte, diepte en breedte, geclassificeerd. Dit gebeurt op alfabetische volgorde: classificatie A tot en met D. Vaarwegen in de A-klasse zijn het grootst op basis van hoogte, diepte en breedte. B tot en met D-klasse hebben stapsgewijs aflopende doorvaartmaten. Het BRTN is als het ware het hoofdroute-netwerk voor de recreatievaart, maar Nederland kent ook een zeer uitgebreid fijnmazig netwerk. Deze waterwegen zijn geschikt voor sloepen, kleinere motorboten, roeiboten, kano's, kajaks en SUP-boards en worden aangegeven met E-, F- en G-classificatie.

De Landschapswerkplaats en de provincie Groningen gaan het fijnmazig netwerk laten onderzoeken op geschiktheid en doorvaarbaarheid. Het is de bedoeling om een aantrekkelijk en veilig vaargebied te maken, waar mensen fijn kunnen recreëren en wonen. Hierbij gaat het onder meer over: Kleine vaargebieden goed bereikbaar maken, met veilige en duidelijke routes. Meer voorzieningen aanleggen langs het water en bij meren. In kaart brengen welke infrastructuur er al is, en wat er nog mist. Recreatie en cultuur stimuleren, samen met bewoners en andere partijen in het gebied. De resultaten van dit onderzoek helpen om de ambities van het Masterplan Varen te realiseren.

Bron: Waterrecreatie Nederland

Omstreden Granuliet gestort bij natuurontwikkeling Alkmaarder- en Uitgeestermeer

Bij de aanleg van Oever- en Natuurontwikkeling Sakerleidam wordt op dit moment 50.000 kubieke meter granuliet gestort in opdracht van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer. Volgens deskundigen zou granuliet echter nooit in oppervlaktewater gebruikt moeten worden, omdat het kankerwekkende acrylamide eruit kan vrijkomen.



Het granuliet is een afvalstof uit de steenindustrie en wordt gebruikt als kern van de dam die deel uitmaakt van het project Oever- en Natuurontwikkeling Sakerleidam. Volgens het recreatieschap is de hele lading in opdracht van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier onderzocht op de aanwezigheid van acrylamide en is er niets gevonden. Het gerechtshof in Den Haag oordeelde vorig jaar echter dat granuliet geen grond is en daarom niet mag worden toegepast in diepe plassen. Leverancier Graniet Import Benelux ging in cassatie na dat oordeel en in afwachting van het arrest in deze zaak gaat het gebruik gewoon door.

"In het projectplan Oever- en Natuurontwikkeling Sakerleidam komt het woord granuliet helemaal niet voor. Wel genoemd: zand, grond, stortsteen en schone bagger uit de Zaan", schrijft het *Noord-Hollands Dagblad (NHD)*. De krant citeert ook woordvoerder Anja Brands namens het bestuur van het recreatieschap, die zegt dat dat niet expliciet geïnformeerd is over het gebruik van granuliet. "In de stukken wordt in algemene woorden gesproken over zand", laat zij weten. Vanwege de toetsing van het granuliet op gezag van het waterschap en de negatieve uitkomst daarvan maakt het recreatieschap zich echter geen zorgen over de situatie.

Noord-Hollands Dagblad/ Zaanstad Nieuws

Koopvaardersschutsluis in Den Helder

De provincie Noord-Holland heeft besloten om de Koopvaardersschutsluis in Den Helder niet te verlengen.

In 2022 koos de provincie er al voor om de huidige renovatie van de sluis niet te combineren met een verlenging. Eerst moest duidelijk worden of de verlenging ook echt nodig is voor de haven in Den Helder en voor goederenvervoer richting andere gemeenten langs het Noordhollandsch kanaal.

Uit onderzoek blijkt nu dat de investering die nodig is voor de verlenging en de aanpassing van het Noordhollandsch kanaal, veel groter is dan wat het op dit moment oplevert.



De Koopvaardersschutsluis ligt in Den Helder en verbindt het Noordhollandsch Kanaal met de haven van Den Helder, de Waddenzee en de Noordzee. De sluis is belangrijk voor zowel beroepsvaart als recreatievaart. Jaarlijks zijn er ongeveer 420 passages van beroepsvaart en 1.200 van recreatievaart.

De provincie heeft met ondernemers, brancheorganisaties en gemeenten gesproken en gekeken naar de mogelijke economische voordelen van een verlenging. Daarbij is ook gekeken naar eerdere onderzoeken uit 2018 en 2019 naar de toekomst van goederenvervoer over water. Ook is er overleg geweest met een selectie van bedrijven die zicht rondom het Noordhollandsch Kanaal bevinden.

Het onderzoek laat een aantal dingen zien:

- * Een aantal gebruikers van de sluis wil graag een langere sluiskolk.
- * Tegelijkertijd wordt de sluis maar een paar keer per dag gebruikt.
- * Uit de gesprekken met gemeenten langs het Noordhollandsch Kanaal zoals Den Helder, Schagen, Hollands Kroon, Alkmaar, Zaanstad en Purmerend blijkt dat er geen nieuwe grote goederenstromen te verwachten zijn die een verlenging nodig maken.

Daarnaast worden de kosten van de verlenging geschat op 30 miljoen euro. Op basis van de benodigde diepgang en manoeuvreerbaarheid van schepen is het Noordhollandsch Kanaal in zijn geheel niet geschikt voor grotere schepen van 115 meter. Een eventuele aanpassing van het kanaal, brengt een veel grotere investering met zich mee. De provincie houdt de ontwikkelingen in de havens en op de vaarweg in de gaten. Mocht er in de toekomst, bijvoorbeeld vanuit het Maritiem Cluster in Den Helder of andere plannen, aanleiding zijn om het onderwerp opnieuw te bekijken, kan het project opnieuw opgepakt worden. De verwachting is dat dit op z'n vroegst in 2030 opnieuw aan de orde is.

Gelezen in Provincie Noord-Holland actueel

Bedientijden provincies Groningen en Drenthe

De provincie Groningen en Drenthe hebben de bedientijden van bruggen en sluizen opgenomen in een overzichtelijke brochure voor de recreatievaart. Deze tijden gelden van 1 mei tot 1 oktober 2025. De brochure kan waterrecreanten helpen bij een goede reisvoorbereiding. Naast de bedientijden is ook andere nuttige informatie voor de recreatievaarder op een rijtje gezet, zoals het gebruik van de zelfbedieningssleutel.

Zelfbediening bruggen en sluizen

Voor een aantal bruggen en sluizen in de provincie geldt zelfbediening. In de meeste gevallen heb je hier een zelfbedieningssleutel voor nodig. Tegen betaling van statiegeld is deze sleutel verkrijgbaar bij de afgiftepunten. Zie de kaart hieronder



Trends die onze jachthavens veranderen



De wereld van jachthavens is volop in beweging. Steeds meer havens maken gebruik van slimme technologieën om efficiënter te werken, milieuvriendelijker te worden én de klantbeleving te verbeteren. De vijf belangrijkste trends voor u op een rij.

1) Slimme havens: sensoren en automatisering

Het 'internet of things' doet zijn intrede in de jachthaven. Sensoren meten bijvoorbeeld het stroomverbruik per steiger, de waterkwaliteit of het weer. Verlichting past zich automatisch aan, en bij afwijkingen of overbelasting ontvangt de havenmeester direct een melding. Sommige havens testen zelfs automatische aanmeersystemen om de bemanning te ontlasten.

2) Kunstmatige intelligentie (AI)

AI helpt jachthavens vooruit te denken. Op basis van historische bezettingscijfers voorspelt een slim systeem drukke periodes, zodat personeel en ligplaatsen efficiënt kunnen worden ingepland. Ook kunnen AI-systemen vroegtijdig patronen herkennen in apparatuurstoringen, wat dure reparaties en ongemak voorkomt.

3) Alles-in-één softwareplatforms

Waar voorheen verschillende losse systemen nodig waren voor boekingen, facturatie en klantbeheer, zien we nu een opmars van geïntegreerde beheersystemen. Klanten willen tegenwoordig net zo eenvoudig een ligplaats reserveren als een hotelkamer: online, mobiel en volledig selfservice. Softwareplatforms maken dat mogelijk.

4) Milieu en biosecurity

Jachthavens spelen een steeds grotere rol in het beschermen van het aquatisch milieu. Onderwaterdrones inspecteren rompen op schadelijke organismen en automatische meetstations signaleren vervuiling of veranderingen in de waterkwaliteit. Internationale keurmerken zoals Clean Marina en de Blauwe vlag belonen havens die hierin het voortouw nemen.

5) Smartphone als centrale schakel

De smartphone is onmisbaar geworden aan boord en in de haven. Geofencing-technologie verwelkomt de schipper automatisch bij aankomst, wijst de juiste box aan of stuurt bij noodgevallen een pushbericht met veiligheidsinstructies. Alle communicatie verloopt snel, digitaal en mobiel.

De toekomst van de jachthaven is digitaal én mensgericht. Deze technologische ontwikkelingen zorgen niet alleen voor efficiënter beheer, maar dragen ook bij aan betere service en veiligheid voor de watersporter. De jachthavens die nu investeren in innovatie, leggen het fundament voor toekomstbestendige groei en tevreden klanten.

Gelezen in VaarNieuws

Voor het meest actuele verenigingsnieuws
surf je naar www.sleattemer.nl