



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

KNMC, Dukatenburg 90-11 / 6, 3437 AE Nieuwegein www.knmc.nl



Klein wijkt voor groot... Cruiseschip passeert de Sixhaven in A'dam

Rapport SRN

Het concept rapport van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) is uit. Het onderwerp is de beleidsvisie Recreatief varen Toervaartnet Nederland (BRTN) voor de periode 2008-2013 met de doelstellingen die worden gerealiseerd. Zie *pagina 2 - 7*

Walstroom

Het idee voor dit verhaal is onlangs ontstaan toen ik een gesprek volgde tussen drie schippers, die de aarde van de walstroom niet aan het schip hadden verbonden. Daar sta je dan... Een artikel van Henk Bos van het blad M20. Zie *pagina 10 - 11*

Najaarsbijeenkomst VNM

Het is ons een groot genoegen dat de directeur van de SRN als gastspreker het beleid van de SRN komt toelichten. U krijgt ook de volledige vrijheid om vragen te stellen. Verder verwachten we vele nieuwe leden. *Pagina 12*

Website van de maand

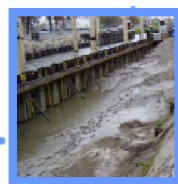
De website varen4u.nl kan voor de motorbootvaarders een zeer interessante vraagbaak zijn, zowel voor de techniek als voor de routekaarten en beschrijvingen van de mooiste vaargebieden in Nederland. Zie *pagina 9*

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)

BELEIDSVISIE

BRTN 2008 - 2013

Recreatief varen
Wachtsteigers aanleggen
Knelpunten
Toervaartnet verbeteren
Oplossen van knelpunten
Verbeteren van de kwaliteit van het toervaartnet
Ligplaatsen
Ongehindert recreatief varen
Ontbrekende schakels



Beleidsvisie Recreatief varen Toervaartnet Nederland (BRTN) 2008-2013

Het netwerk van waterwegen en meren is van oudsher bepalend voor het landschap in Nederland. Met technische hulpmiddelen en landschappelijke ingrepen zijn bijzondere waterstructuren ontwikkeld. Dit heeft geleid tot het gegeven dat Nederland bijna voor de helft onder het zeeniveau ligt. Nederland neemt een unieke plaats in als het gaat om het gebruik van vaarwegen voor het vervoer van goederen en voor waterrecreatie. SRN staat voor de taak om te zorgen dat Nederland een aaneengesloten, knelpuntvrij en aantrekkelijk netwerk van recreatievaarwegen heeft. SRN is per 2007 adviseur van provincies bij de uitvoering van de kerntaak „het opheffen van fysieke knelpunten op het basistoervaartnet“. De door SRN opgebouwde deskundigheid in recreatieve vaarwegen zal in de komende periode optimaal worden ingezet.

Vanaf 2007 is de regie en het budget voor de uitvoering van de BRTN in handen gelegd van de provincies. Een belangrijke reden om de BRTN 2000 te actualiseren en een BRTN 2008 – 2013 op te stellen. Het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben aan de twaalf provincies 30 mln. euro beschikbaar gesteld in het kader van het Investeringsbudget.

Doelstelling van de BRTN in 2013

een selectie uit het concept rapport maart 2008

Hoofddoelstelling BRTN: het net van Nederlands bevaarbare water behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatioervaartnet. Op basis van deze hoofddoelstelling kunnen de volgende doelen van de BRTN 2008 worden geformuleerd:

- a) Het wegwerken van knelpunten in het basistoervaartnet; (een knelpuntvrij landelijk routenetwerk varen);
- b) Het bijdragen aan de internationale positionering van het Nederlandse toervaartaanbod;
- c) Het via het water openleggen van de Nederlandse verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen;
- d) Het integreren van toervaartontwikkelingen met toerisme en recreatie, cultuur-historie, natuur en milieu, beroepsvaart e.d. (bevorderen van afstemming en samenhang).

Economische betekenis watersport

Gegevens 2007:

30.000 medewerkers in sector, omzet in watersportsector € 2.3 miljard en watersport draagt € 4.1 miljard bij aan de Nederlandse economie.

De export bij de Nederlandse jachtbouw is groot: Bijna alle jachten langer dan 24 meter worden geëxporteerd. Bij deze jachtbouw gaat het om een gespecialiseerde bedrijfstak met zeer geavanceerde technische toepassingen. Deze "hightech"-toepassingen zijn vaak afgeleid uit de zeescheepvaart. Wanneer de economische betekenis van de recreatievaart wordt gezien in relatie met de beroepsvaart dan mag worden gesteld, dat wat betreft arbeidsvolume, productiewaarde en toegevoegde waarde sprake is van bedrijfstakken van vergelijkbare omvang. Het aantal recreatieve vaartuigen is echter circa 45 x groter dan het aantal beroepsvaartuigen. Een nadere verkenning van het Kabinet verwoordt in de „Watervisie” van september 2007, bevestigt dat de recreatieve mogelijkheid van water belangrijk is omdat het maatschappelijke en economische belang van water-recreatie ondertussen dat van de beroepsvaart evenaart. Wagenings onderzoek heeft aangetoond dat woningen in het groen 15% tot 20% meer waard zijn dan vergelijkbare woningen zonder openbare groenvoorzieningen. Voor huizen gelegen aan bevaarbaar water is de meerwaarde zelfs 30%. Mogelijkheden voor uitwisseling tussen land- en watergebonden recreatievormen verhogen de diversiteit van het aanbod. Aanlegplaatsen in cultuurhistorische havens en in het landelijke gebied dragen bij aan de stedelijke en regionale economie. De aanwezigheid van watersporters helpt in sommige gebieden zelfs het bestaande winkelbestand in de winter op peil te houden.



(Vervolg op pagina 4)

BRTN in 2013

Brug- sluisgelden en vaarvergunningen Er zijn 1.100 beweegbare bruggen en 260 sluizen in Nederland in het basistoervaartnet. Op een aantal van deze bruggen en sluizen wordt tol geheven. Ten opzichte van 2000 is er een daling van locaties waar tol wordt geheven. De tollen worden vooral geheven in Fryslân en in de Randstad (samen circa 90% van alle tollen). De tollen waaronder ook te rekenen eventuele vaar- of vaartraject vergunningen worden vooral geheven door gemeenten en waterschappen. De hoogte van de tollen is echter de laatste jaren nogal gestegen en bedraagt nu voor bruggen gemiddeld € 2,50 en voor sluizen gemiddeld € 5,00. Als een aantal tollen in hetzelfde traject liggen kan het totale tolbedrag aardig oplopen. Een vaarweg kan voor een toervaarder zo onaantrekkelijk worden, dat hij vermijdingsgedrag gaat vertonen en gaat omzien naar alternatieve routes. Een voorbeeld hiervan is afstemming van bediening en opheffen tollen op de Vecht. Gebeurt dat niet dan zullen toch nog te veel toervaarders gebruik blijven maken van het Amsterdam Rijnkanaal. Vaarwegbeheerders dienen dit soort negatieve effecten van tolheffing nauwkeurig af te wegen tegen het door hen gevoerde toervaartbeleid. Het heeft immers weinig zin dat er enerzijds wordt geïnvesteerd in het toervaartnet (meer aanlegplaatsen, verruiming van brug- en sluisbediening etc.) terwijl anderzijds de toervaarder wordt afgestoten door tolheffing. Ook moet openbaarheid van het vaarwater, die door tolheffing wordt beperkt in de doorstroomsnelheid van de recreatievaart (vooral op verbindingswater) in de afweging worden betrokken.

☐ SRN kiest voor het opheffen van brug- en sluis tollen, teneinde het basistoervaartnet zo aantrekkelijk mogelijk te houden, vermijdingsgedrag te voorkomen en de doorstroomsnelheid en veilig vaargedrag te bevorderen.

Capaciteit en veiligheid vaarwegen en kunstwerken Tot en met het jaar 2013 kan worden uitgegaan van een groei van de toervaart met circa 10% en van een intensivering van het (spoor-) wegverkeer. Bij een aantal kruisingen kunnen situaties ontstaan, die niet meer door aanpassing van de bediening kunnen worden opgelost. Anders gesteld: op bepaalde plekken zal de intensiteit van het spoor-, wegverkeer en de toervaart zo groot zijn dat de bediening van de huidige beweegbare brug nauwelijks meer mogelijk is. De functies voor het water- en (spoor-)wegverkeer kunnen dan niet meer op een maatschappelijk aanvaardbare wijze worden waargemaakt en dient een structurele oplossing te worden gevonden. Voorkomen moet worden dat het basistoervaartnet in stukjes wordt geknipt (waardoor de samenhang vermindert); evenzo moet worden voorkomen, dat het weg- en spoorwegverkeer ernstig belemmerd wordt door de toervaart.

Ligplaatsen

Toervaren, gezien vanuit plaats en tijd, bestaat voor een groot deel uit aanmeren. De boot van een enthousiaste toervaarder ligt circa 80% van het jaar stil op een vaste ligplaats (o.a. jachthaven). Als een toervaarder is uitgevaren dan ligt hij 75% tot 80% van de tijd stil op een tijdelijke plek. Ook dit tijdelijk stilliggen, vraagt om voorzieningen. Voorzieningen die het comfortabeler en aantrekkelijker kunnen maken en soms het doel zijn van een vaartocht. Wanneer ligplaatsen en aanlegplaatsen niet tot stand komen, zal dit de groei van de toervaart in een bepaald gebied belemmeren.

☐ Vaste ligplaatsen

Het gaat om ligplaatsen in jachthavens en elders die dienen als thuishaven voor toervaartboten. Nieuw gekochte boten zijn gemiddeld ruimer, zij zullen dus grotere ligplaatsen en meer manoeuvreerruimte vragen. Als bij deze ontwikkelingen de sanering van ongewenste ligplaatsen wordt opgeteld, dan zal het jachthavenareaal de komende 6 jaar met ca. 5% moet toenemen. De planning van de vergroting en aanleg van jachthaven

SRN kiest voor het opheffen van brug- en sluis tollen, teneinde het basistoervaartnet zo aantrekkelijk mogelijk te houden

4

(Vervolg op pagina 5)

BRTN in 2013

(Vervolg van pagina 4)

vens vindt plaats d.m.v. streekplannen en bestemmingsplannen; zij vallen dus onder de verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden uiteraard in samenwerking met de beheerders. De realisatie van jachthavens is in principe een initiatief van de markt: De toervaarders dienen zelf hun vaste ligplaats, hun thuishaven te betalen.

☐ tijdelijke ligplaatsen

Jachthavens houden veelal ook ruimte beschikbaar voor passanten, die van de faciliteiten van een jachthaven gebruik willen maken (passantenhavens, passantenplaatsen). Een beperkte groei van deze capaciteit is nodig. Tijdelijke ligplaatsen bepalen de toegankelijkheid van cultuurhistorische steden en het landelijk gebied. Over het algemeen zijn er aanzienlijke tekorten aan tijdelijke ligplaatsen tijdens de drukste maanden in het vaarseizoen. Het heeft voorkeur om tijdelijke aanlegplaatsen op loopafstand van stedelijke centra te situeren en de voorzieningen voor vaste ligplaatsen op grotere afstand. Voorzieningen voor tijdelijke ligplaatsen bieden vaak mogelijkheden voor verblijf van wandelaars en fietsers. Gebiedscommissies dienen in het kader van recreatieve ontwikkelingen en ILG aandacht te besteden aan vaarwegen en aanlegmogelijkheden.

Veiligheid

De BRTN streeft naar vergroting van de veiligheid op het basistoervaartnet door realisering van parallelroutes bij de hoofdverbindingssassen en door opheffen van "black spots" (dit zijn gevaarlijke plaatsen bij bruggen en sluizen waar de kans op ongelukken het grootst is). Veel in de provinciale ILG- projectenlijst opgenomen projecten zijn gericht op veiligheid door alternatieve routes voor de toervaart en wachtsteigers bij kunstwerken.

☐ Ten behoeve van de veiligheid zijn voor de hoofdverbindingssassen parallelroutes voor de toervaart aangewezen.

☐ Opheffing van "Black Spots" in het basistoervaartnet is onderdeel van het doel een knelpuntvrij varen.

Wachtsteigers. Bij bruggen en sluizen waar regelmatig wachttijden ontstaan, is het vanuit vooral veiligheids- en vlotheids overwegingen nodig wachtplaatsen te realiseren, die alleen geschikt zijn om te wachten tot de eerstvolgende brug- of sluisopening. Wanneer sprake is van konvooivaren of een groene golf kunnen de wachtplaatsen worden beperkt tot die bruggen en sluizen, waar het konvooivaren c.q. de groene golf begint. In sommige specifieke situaties is het vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk wachtplaatsen van grotere omvang te realiseren. Het gaat hier om wachten bij de overgang van grootvaarwater naar kanalen, plassen, meren etc., waar hoge golfslag en getijdenbewegingen voorkomen. Wachtsteigers zijn een voorziening voor wachten op stroom, voor wachten samen met beroepsvaart en met name ook voor wachten van zeilboten bij bruggen waar motorboten en beroepsvaart ongehinderd door kunnen varen. Wachtsteigers dragen bij aan vlot en veilig vaargedrag.

Voorlichting Op de Nederlandse binnenwateren geldt een maximumsnelheid van 20 km/uur. Op diverse plaatsen is echter een lagere maximum snelheid voorgeschreven op basis van het Binnenvaartpolitiereglement. Voor speedboten, waterscooters, waterskiën zijn veelal specifieke gebieden aangewezen. Deze blijven hier buiten beschouwing. Het overgrote deel van de toervaartboten zijn zgn. waterverplaatsters. Zij halen veelal geen 20 km per uur. Wanneer met deze jachten/boten relatief te snel wordt gevaren, dan ontstaan hoge golven, die hinderlijk en gevaarlijk zijn voor andere watersporters (toervaarders, hengelaars, zwemmers etc.), en die schade toebrengen aan oevers

(Vervolg op pagina 6)

Wachtsteigers dragen bij aan vlot en veilig vaargedrag.

5

BRTN in 2013



(Vervolg van pagina 5)

(vooral de vegetatie). Daarom wordt op veel plaatsen een maximum snelheid voorgeschreven. Uit onderzoek van de universiteit van Liverpool blijkt dat in smalle vaarwegen geen schade aan de oever en bodemflora ontstaat indien het aantal vaartuigpassages beperkt is tot 1.000 per jaar en de maximum vaarsnelheid tot 4 kilometer per uur. Voor toervaart wordt 6 kilometer als minimum snelheid gehanteerd, 4 kilometer per uur kan worden toegepast voor kwetsbare gedeelten van de vaarweg.

Het handhaven van de snelheidsregels vergt een gedegen controle, waarbij de pakkans groot is. Dit lijkt op een uitgestrekt toervaartnet moeilijk, daarom is tevens voortdurend voorlichting noodzakelijk over de schade, hinder en gevaar die watersporters veroorzaken door te hard te varen. Het gaat hier vooral om rekening houden met andere watersporters en de natuurlijke omgeving. Dit mag overigens gerekend worden te behoren tot "goed zeemanschap". Op basis van de Regeling Motorboten op Rijksvaarwegen is het toegestaan snel te varen op:

- ☐ Noordzee
- ☐ Waddenzee in de vaargeulen
- ☐ IJsselmeer
- ☐ Waal-Merwede-Noord-Nieuwe Waterweg
- ☐ Noordzeekanaal
- ☐ Lek / Nederrijn (delen)
- ☐ IJssel (delen)
- ☐ Maas (delen)
- ☐ Deltagebied (o.a. Krammer, Volkerak, Keeten)
- ☐ Westerschelde

Voorlichting door de watersportorganisaties is ook hier nodig, vooral waar het gaat om aspirant-kopers van snelle motorboten. Het moet hen vooraf duidelijk zijn, dat maar op een beperkt deel van het basistoervaartnet snel mag worden gevaren. Tevens moet er op worden gewezen dat de Regeling Snelle Motorboten op Rijksvaarwegen bijna jaarlijks wordt gewijzigd (in casu de mogelijkheden om snel te varen worden beperkt). "Goed zeemanschap" berust op vaardigheid en kennis van de vaaromgeving.

In het project „Varen doe je samen“ worden de belangrijke vaarweg knooppunten van Nederland in kaart gebracht. Op waterkaarten wordt voor de beroepsvaart en de recreatievaart aangegeven wat veilige en vlotte oversteken zijn.

“Goed zeemanschap” berust op vaardigheid en kennis van de vaaromgeving.

6

Het toervaartnet

het basistoervaartnet



Het basistoervaartnet; landelijk routenetwerk varen

Het basistoervaartnet omvat circa 4400 km vaarten, kanalen, vaargeulen en rivieren en is in ieder geval bevaarbaar met boten van 2.40 m hoog en 1.10 m diepgang. Dit houdt in dat het basistoervaartnet bevaren kan worden door het merendeel van de in Nederland aanwezige motorboten. Voor zeilboten met een vaste mast van maximaal 30 meter hoog is circa 1500 km beschikbaar. Het basistoervaartnet wordt voor een deel ook door de beroepsvaart gebruikt. Het basistoervaartnet omvat circa 1850 kilometer hoofdvaarwegen die beheerd worden door Rijkswaterstaat. Naast het basistoervaartnet is er nog veel vaarwater dat met kleinere boten kan worden bevaren. Soms is dit water door dammen of lage bruggen van het basistoervaartnet gescheiden. Gesteld mag worden dat Nederland hier nog vele mogelijkheden heeft om het basistoervaartnet te verbinden met andere vaarwegen om zo de aantrekkelijkheid van het toervaartnet te vergroten.

Vaargebieden en hoofdassen

Primair ontsluit het basistoervaartnet Nederland in zijn toeristische, landschappelijke en culturele verscheidenheid en verbindt het alle belangrijke vaargebieden met elkaar. Nederland is hiertoe uitgaande van bestuurlijke samenhang en herkenbaarheid, opgedeeld in een aantal recreatief- toeristische vaargebieden. De omvang van deze vaargebieden is zodanig, dat zij groot, divers en attractief genoeg zijn om daar ten minste circa één week vaarvakantie te houden.

De volgende zeven grote vaargebieden zijn te onderscheiden:

- ☐ Noordzeekust;
- ☐ Waddenzee inclusief Eems en Dollard;
- ☐ Fryslân en noordwest Overijssel
- ☐ IJsselmeer, Markermeer, IJmeer en Randmeren;
- ☐ Groene Hart; (o.m. het Hollands en Utrechts Plassengebied.)
- ☐ Rivierengebied Midden-Nederland;
- ☐ Deltagebied, inclusief Biesbosch en Zuid-Hollandse eilanden.

In 2006 is onderzocht hoeveel knelpunten nog op het basistoervaartnet aanwezig zijn de zgn. nulmeting. Knelpunten zijn vaarwegkenmerken als diepgang, doorvaarthoogte, bediening, veiligheid, capaciteit en ontbrekende schakels, die niet aan de BRTN-normen voldoen. De feitelijke vaarwegsituatie is getoetst aan de in de BRTN 2000 vastgelegde vaarwegclassificaties en -normen. In het onderzoek is geschat dat het aantal kilometer vaarweg met knelpunten 1794 km bedraagt. Uitgaande van het basistoervaartnet van 4400 km en twaalf jaar uitvoering BRTN kan bij benadering worden gesteld dat SRN op schema ligt. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de knelpunten, op de ontbrekende schakels na, punten op de vaarweg zijn als hoogspanningskabels, bruggen en/of sluisen, die een verschillende prioriteit hebben. De kosten voor het oplossen van knelpunten kunnen per project sterk uiteenlopen.

Diepgang, doorvaarthoogte, bediening en wachtsteigers bij kunstwerken zijn de belangrijkste criteria voor het vaststellen van de vaarweg knelpunten. Voor het aantal km vaarweg dat niet knelpuntvrij is een normbedrag per km vaarweg vastgesteld. De normbijdrage varen bedraagt € 16.591 per km (Agenda voor een Vitaal Platteland, MJP april 2006). In deze BRTN wordt vastgesteld wat de vaarwegen met knelpunten zijn en wat de aard van de knelpunten is. In de BRTN wordt niet alleen ingegaan op de nautische aspecten, maar het gaat ook om thema's zoals veiligheid, milieu en kennisoverdracht tussen betrokken instanties en gebruikers van water.

*De omvang van deze
vaargebieden is
zodanig, dat zij
groot, divers en
attractief genoeg zijn
om daar ten minste
circa één week
vaarvakantie te
houden.*



Verslag EBA-vergadering Palma de Mallorca

18 – 20 april 2008

De halfjaarlijkse bijeenkomst werd van 18 – 20 april gehouden in Palma de Mallorca.

Zoals sedert de bijeenkomst in Grasz gebruikelijk, werd op de vrijdagmiddag eerst de Inland Waterway bijeenkomst gehouden. Zoals in de vorige vergadering besloten, zou worden bekeken of er een vertegenwoordiger van de EBA zitting zou kunnen krijgen in de CCNR (Central Commission for Navigation on the Rhine). In principe zou de mogelijkheid bestaan onder voorwaarde dat de Statuten van de EBA in het Frans zouden worden aangeboden. Na enige discussie werd besloten dat mede gezien de hoge kosten voor het vertaalwerk en het bij de verschillen in de "Technical Requirements" alleen om de beperkte groep pleziervaartuigen van 20 – 24 meter gaat, we onze invloed op een andere wijze zullen trachten te laten gelden. Daarnaast zal in de nabije toekomst de Rijnvaartcommissie overgaan naar de EU en zullen al die regelingen EU-regels worden en is dat geen probleem meer.

ICC.

Er ligt een voorstel om het ICC ook aan niet leden van de EU te kunnen verstrekken. Momenteel is het alleen in Nederland zo dat buitenlanders, welke ingezetenen in Nederland zijn, het Vaarbewijs kunnen verkrijgen en daarmee ook het ICC. Men zou graag ook het 'Citizenship' willen laten vervallen.

CEVNI. (European code for Inland Waterways)

Deze is onder revisie. Verwacht dat deze in oktober 2009 gereed zal zijn. Het streven is om met deze revisie de verschillen tussen de diverse reglementen als RPR en BPR zoveel als mogelijk gelijk te trekken.

Technical panel.

Rapportages van de verschillende EU-werkgroepen:

WG 14- Personal safety equipment. Hier werd een nieuwe standaard voor de quick release koppeling aanvaard. Deze moest nog voor aanvang van de Olympische spelen van kracht worden.

WG 15 – Liferafts. Er zijn in het VK nieuwe ontwikkelingen en discussies binnen de ISO/ISAF over het al of niet invoeren van een standaard voor vloten met betrekking tot de sterkte van de kap, of deze bestand moet zijn tegen een sprong van 8 of van 3 meter hoogte.

WG 18 – Scantlings. De standaard voor romp constructies zijn nu geaccordeerd, maar er moet nu naar aanleiding van recente ongevallen, waarbij schepen hun kiel verloren, hiervoor een nieuwe standaard voor worden ontwikkeld.

Dick Sluijter, afgevaardigde namens het Verbond Nederlandse Motorbootsport

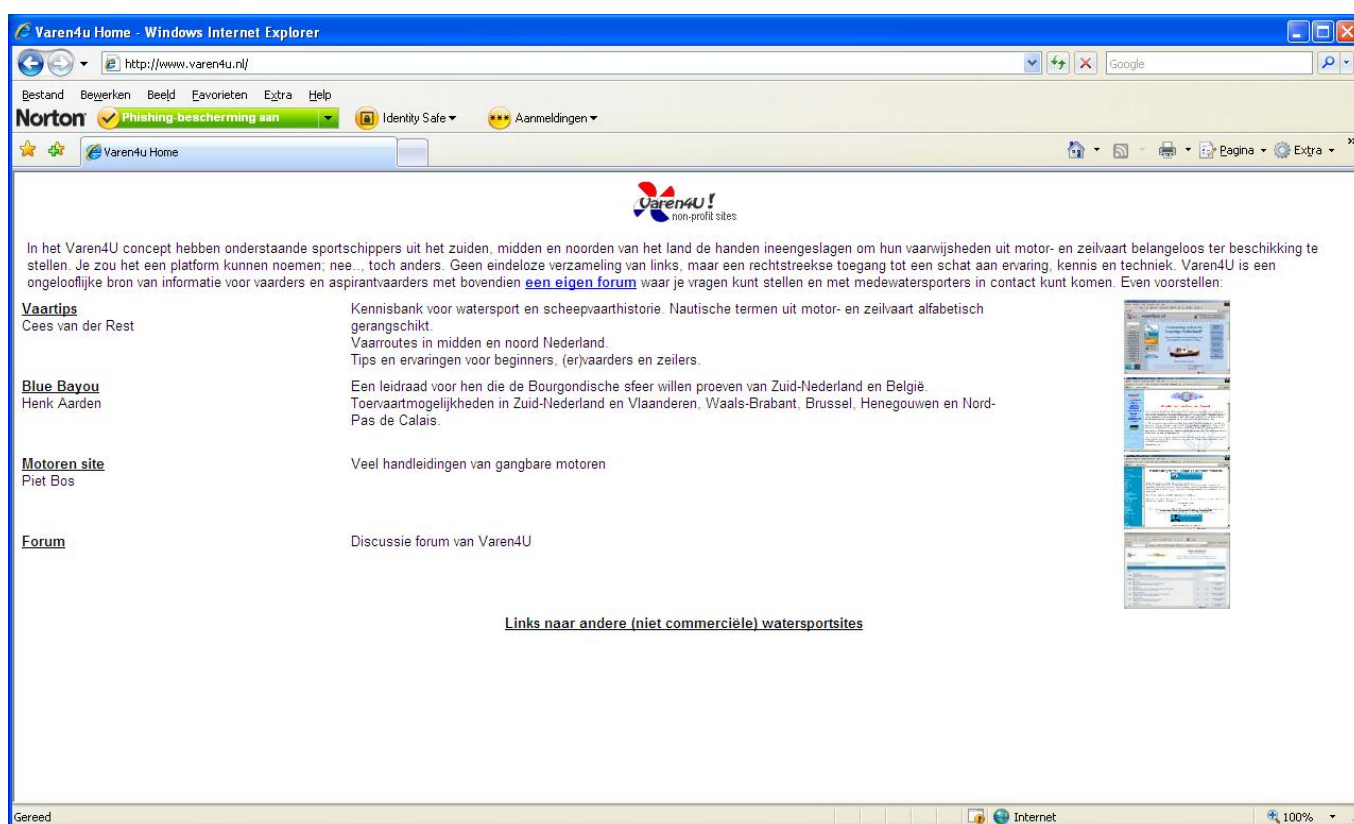
*Er ligt een voorstel
om het ICC ook aan
niet leden van de
EU te kunnen
verstrekken.*



Website van de maand

www.varen4U.nl

In het Varen4U concept hebben onderstaande sportschippers uit het zuiden, midden en noorden van het land de handen ineengeslagen om hun vaarwijsheden uit motor- en zeilvaart belangeloos ter beschikking te stellen. Je zou het een platform kunnen noemen; nee..., toch anders. Geen eindeloze verzameling van links, maar een rechtstreekse toegang tot een schat aan ervaring, kennis en techniek. Varen4U is een ongelooflijke bron van informatie voor vaarders en aspirantvaarders met bovendien **een eigen forum** waar je vragen kunt stellen en met medewatersporters in contact kunt komen.



Kijk vooral naar de Vaarroutes in midden en noord Nederland en de kennisbank voor de watersport.

Ook de toervaartmogelijkheden in het zuiden van het land, inclusief België zijn interessant.

En deze informatie is op basis van een niet commerciële grondslag opgebouwd en wordt door enthousiaste watersportmensen onderhouden.

9

Walstroom (deel1)

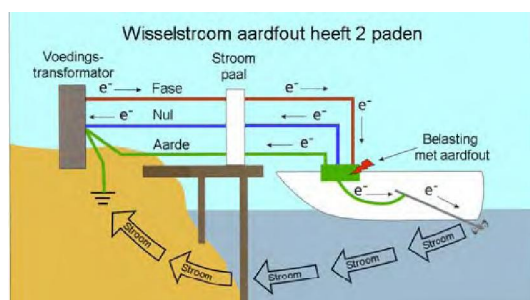
Aarde aan het schip of niet?

door Henk Bos (M20)

Aanleiding

Het idee voor dit verhaal is onlangs ontstaan toen ik een gesprek volgde tussen drie schippers, die de aarde van de walstroom niet aan het schip hadden verbonden. Daar sta je dan. Je weet dat het een zeer gevaarlijke situatie is en je kunt het niet in een paar woorden uitleggen.

Laatst kwam een vriendin naar me toe met de opmerking "Henk m'n wasmachine aan boord prikt". Ook daar sta je dan met de kennis, die je in de loop van jaren in steeds nieuwe opleidingen hebt verzameld en ga je op onderzoek uit. Het bleek dat in de loop van jaren er een klein gaatje was gecorrodeerd in het verwarmings-spiraal, op ongeveer een derde vanaf het einde of van het begin al naar gelang de stekker in het stopcontact zat. De ene keer stond er ongeveer 75 Volt op de machine en met een omgedraaide stekker 150 Volt. Ongeveer 200 mA bij 60 Volt is voor de mens dodelijk. Er waren geen aardlekschakelaars aanwezig en frappant ... in de meeste jachthavens ook niet! En maar bij een enkele jachthaven ging de aardlekschakelaar er uit!



Bij het gebruik van wisselstroom aan boord is het verstandig om te realiseren dat de lekstroom die bij een mankement ontstaat, 2 wegen heeft om weer bij zijn oorsprong terug te komen.

1. Bij een aangesloten aarde gaat de meeste stroom door de aardleiding en maar een klein gedeelte door het water. Bij een goede aarde kan, bij een aardfout, de stroom hoog worden en met een beetje geluk zal de zekering aanspreken.
2. Bij een open of onderbroken aardedraad gaat alle lekstroom door het water. Er blijft een permanent gevaar voor de opvarenden bestaan! Bij een open aardleider loopt er stroom door de huid van het schip met galvanische corrosie tot gevolg. Zwemmen in de buurt van het schip is zeer gevaarlijk en kan dodelijk aflopen. Het kan zeer lang duren voor de fout geconstateerd wordt, met alle schade van dien.

Om bovengenoemde situatie te voorkomen zijn er allerlei beveiligingen bedacht. Helaas zijn bij de vakmensen er ook veel ideeën over een goede installatie. Alle nuances behandelen gaat in dit bestek niet, maar we gaan een installatie bespreken die voldoet aan ISO 13297. Alle andere normen zijn hier van afgeleid, met soms meer, maar vaker met een mindere kwaliteit. Door het volgen van deze ISO norm voldoet u aan de eisen van Loyds register en aan de CE norm. Vooral de CE normen staan bekend als gegoochel met feiten. Zo vind ik het onjuist dat de teksten van de normen niet openbaar zijn. Op dit moment worden normalisatienormen in Nederland niet conform de bekendmakingregels gepubliceerd, plus er wordt auteursrecht geclaimd. Dit heeft tot gevolg dat de normen tegen relatief hoge bedragen worden verkocht. In Europa kost ISO 13297 namelijk € 78,20 terwijl hij in Amerika gratis is. De NEN in Delft, voorheen het NNI, stelt NEN-normen (NEN staat voor Nederlandse norm) vast en regelt de publicatie ervan. De NEN beheert momenteel circa 633.000 normen.

De NEN-normen zijn in beginsel gebaseerd op vrijwillige afspraken tussen diverse belanghebbenden, zoals producenten en leveranciers en via zelfregulering opgesteld. Door het huidige systeem van de verwijzing, is er sprake van een koppeling tussen zelfregulering en wetgeving en is de gebruiker overgeleverd aan de handel.

U kunt een gratis exemplaar van ISO 13297 downloaden:

<http://www.sychut.com/nav/el/ISO13297.pdf>

10

Walstroom (deel1)

Walaansluiting in een jachthaven

Voor een snelle controle in de jachthaven gebruik ik een verloopstekker CE-RA met een stekker waarin 2 neonlampjes zijn gemonteerd.

Kaiser contactstop nr: 544 795 (Technische Unie).

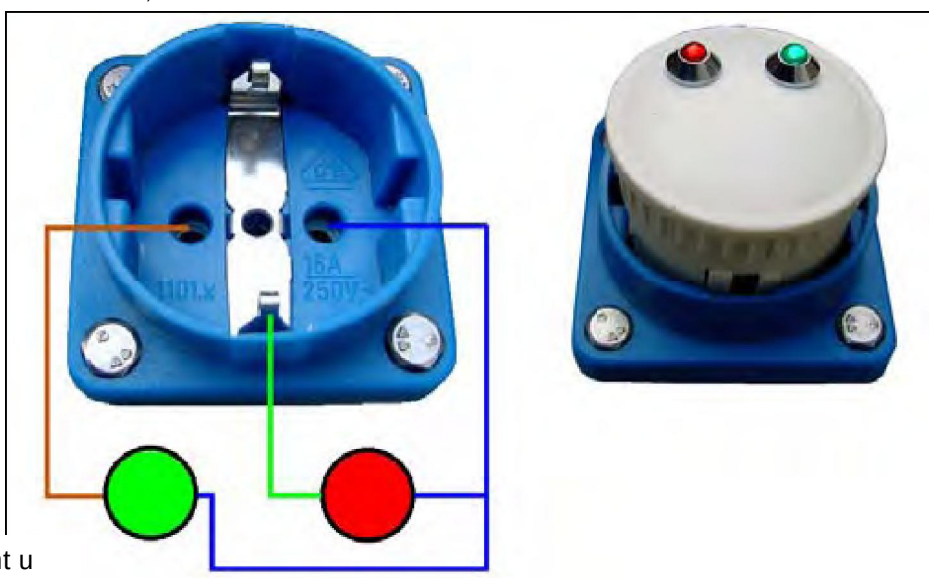
De stekker is al weer een paar jaar geleden gemaakt (2002), zodat er neonlampjes zijn gebruikt. Nu zou ik er 3 mm micro ledlampjes (geschikt voor 230 Volt) in zetten. Met het groene lampje wordt gemeten of er spanning op L1 en N aanwezig is, terwijl de rode 1 pen ten opzichte van de aarde meet.

Als we voor de wal liggen en we gebruiken

Walstroom, zit de stekker in een wandcontactdoos, zodat

ik kan zien of er nog steeds spanning is en of een goedwillende buurman er geen snoercentrale tussen heeft gezet en misschien door deze handeling de fase is gedraaid.

In de volgende Nieuwsbrief deel 2 van mijn verhaal.



Aan onderstaande foutentabel kunt u zien dat er heel wat mogelijkheden zijn om fouten te maken.

		fase aanwezig nul aanwezig aarde aanwezig	goed aangesloten met fase links
		fase aanwezig nul aanwezig aarde aanwezig	FOUT aangesloten met fase rechts (stekker op de wal draaien)
		fase aanwezig nul fout (niet aanwezig) aarde aanwezig	NIET gebruiken!
		fase aanwezig nul aanwezig aarde fout (afwezig)	NIET gebruiken!
		Fase op de aarde!	NIET gebruiken!

11

Aankondiging najaarsbijeenkomst met de besturen van de aangesloten verenigingen en clubs van het

Verbond
Nederlandse
Motorbootsport

*Deze keer te gast bij
wv 'de Viking', den Bosch*

*Datum:
zaterdag
22 november 2008*

Onderwerpen o.a.

- ◆ Verslaglegging van die activiteiten van dit jaar
- ◆ Marktverkenning
- ◆ Meerjarenplan VNM
- ◆ Samenwerking met de Hiswa
- ◆ Aanpassing dienstenpakket VAARKLAAR
- ◆ Gastspreker directeur SRN beleidsvisie 2008-2013
- ◆ Meet&Match (op onderwerpen)

Uw bestuur krijgt de agenda
en de stukken met
de uitnodiging toegestuurd



Aanvang
10:30 uur

Tel. kantoor KNMC/VNM: 030-6039935

Kandidaatstelling rechtspersonen (verenigingen) WV U.N.O., Rotterdam

Indien er ten aanzien van een door het algemeen bestuur van de KNMC kandidaat gestelde rechtspersoon, binnen 1 maand na de bekendmaking in het clubblad van de KNMC en de Nieuwsbrief van het Verbond Nederlandse Motorbootsport geen schriftelijke en met redenen omklede bezwaren bij het algemeen bestuur zijn ingediend, wordt deze toegelaten als aangesloten rechtspersoon.