



NIEUW: DE NH 1816 VAN DE KNRM

HET VNM HEEFT DE PRIMEUR VAN HET ARTIKEL

De nieuwe NH 1816

Reddingboten worden steeds sterker en zeewaardiger en zijn gemaakt van onderhoudsarme materialen. De oorzaken voor vernieuwing zijn tegenwoordig de eisen die de mensen zelf stellen aan comfort, snelheid en betrouwbaarheid.

Pagina 2 - 8

EBA

De EBA bestaat momenteel uit 29 organisaties van 18 Europese landen en vertegenwoordigt meer dan 1.5 miljoen pleziervaarders. Lees het verslag van onze nationale vertegenwoordiger voor de motorbootvaarders in de EBA en bestuurslid VNM. *Pagina 9 - 11*

Opening vaarverbinding

De nieuwe vaarverbinding Erica-Ter Apel is 8 juni geopend. De vaarweg heeft de naam koning Willem-Alexanderkanaal gekregen. Het VNM-bestuur was vertegenwoordigd door haar vicevoorzitter Arie Kwak. De redactie schreef het verslag. *Pagina 17- 19*

Blauwe vlag

De internationale jury voor de Blauwe Vlag heeft dit jaar aan 95 Nederlandse jachthavens de Blauwe Vlag toegekend. Voor het eerst maakt Z.R.M.V. De Batavier deel uit van dit selecte gezelschap, reden voor een feestje.

Pagina 12



*Strand roeireddingboten 1824 – 1953. Aantallen moeilijk te achterhalen. Er waren ook z.g. zelfrichtende haven roeireddingboten.
Totale gebruiksduur van alle types roeireddingboten: **129 jaar!***

KNRM MODERNISEERT FLINK

De evolutie van Nederlandse reddingboten

Vanaf de oprichting van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij in 1824 moest men zich lange tijd behelpen met roeireddingboten. Met paardenspannen gelanceerde strand roeireddingboten en haven roeireddingboten die, later in de 19^e eeuw, door (stoom) slepers buitengaats werden gesleept om vervolgens roeiend, vanaf de zeezijde in ondieper water, aan hun eigenlijke taak te beginnen.

De ontwikkeling van reddingboten in Nederland verliep tot het einde van de 19^e eeuw min of meer parallel met de algemene voortgang in de scheepsbouw. In de daarop volgende 20^{ste} eeuw is er, vooral in de tweede helft, na de 2^e wereldoorlog, bij de Nederlandse reddingmaatschappij nogal wat achterstand ontstaan. Pas in de laatste twee decennia is er flink vaart gemaakt met vernieuwing en vooral modernisering van de vloot. Zowel de strand- als de havenreddingboten zijn toen ingewisseld voor snelle RIB's (rigid inflatables).

Verandering van de operationele gebruiksduur

Zoals geldt voor nagenoeg alle duurzame gebruiksgoederen neemt ook de gemiddelde operationele duur van de inzet van reddingboten af. De maximale operationele gebruiksduur voor de modernere boten van de KNRM wordt nu geschat op een kleine 30 jaar. Dat wordt niet veroorzaakt door het gebruikte materiaal of door slijtage. Integendeel, reddingboten worden steeds sterker en zeewaardiger en zijn gemaakt van onderhoudsarme materialen. De oorzaken zijn eerder de eisen die de mensen zelf stellen aan comfort, snelheid en betrouwbaarheid en die wordt weer gevoed en gestimuleerd door de zich steeds sneller ontwikkelende technologie. De levensduur wordt dus meer bepaald door economisch – sociale factoren.

De beeldinventarisatie hierna maakt het grote verloop in die operationele duur vanaf het begin van de KNRM duidelijk. Het is niet bedoeld als compleet overzicht. Er zijn nogal wat andere type reddingboten in gebruik geweest die hier niet worden genoemd. Daaronder bijvoorbeeld de grote vletten die op het IJsselmeer dienden en de kleinere die aan de Wadkant van sommige eilanden waren gestationeerd. We beperken ons hier tot de bekendste types, waar meestal meerdere exemplaren van zijn geproduceerd.

(Vervolg op pagina 3)



*Oudste havenreddingboot ter wereld, 1907 (jhr. Mr. J.W.H. Rutgers van Rozenburg, gelijkend op C.A. den Tex en Zeemanshoop.) Operationele gebruiksduur van deze reddingboot: **65 jaar.***



Eerste 'all weather' havenreddingboot 1910 Brandaris 1, gelijkend op Dorus Rijkers, Hilda, en Brandaris 2)
Operationele gebruiksduur van deze reddingboot: **55 jaar**.



Motorstrandreddingboten, onzinkbaar, maar niet zelfrichtend, overnaads teakhouten romp. 1922 (type Eierland, lengte 10,30 m. 13 stuks) Operationele gebruiksduur van dit type reddingboot: **71 jaar**.



Eerste zelfrichtende haven motorreddingboot 1927 (Insulinde, Neeltje Jacoba)
Gebruiksduur **42 jaar**.



Naoorlogse 'all weather' havenreddingboten 1951 (type Carlot, lengte 20,37 m. 5 stuks).
Operationele gebruiksduur van dit type: **49 jaar**.

(Vervolg van pagina 2)

De gemiddelde operationele gebruiksduur van de reddingboten van voor 1990 ligt gemiddeld boven de 50 jaar. Dat zullen de moderne reddingboten in Nederland niet halen, hoewel ze door het onderhoudsarme materiaal waarvan ze gemaakt zijn waarschijnlijk nog lang in de vaart zullen blijven. Misschien in andere landen. Ze zijn immers operationeel nog lange tijd goed inzetbaar.

Behoud van oude reddingboten

Veel van de oudere motorreddingboten en een enkele roeiredingboot zijn gerestaureerd. Het merendeel vaart nog als eigendom van een stichting of als privé vaartuig. De meeste historische reddingboten zijn aangesloten bij de Nautische Vereniging Oude Redding Glorie. (www.oudereddingsglorie.nl)



Havenreddingboot van 'de Zuid' Koningin Juliana met dezelfde type aanduiding, 1963 (lengte 21,05 m. 3 stuks)
Operationele gebruiksduur van dit type: **43 jaar**.

(Vervolg op pagina 4)

Het actuele reddingmaterieel



RIB type Atlantic 21 en 75 met 2 buitenboordmotoren en kleinere types sinds 1971 tot en met heden. In gebruik op zee en ruime binnenwateren (lengte 6,50 m. tot 7,50 m. totaal ca. 32 stuks. Het nieuwere type Atlantic 75 wordt nog gebouwd en is ook in gebruik bij de Engelse zusterorganisatie RNLI)

Operationele gebruiksduur van dit inmiddels verbeterde type: **41 jaar**.

Atlantic 75 klasse



RIB 'all weather' havenreddingboot 1986 tot en met heden (Johannes Frederik klasse, oorspronkelijk ontworpen als strandreddingboot, lengte 14,40 m. 6 stuks. Wordt niet meer gebouwd.)

Operationele gebruiksduur van dit type tot nu: **26 jaar**.

Johannes Frederik klasse



Motorstrandreddingboot in RIB uitvoering en hydraulische lanceerwagen met trekker. 1990 tot en met heden (Valentijn 2000 klasse, lengte 10,60 m. 18 stuks. Wordt niet meer gebouwd, aan een opvolger wordt –voorzichtig- gewerkt.)

Operationele gebruiksduur van dit type tot nu: **23 jaar**.

Valentijn 2000 klasse



'All weather RIB' havenreddingboot 1999 tot en met heden. (Arie Visser klasse, lengte 18,80 m. 10 stuks. Wordt niet meer gebouwd. Opvolger is de NH 1816 'Next Generation Lifeboat'. - Zie verderop -)

Operationele gebruiksduur van dit type tot nu toe: **14 jaar**.

Arie Visser klasse



Nicolaas klasse, lengte 9 m. 2009 tot en met heden. Aluminium reddingboot voor de – ruime - binnenwateren. Met schuim gevulde fenderstrook. Model uit Noorwegen. Tot nu toe 9 stuks in gebruik. Als variant op deze boot worden in Nederland nu twee aangepaste boten gebouwd.)

Nicolaas klasse.

Gebruiksduur

De gemiddelde operationele gebruiksduur van de reddingboten van voor 1990 ligt gemiddeld boven de 50 jaar. Dat zullen de moderne reddingboten in Nederland niet halen, hoewel ze door het onderhoudsarme materiaal waarvan ze gemaakt zijn waarschijnlijk nog lang in de vaart zullen blijven. Misschien in andere landen. Ze zijn immers operationeel nog lange tijd goed inzetbaar.

4

(Vervolg op pagina 5)

(Vervolg van pagina 4)



Voormalige havenreddingboot Bernard van Leer van de Carlot klass. Eigendom van een stichting. Oorspronkelijk station Scheveningen.

NH 1816... ...de volgende generatie havenreddingboot

Hoewel het huidige, grootste model reddingboot, de Arie Visser klasse, pas in 1999 het Noordzee sop onder de kiel kreeg heeft de KNRM besloten dit type niet meer te bouwen. De Arie Visser is een uiterst solide en operationeel uitstekend inzetbare reddingboot. De technische vooruitgang in de bouw van snelle motorschepen en op IT gebied zijn sinds het einde van de vorige eeuw echter in een versnelling terecht gekomen. Daarnaast is er in diezelfde periode een arsenaal aan regels bijgekomen op het gebied van arbeidsomstandigheden en milieu.

Al met al voldoende aanleiding om opnieuw na te gaan denken over de opvolging van de nu operationele - nog niet zo oude - reddingbootontwerpen. De havenreddingboot kwam daarbij als eerste in aanmerking maar ook over de opvolging van de strandreddingboten wordt opnieuw nagedacht. Om voldoende zekerheid te krijgen dat alle relevante vernieuwingskansen ook in het ontwerp terechtkwamen is een consortium gevormd van vooraanstaande Nederlandse organisaties. Dat zijn naast de KNRM zelf de TU Delft, faculteit Werktuigbouwkunde, Maritieme Techniek & Technische Materiaalwetenschappen, Damen Shipyards uit Gorinchem en de scheepsarchitecten van De Vries Lentsch Naval Architects.

Eisen aan een nieuwe havenreddingboot

Het uitgangspunt voor een nieuw ontwerp havenreddingboot bleef de Arie Visser. De talloze goede aspecten van deze boot werden behouden en waar het beter kon of moest is gekeken naar oplossingen. Dat heeft, vergeleken met de Arie Visser, geleid tot de opstelling van een reeks aanvullende eisen.

De belangrijkste zijn:

1. Aanzienlijke reductie van verticale en horizontale G-krachten. Gemikt wordt op minimaal 40% terugname;
2. Reductie van trillingen;
3. Reductie van geluid, zowel in het stuurhuis als buiten. Het geluidsniveau binnen moet terug naar minimaal 75 Db. Nu is dat meer dan 90 dB bij vol vermogen
4. Verbetering van de manoeuvreerbaarheid;
5. Verbetering van de koersstabiliteit voor de zee uit;
6. De eerste 3 genoemde aspecten leiden tot aanzienlijke comfortverbetering voor de bemanning.

(Vervolg op pagina 6)

5

(Vervolg van pagina 5)

ning. Daar bovenop kwamen de volgende met datzelfde doel: airconditioned stuurhuis, toilet, verbeterde zichtlijnen, ergonomisch ontworpen, t.o.v. elkaar versprongen bemanningsposities (6 stuks) in relatie tot o.a. bedieningsapparatuur. Rekening houdend met verbetering van zichtlijnen naar buiten;

7. Integratie van technische systemen, communicatie -, navigatie - en informatie - systemen,
8. Verbetering van de interconnectiviteit met de Kustwacht;
9. De motoren moeten bij een kanteling ca. 30 sec stationair blijven draaien om de schipper zolang mogelijk de beschikking te laten houden over de volledige voortstuwing.
10. Beperking van uitstoot van schadelijke stoffen;
11. Brandstofbesparing;
12. Vergroting van de flying-bridge in het belang van grotere zoek effectiviteit.

Het goede van de Arie Visser behouden

Wat in het ontwerp behouden bleef is het gebruik van in zeewaterbestendig aluminium voor de rompconstructie, de hydraulische drenkelingen klep aan de spiegel, de waterjet aandrijving, de tubes rond de boot, hoewel nu in D-vorm, grotendeels met schuim gevuld en veel minder volumineus. Daarmee is de belangrijke vaste fender functie van de tube behouden, reddingboten komen nu eenmaal vaak langsrij, maar is de grotere weerstand van de omvangrijke tubes van de Arie Visser, vooral in ruw water, sterk gereduceerd. De D-tube van de NH 1816 is bovendien bij de boeg sterk verjongd om de waterweerstand nog verder te laten afnemen. En men houdt vast aan achterover hellende ramen aan de voorzijde van het stuurhuis. Voornamelijk om de krachten van massief water op het glas te beperken.

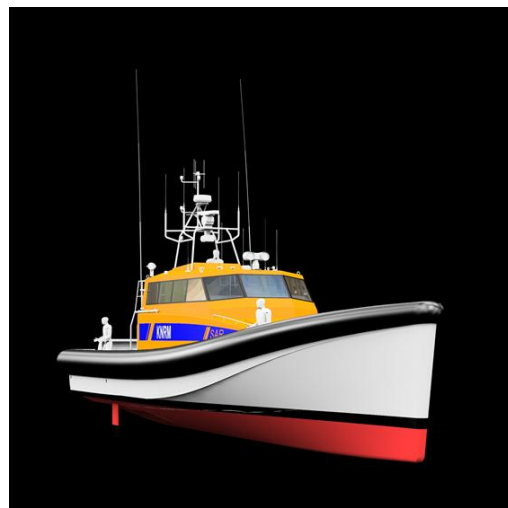
(Note: In de beroepsvaart zie je vaker negatieve raampartijen, die een beter zicht naar buiten opleveren).

De vaarsnelheid van ruim 30 Kts., zoals bij de Arie Visser en andere snelle reddingboten, is ook gelijk gebleven. Die houdt verband met de maximale golfsnelheid op de Noordzee, op diep water, van 27 Kts. Daar wil je voor kunnen blijven!

Wat er verandert

Voor wat betreft de eerst genoemde eis komen we aan een paar belangrijke veranderingen in het basisontwerp van de boot. Gekozen is voor het sinds 2007 aan de TU Delft, door Ir. Lex Keuning, ontwikkelde en inmiddels succesvolle concept van de 'bijlboeg'. Hoewel het boeggedeelte voor deze Nederlandse reddingboot moest worden aangepast. De echte, of oorspronkelijke bijlboeg is onderin de voorvoet dieper dan het vlak en dat kan niet voor een boot die vaak in ondiep water moet opereren (Wadden) en soms met de neus aan de grond gezet moet kunnen worden.

Een gevolg van een scherpe boeg is dat, voor de golven uitvarend, de kans op snijden - in het Engels 'broaching' genoemd - groter is. Voor meer koersstabiliteit is de NH 1816 uitgerust met twee intrekbare vinnen of skeggen aan de achter-zijkant van de romp. Intrekbaar om de manoeuvreerbaarheid bij geringe of geen vaart optimaal te houden. Uit proeven in de testtank is echter gebleken dat het model van de NH 1816 zonder vinnen voor de zee uit al minder snijdt dan de Arie Visserklasse.



(Vervolg op pagina 7)



(Vervolg van pagina 6)

Tijdens de sleeptankproeven met modellen van de Arie Visser en de NH 1816 bij Marin in Wageningen, in Delft en op open water zijn de effecten van de gemodificeerde bijlboeg en de intrekbare skeggen grondig getest. Dat liet zien dat er niet veel twijfels hoeven te zijn aan het halen van de ontwerpdoelstellingen straks in de praktijk. Een andere belangrijke wijziging is de constructie van het in composiet gebouwde stuurhuis (bij de Arie Visser opgelast in aluminium). Door deze materiaalkeuze en de flexibele montage op de aluminium romp laten de berekeningen zien dat trilling- en geluidsreducties worden gerealiseerd.

Door de positie van de beide motoren naar achteren te verplaatsen, onder de stuurhuisvloer, ontstaat op de NH 1816, direct boven de brandstoftanks een extra ruimte voor gerekken. Op de Arie Visser is die ruimte geïntegreerd in het stuurhuis, achter de bemanningsposities.

Een drastische wijziging is het communicatie en -informatiesysteem in nauwe relatie gekozen met de uitgevoerde ergonomiestudie van de brug. Zoals gebruikelijk in het IT vak is er een mooie afkorting verzonden, waarbij de laatste letter S, zoals gebruikelijk, voor System staat. In dit geval KNRM IPMS (Integrated Platform Management System)

De vijf beeldschermen voor de voorste drie bemanningsposities, waaronder de roerganger, zijn multifunctioneel en volledig uitwisselbaar. De normale positie van de schipper is op de NH 1816 overigens niet meer die van de roerganger maar centraal, direct daarachter.

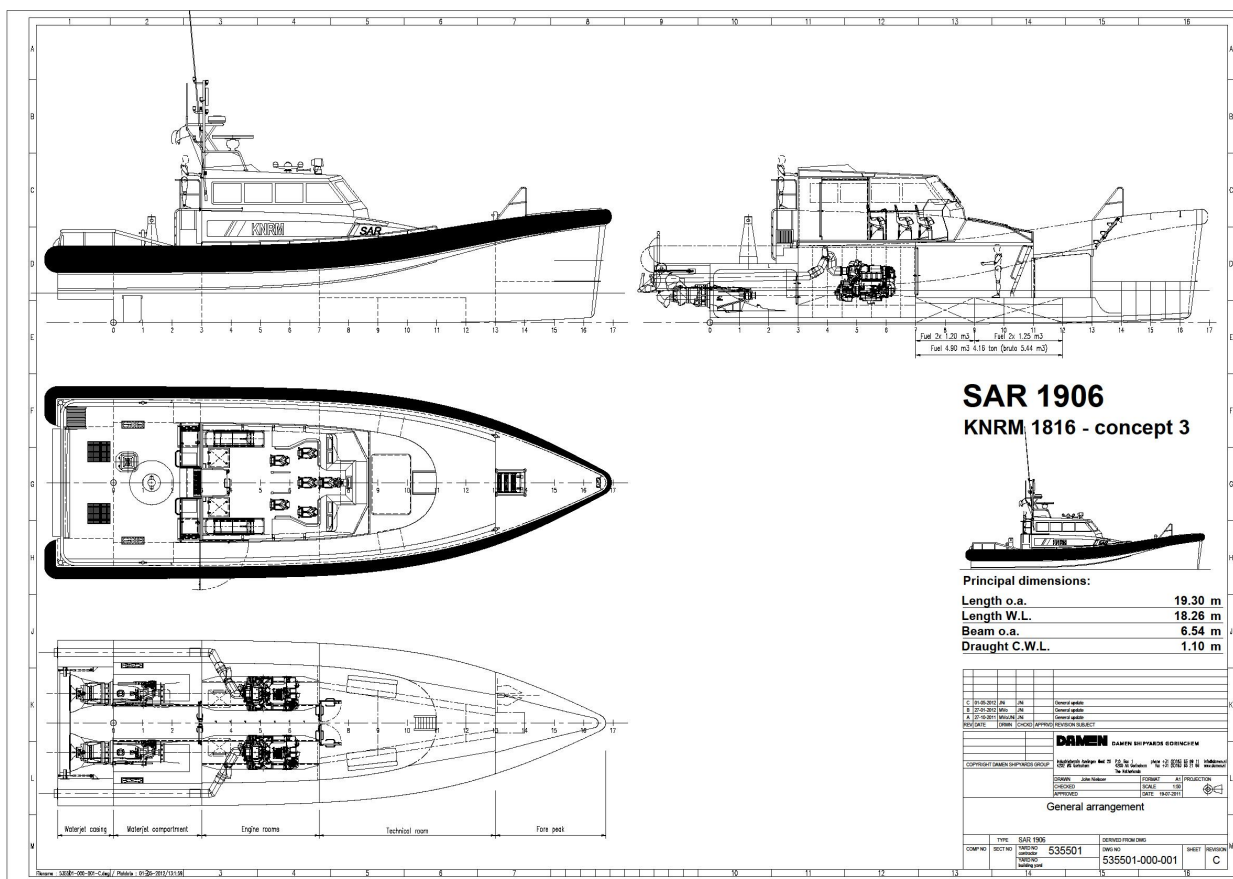
Het IPMS heeft de volgende keuzes v.w.b. de hoofdfuncties:

- * Systeemsignalering en alarmering (motoren, pompen etc.)
- * Navigatie (radar, AIS, GPS Plotter)
- * Communicatie (Intercom, UMTS/GRPS, WiFi, VHF marifoon en VHF met luchtvaart frequenties, C2000 Tetra, Iridium satelliet communicatie, Fleet Broadband Data satelliet
- * Camera weergave (Closed Circuit TV – CCTV. Op de eerste NH 1816 komen nog geen infrarood- of z.g. thermische camera's), maar de "Provisions For" zijn aangebracht.

Onderdeel	NH 1816	Arie Visser
Lengte over alles	19,30 m	18,80 m
Breedte	6,54	6,10 m
Diepgang	1,10 m	1,03 m
Gewicht	35 ton	28 ton
Vermogen	2 x 1200 PK	2 x 1050 PK
Motoren	MTU 8V 2000	MAN
Aandrijflijn	Hamilton jets en ZF 2000 box	Hamilton jets en Reijntjes gearbox
Max. snelheid KTS	>31	35
Actieradius	185 Nm uit de Nederlandse kust, 348 Nm totaal	Idem
Maximaal plaats gerekken	120 buiten en 16 binnen	120 buiten
Normale bemanning	6	6
Bouwer	Damen Shipyard, Gorinchem	Aluboot, Hindeloopen



(Vervolg op pagina 8)



(Vervolg van pagina 7)

De inzet straks

De praktijk start vanaf de oplevering in het laatste kwartaal van dit jaar met de proefvaarten vanuit o.a. IJmuiden. Ook vanuit andere stations wil de KNRM ervaring opdoen met de nieuwe NH 1816.

Het concept van deze 'next generation lifeboat' is inmiddels internationaal, bij andere Search And Rescue organisaties, onder de aandacht gebracht. Vanuit de wens om deze kennis en hulpmiddelen ook inzetbaar te maken voor het redden van mensen in andere landen, maar ook uit een economisch motief voor zowel Damen als de KNRM zelf. In Nederland zullen uiteindelijk maximaal ca. 10 van deze reddingboten nodig zijn. Dat is niet genoeg voor seriebouw. En seriebouw is nu juist een van de onderscheidende, sterke punten van Damen Shipyard. Dat kan de aanschafprijs en de lever-tijd sterk doen dalen. Ook voor de KNRM.

Er is al wel belangstelling voor deze super reddingboot. Onder andere uit China, waar men het nu moet doen met ongeveer 20 sterk verouderde, afgeschreven Engelse reddingboten. Vermoedelijk willen de geïnteresseerden eerst de boot in de praktijk zien presteren. Bij de KNRM twijfelen ze eigenlijk niet aan deze vakkundig ontworpen, doorgerekende, en voor-geteste boot. Het is ook de eerste reddingboot die volledig onder Lloyds toezicht is ontworpen en gebouwd.

Voor meer informatie:

www.knrm.nl/reddingboten/15-en-19-meter/nh-1816/

en in het Engels: www.knrm.com

De videofilm behorende bij dit artikel van de KNRM is te zien op:

<http://youtu.be/igVY3hkbgyY>



Dit artikel is door Henk Kok (KNRM) geschreven als primeur voor het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM)



European Boating Association
Europäischer Sportschiffahrtsverband
Ass. Européenne de Navigation de Plaisance

Verslag EBA

19 - 20 April te Palma



Ilereerst wat is de EBA en waar staat zij voor:

De EBA is een civiele vrijwilligersorganisatie voor nationale pleziervaartbonden/federaties, en is opgericht in 1982. De EBA bestaat momenteel uit 29 organisaties van 18 Europese landen en vertegenwoordigt meer dan 1.5 miljoen pleziervaarders.

Het doel van de EBA is:

- * Het coördineren en ontwikkelen van pleziervaartactiviteiten in Europa door uitwisseling van informatie en het nemen van acties op gebieden van gezamenlijk belang.
- * Het bevorderen van de uitvoering van alle activiteiten op het water, het promoten en uitwisselen van kennis en ervaringen tussen watersportorganisaties in Europa.
- * Het vertegenwoordigen van de EBA-leden op het gebied van milieu, reglementen en techniek welke betrekking hebben op het veilig en plezierig uitoefenen van vaaractiviteiten op het water.
- * Het aanmoedigen van een veilig en ongehinderd gebruik door pleziervaarders van alle Europese wateren.
- * Het faciliteren van een verbinding tussen de diverse Europese instituten en de EBA leden voor consultatie en informatie op het gebied van voorgestelde directieven en reglementeringen.
- * Het voorzien in een verbinding tussen de relevante wereldwijde en regionale organisaties en de EBA-leden.

De Palma - meeting

Op 19 april werd aangevangen met de bijeenkomsten van de verschillende werkgroepen.

Werkgroep (WG):

WG Yacht charter. Deze werkgroep bereikt nog geen bevredigend resultaat aangezien de mening van de Algemene vergadering was dat het geproduceerde voorstel van de WG te veel de zijde van de verhuurder en niet die van de consument belichtte.

WG Harbour safety. Het doel van deze werkgroep is om een voorstel over de minimale veiligheidseisen voor particuliere / verenigingshavens te beschrijven. Dit om een tegenbeweging van een ophanden zijnde Europese ISO-norm voor jachthavens te vormen welke een bedreiging zou kunnen zijn voor verenigingshavens zoals we die onder meer in Nederland kennen. Ook in deze WG bestaat de neiging om toch te veel in detail te willen treden. De WG besloot om in een klein comité voor de volgende EBA vergadering een beperkter en meer werkbaar voorstel op te stellen, waarbij scheiding gemaakt zal worden tussen de veiligheid-, toeristische- en milieuaspecten. Het doel is een richtlijn

(Vervolg op pagina 10)



(Vervolg van pagina 9)

gemaakt zal worden tussen de veiligheid-, toeristische- en milieuaspecten. Het doel is een richtlijn op te stellen voor bestuurders van niet commerciële havens.

WG End of life boats (sloopregeling)

Het hoe om te gaan met jachten welke rijp voor de sloop zijn wordt in de komende tijd een serieus probleem. De geschatte levensduur van het gemiddelde polyester schip wordt gesteld op 40 jaar. Aangezien de massaproductie van dit soort schepen begon in de jaren 70, begint dit probleem nu actueel te worden. Er zijn natuurlijk de mogelijkheden van laten zinken of verbranden of voor kleinere bootjes het in stukken snijden en afgeven bij de vuilstortplaatsen. Goede eenduidige regelgeving bestaat echter nog niet. Een belangrijk aspect is het kostenplaatje. Weinigen zijn bereid om voor de afvoer/sloop te betalen. Moeten hier regelingen voor komen zoals ook in de auto industrie, waarbij de producent gedeeltelijk verantwoordelijk is voor een goede sloopregeling, of ligt de verantwoordelijkheid bij de eigenaars? Een mogelijk actie zou zijn dat de overheden het verzamelen en slopen van jachten fiscaal ondersteunen, ten einde te voorkomen dat onafbrekbare materialen in het milieu terecht kunnen komen. Wordt vervolgd.

Algemene vergadering

Aanpassing constitutie: De president mag indien geen opvolger direct beschikbaar is zijn (tweede) termijn verlengen met maximaal 3 jaar voor het zoeken naar een opvolger.

Frankrijk heeft na vele jaren van afwezigheid weer een vertegenwoordiger met de heer Michele Brazil van de French Sailing Federation.

Het EBA-logo is nu officieel geregistreerd en kan worden gebruikt door alle EBA-leden op hun website, banners, posters of uit te geven documenten zoals b.v. ICP, meetbrieven enz..

Vanuit de WG-gas welke vorige vergaderingen haar werkzaamheden had beëindigd is er een overzichtskaart gemaakt met de gegevens over de verkrijgbaarheid van (flessen)gas in de diverse Europese landen. Dit overzicht is te vinden op: <http://goo.gl/maps/RvBpl>.

Er werden twee EBA "Position Statements" goedgekeurd en wel over het ICC en het doorvaren van Windmolenparken op zee. Beiden zijn in te zien op de EBA website <http://www.eba.eu.com/RegulatoryMatters>.

N.a.v. een Europese enquête over Watertoerisme binnen Europa, is de EBA bezig hierover een standpunt te bepalen.

Windmolenparken Het wordt erg druk op o.a. de Noordzee met windmolenparken en wel zo dat indien het doorvaren van deze parken geheel verboden zou worden, ook alle kleine schepen worden gedwongen in de scheepvaartroutes te gaan varen. Ten einde dit te voorkomen heeft de EBA een 'positionpaper' opgesteld, waarin gesteld wordt dat pleziervaartuigen kleiner dan 24 meter vrij door de windmolenparken mogen varen, tenzij er constructie werkzaamheden worden uitgevoerd. In plaats van dat individuele landen voor hun eigen economische zone hiervoor (verschillende) regelingen maken, zou het IMO hier haar wetgeving op moeten aanpassen.

AIS – Duitsland en Nederland hebben een voorstel standpuntbepaling opgesteld voor het gebruik van AIS door schepen < 20 meter op de binnenwateren. In principe alleen gebruik van AIS-B in de passieve mode op de hoofdvaarwegen.

In het document van het 'Waterframework Directive' dat naar de Europese commissie is gestuurd staat een voorstel betreffende het belasten van het watergebruik en dit wordt dan vertaald als het gebruik van het vaarwater. Dit is in tegenspraak tot het vrije gebruik van de vaarwegen van de akte van Mannheim. Er zal voor worden gepleit de recreatievaart te ontheffen

(Vervolg op pagina 11)

(Vervolg van pagina 10)

van dergelijke extra (milieu)taksen aangezien de watersport het minst vervuילend is en al op andere wijzen haar bijdragen hieraan levert.

Het UK probleem betreffende de Verplichting tot het hebben van ATIS op het vasteland van Europa. Dit zal op de eerstvolgende agenda van de RAINWAT worden geplaatst.

Wanneer per 1 juli Kroatië opgenomen wordt in de EU dan zal dit de nodige gevolgen hebben voor de diverse soorten BTW heffingen bij import en export van schepen naar Kroatië.

Voor de Recreational Craft Directive (RCD) is een voorstel van de EBA aangenomen tot aanpassing van de 'design categorieën' (A,B,C). Dit voorstel geeft een verfijning van de huidige categorieën en daarmee een betere indicatie voor wat betreft onder meer de zeewaardigheid van jachten.

De verdeling wordt:

Ocean	Windkracht > 8 Bfr	golfhoogte > 4 meter
Offshore	t/m 8 Bfr	t/m 4 meter
Inshore	t/m 6 Bfr	t/m 2 meter
Sheltered waters	t/m 4 Bfr	t/m 0,3 meter

Opsteller verslag:

Dick Sluijter, bestuurslid VNM,

vertegenwoordiger in de EBA voor Nederland (motorbootvaarders).

*EBA bepleit:
géén belasting
voor gebruik van
het vaarwater
voor de
waterrecreatie*

Blauwe vlag in Rhoon

ALGEMEEN

De Blauwe Vlag is een exclusief eco-label dat wordt uitgereikt aan meer dan 3500 stranden en Jachthavens in ruim 30 landen in Europa, Zuid-Afrika, Marokko, Nieuw Zeeland, Canada en het Caribische gebied.

De Blauwe Vlag is een internationale milieuonderscheiding, die jaarlijks wordt toegekend aan stranden en jachthavens die aan de campagne deelnemen en aangetoond hebben schoon en veilig te zijn.

BLAUWE VLAG UITREIKING 2013



Op 16 mei heeft Lenie 't Hart samen met burgemeester Ger van de Velde-de Wilde van de Gemeente Albrandswaard het Blauwe Vlag seizoen 2013 geopend. 153 jachthavens en stranden ontvingen deze internationale erkenning.

Ondanks de regen was er een grote opkomst op Jachthaven Rhoon om deze ceremonie bij te wonen.





de Blauwe Vlag

voor Zeil, Roei en Motorbootvereniging

De Batavier

De Blauwe Vlag aanvragen is mogelijk voor jachthavens, stranden aan de Nederlandse kust en stranden in het binnenland. De Blauwe Vlag werkt met een nationale en internationale jury. De nationale jury beoordeelt inzendingen en zet deze over in nominaties. De internationale jury buigt zich over de nominaties en kent de Blauwe Vlag al dan niet toe voor de periode van 1 jaar. De nationale jury komt jaarlijks in maart bijeen, de internationale jury in april. De uitreiking van de Blauwe Vlag vindt plaats medio mei van het jaar.

De internationale jury voor de Blauwe Vlag heeft dit jaar aan 95 Nederlandse jachthavens de Blauwe Vlag toegekend. Voor het eerst maakt Z.R.M.V. De Batavier deel uit van dit selecte gezelschap, volgens de voorzitter Frank Jansen een reden voor een feestje. Om in aanmerking te komen voor de Blauwe Vlag moet aan een aantal belangrijke criteria worden voldaan zoals schoon (zwem)water, goede sanitaire voorzieningen en een hoge mate van veiligheid. Een hele klus, waarbij onder leiding van de havencommissaris Wuf Floor bergen werk werden verzet. Het feestje is dan ook vooral bedoeld om Wuf Floor en zijn medewerkers in het zonnetje te zetten.

De Blauwe Vlag campagne is in 1987 wereldwijd gestart en van de 1.100 Nederlandse jachthavens mogen er dit jaar 95 de Blauwe Vlag voeren, waarbij het opvalt dat een relatief klein aantal verenigingshavens meedoet.

Wij vragen Annemarieke Janssen, die tijdens haar voorzitterschap samen met Wuf Floor het project heeft opgestart, naar de motivatie. Zij noemt drie redenen. De uitstraling naar (potentiële) leden, dat de vereniging milieu en veiligheid hoog in het vaandel heeft, waarbij ook individuele leden in aanmerking kunnen komen voor de kleine 'blauwe vlag', als ze beloven zich aan de milieuvriendelijke gedragscode te houden. De positieve indruk op overheidsinstanties, die met 'Handhaving' zijn belast. En het feit dat een druk op de interne processen van de vereniging wordt gelegd om te blijven voldoen aan de milieu- en veiligheidseisen. Dat er jaarlijks € 585,- (exclusief BTW) voor moet worden betaald, heeft men er graag voor over.

De opkomst van de leden voor deze bijeenkomst is groot.

De VNM-regiocoördinator Rob Bouman is er natuurlijk ook, want hij is al heel lang lid en speelt dus een thuiswedstrijd. Bij de opening deelt de voorzitter mede dat men bij de Batavier gewend is aan korte toespraken en daar houden de sprekers zich dus aan. De voorzitter bedankt een ieder voor zijn of haar inbreng en in het bijzonder Wuf Floor voor zijn grote inzet. Mark Wientjes, wethouder van de gemeente Wijchen, die de dag ervoor ook aanwezig was bij het 25-jarig jubileum van WSV Het Haventje, brengt de felicitaties over van het gemeentebestuur en Arie Kwak brengt de gelukwensen over van het VNM-bestuur. Het glas wordt geheven en een ieder gaat naar buiten om voor het eerst de Blauwe Vlag te hijsen. Die eer valt uiteraard de wethouder te beurt, die zich kundig van zijn taak kwijt. Het weer is uitstekend, de biertap heeft het druk en de mensen hebben het naar hun zin.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om te vragen naar de nieuwbouwplannen voor de haven en nemen met Frank Jansen en Annemarieke Janssen de map met tekeningen door. Het is een prachtig project, dat in 2017 klaar moet zijn, want dan bestaat Z.M.R.V. De Batavier 100 jaar. En dat wordt een héél groot feest.

Redactieteam VNM



De voorzitter en Wuf Floor worden gelukgewenst door Arie Kwak (VNM)



De gloednieuwe Blauwe Vlag wordt gehesen door de wethouder van Wijchen



Namens het VNM overhandigt Arie Kwak de plaquette



Batenburg

WSV 't Haventje 25 jaar

Op

25 mei vierde WSV Het Haventje haar 25-jarig jubileum met 's middags een receptie en 's avonds een feest. De sfeer zit er al goed in als de voorzitter, Johan van de Bovenkamp, om 15.00 uur iedereen welkom heet in de speciaal opgetuigde feesttent. Met 25 jaar mag Het Haventje zich nog een jonge vereniging noemen, maar uit de toespraak van de voorzitter blijkt dat men toch al het nodige heeft meegemaakt. Begonnen in een kleine vluchthaven aan de Maas bij Batenburg kreeg men in 1993 en 1995 te maken met de beruchte, extreem hoge waterstanden in de Maas, die onder meer hebben geleid tot de landelijke plannen 'Ruimte voor de rivier'. Bij de voorbereiding van die plannen blijkt op de plaats van de haven de bodem zwaar verontreinigd en wordt de vereniging verteld dat de haven verplaatst moet worden. Totale kosten van slibafvoer en nieuwbouw haven fl. 1.150.00,- !!! Ga er maar aan staan.

Met Rijkswaterstaat en de gemeente Wijchen, waar Batenburg sinds 1984 deel van uitmaakt, wordt uitvoering en langdurig overleg gevoerd. En met verrassend resultaat. Rijkswaterstaat betaalt de kosten voor het afvoeren van het slib en de gemeente neemt de kosten van het verplaatsen van de haven voor haar rekening. In 2011 wordt een nieuwe haven met 60 ligplaatsen in gebruik genomen met een prachtig uitzicht op een nieuw natuurgebied.

De verstandhouding met de gemeente Wijchen is natuurlijk uitstekend en dat wordt nog eens bevestigd door het feit dat de wethouder Mark Wientjes persoonlijk het bestuur komt feliciteren en in een toespraak het belang van de watersport voor de gemeente Wijchen duidelijk onderstreept. Wijchen kan zich er op beroemen drie watersportverenigingen in haar gemeente onderdak te bieden. Behalve WSV Het Haventje zijn dat ZRMV De Batavier en WSV Hooggeerd, beide in Niftrik.

Wij vinden het leuk om te melden dat alle drie de verenigingen aangesloten zijn bij het VNM.

Redactieteam VNM

Foto's van het feest: Greetje Kwak



Regiocoördinator van het VNM, Rob Bouman, en Arie Kwak flankeren de voorzitter voor de ingang naar de haven

13



Geen collectieve regeling VNM met Buma/Stemra en Sena

Het VNM-bestuur is gevraagd of het VNM een regeling heeft of kan sluiten met Buma/Stemra om hiermee een korting te kunnen bedingen. Hiermee geven wij u antwoord op deze vraag, nadat wij verschillende facetten van deze materie hebben onderzocht.

Allereerst hebben wij vastgesteld dat de heffingen zoals door Buma en Sena opgelegd worden een wettelijke basis hebben (Wet op Auteursrecht en Wet Naburige Rechten). Er is echter geen centraal systeem in Nederland van waaruit de heffingen (kunnen) worden opgelegd aan ondernemingen / instellingen die afdrachtplichtig zijn. Buma en Sena zoeken dus zelf naar die ondernemingen/ instellingen die ze voor het muziekgebruik kunnen belasten. Hierdoor lijkt het wel eens of er een mate van willekeur is, aangezien kennelijk niet alle rechtenplichtige ondernemingen en instellingen worden gevonden.

Het is mogelijk voor bonden en bedrijven met meerdere vestigingen collectieve contracten te sluiten, dan is er sprake van enige korting.

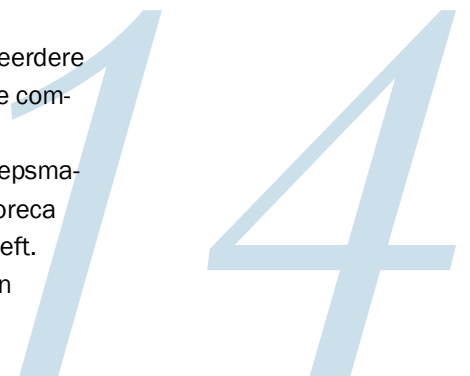
Het VNM heeft vooralsnog besloten geen collectieve regeling te treffen omdat meerdere leden te kennen hebben gegeven hier niet voor te voelen. De Hiswa biedt voor de commerciële havens ook een dergelijke regeling niet aan.

Indien een kantine of restaurant van een (Watersport-) vereniging of bedrijf beroepsmatig wordt geëxploiteerd, kan deze uitbater zich aansluiten bij KHN (Koninklijke Horeca Nederland) welke organisatie een overkoepelend contract met Buma/Stemra heeft.

Verdere informatie over dit onderwerp kunt u vinden op www.bumastemra.nl en www.mijnlicentie.nl

Er zijn mensen die muziek maken terwijl je nooit een geluid van ze zult horen: muzikauteurs. Zij zijn degenen die aan de wieg staan van het succes van de artiesten die hun werk uitvoeren.

De muziek waarvan wij genieten is door hen bedacht. Net als anderen hebben zij recht op een vergoeding wanneer hun werk wordt gespeeld, gezongen of vastgelegd. Buma/Stemra zorgt daarvoor.

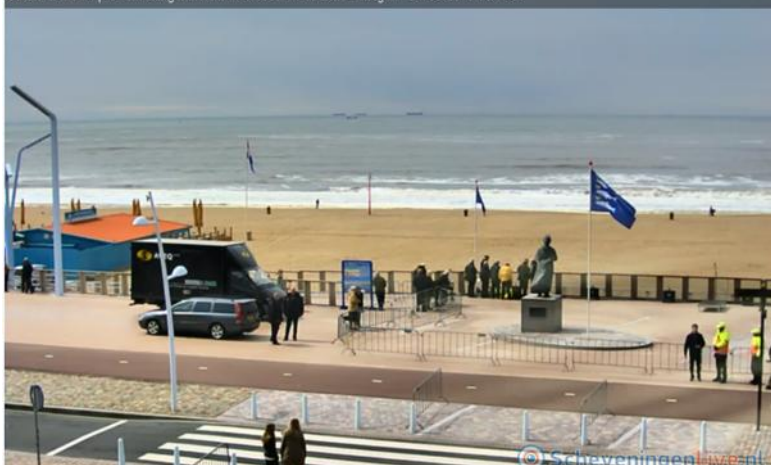




WK POWERBOATS
WAREN VOOR HET EERST IN NEDERLAND:
GRAND PRIX OF THE SEA 24-26 MEI
IN SCHEVENINGEN



Strand Webcam | ScheveningenLive.nl de webcam van Scheveningen 24-05-2013 15:41:34



Het verslag van de VNM-redactie op de volgende pagina...

15

H



Arie Kwak kijkt in Scheveningen naar de pits



Jean-Marie Vanlancker in gesprek met Arie Kwak, vertegenwoordiger van de Nationale Autoriteit van de UIM in Nederland.

et was een drukte van belang in de oostelijke havenkom van Scheveningen. Op de kade staan tenten opgesteld en zijn 'pits' ingericht voor de supersnelle boten, die om het wereldkampioenschap in een tweetal 'offshore' klassen gaan strijden. Twee kranen hijsen de boten, die uit Duitsland, Engeland, België en Italië zijn aangevoerd, in en uit het water.

Er wordt gevaren in de SuperSport- en de EVO klasse, respectievelijk boten met 1.200-1.400 pk en een maximumsnelheid van 160-170 km per uur en boten tot 2.500 pk, die tot 210 km per uur kunnen varen. Spectaculaire snelheden! Met recht worden deze wedstrijden de Grand Prix of the Sea genoemd. Het wereldkampioenschap wordt gevaren onder auspiciën van de Union Internationale Motonautique (UIM).

De wedstrijden worden voor het eerst in Nederland gevaren en dan is het extra jammer om na afloop vast te moeten stellen dat de weersomstandigheden zwaar roet in het eten hebben gegoooid. Op vrijdag 24 mei kan de avondwedstrijd niet doorgaan wegens dreigend onweer en logistieke problemen bij de aanvoer van benzine. Op zaterdag 25 mei heeft de wind de golven al zo sterk opgestuwd, dat tijdens de proefvaart in de ochtend een boot praktisch door midden breekt. Desondanks gaat de wedstrijd 's middags door en kan men langs de boulevard van Scheveningen tussen het havenhoofd en de pier de supersnelle boten hun rondes zien varen. Een indrukwekkend schouwspel! Ondanks de golven van zo'n 2,5 m gaat alles goed en hoeft het 'rescue team' niet in actie te komen. Als op 27 mei de wind nog verder aantrekt en er golven van 3 m gemeten worden, moet de UIM-wedstrijdleader Jean-Marie Vanlancker helaas besluiten om de wedstrijd af te gelasten.

Het geheel overziende moet deze eerste Grand Prix of the Sea in Nederland teleurstellend genoemd worden. Desondanks zijn er lichtpuntjes. Er is veel ervaring opgedaan met het organiseren van dit soort wedstrijden, waarbij speciaal de zeer positieve medewerking van de havenmeester en de gemeente te vermelden is. De faciliteiten op de kade waren goed en de catering prima. Het wedstrijdparcours is uitstekend en als de weergronden meewerken kunnen de wedstrijden een grote publiekstrekker worden. Wij wensen de organisatie toe, dat zij een tweede kans krijgt.

Redactieteam VNM

16

Erica-Ter Apel kanaal Klaar voor de toekomst

8 juni 2013



Opening van een nieuwe vaarverbinding

M

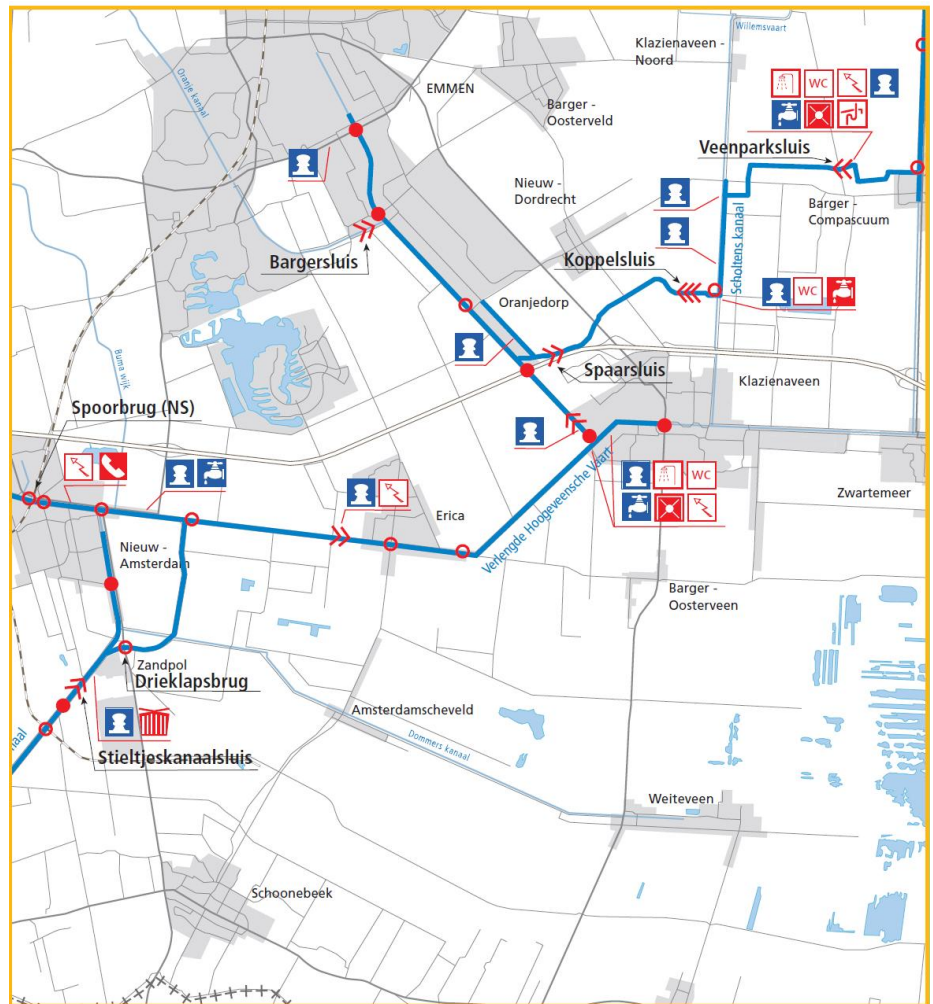
et onderstaande uitnodiging en het programma in de hand is ons bestuurslid Arie Kwak bij de opening aanwezig geweest. De redactie heeft hierbij verslag gedaan en gebruik gemaakt van de foto's die Greetje Kwak van de

opening heeft gemaakt.

Hierbij ontvangt u de uitnodiging voor de Spaarsluis. Het gehele programma van 8 juni:

- | | |
|-----------|--|
| 11.00 uur | Er wordt gevaren vanaf de Koppelsluis/Oosterbos richting de Spaarsluis. De genodigden voor op de boten zullen vanaf 10.00 uur op de boten stappen.
Langs de waterkant kunt u genieten van verschillende culturele voorstellingen. |
| 11.30 uur | Bij de Spaarsluis vindt de onthulling van het kunstwerk lestied/Eistijd/Istijd van kunstenaar Huib Rademakers plaats. |
| 11.45 uur | Aankomst genodigdenboten bij de Spaarsluis |
| 12.00 uur | Officiële opening van het kanaal bij de Spaarsluis met aansluitend een optreden van De Koning en De Dame en het Veenkoloniaal Symfonie Orkest. |
| 13.45 uur | Einde programma |
- Tevens is langs het kanaal een fototentoonstelling van het Noorderlicht te bewonderen. Wij heten u van harte welkom en ontmoeten u graag 8 juni a.s.!

(Vervolg op pagina 18)



Koning Willem-Alexanderkanaal feestelijk geopend.

(Vervolg van pagina 17)

Het gebeurt tegenwoordig niet zo vaak meer dat er kanalen worden gegraven en als er al plannen worden gemaakt, is dat vooral ter bevordering van de beroepsvaart, zoals bij Nijmegen. Maar in de provincie Drenthe heeft men het bevorderen van de recreatie hoog in het vaandel staan en verwacht men veel van de aanleg van een nieuwe kanaalverbinding tussen Erica en Ter Apel. De waterwegen van Drenthe worden door dat nieuwe kanaal zodanig met elkaar verbonden, dat men een 'rondje Drenthe' kan varen van 300 km (!) lang. En dat niet alleen.

Er is daardoor ook een nieuwe vaarverbinding met Duitsland gerealiseerd. Voorheen kon je alleen stroomopwaarts over de Rijn naar Duitsland varen of via Oost-Groningen over de Dollard naar de Ems. Voor veel schippers leveren die routes problemen op. Nu kun je via de Hogeveense vaart of de Twente kanalen naar Emmen varen en via het nieuwe Koning Willem-Alexander Ka-

(Vervolg op pagina 19)



18

(Vervolg van pagina 18)

naal naar Duitsland.

Het nieuwe kanaal is dwars door de uit de ijstijd stammende Hondsrug gegraven. Zelfs met moderne machines is het civieltechnisch nog best lastig om door een wal van keileem en grote zwerfstenen heen te breken. Begrijpelijk dat men dat in de negentiende eeuw niet aandurfde of te kostbaar vond. Langs het kanaal loopt een prachtig fietspad en op meerdere plaatsen worden die zwerfstenen tentoongesteld. Een ander lastig punt is het feit dat het kanaal hoog gelegen is en men de waterstand op peil moet houden.

Dat is onder meer opgelost door aan de westzijde van het kanaal een spaarsluis te bouwen. Het zakkende water wordt in naast de sluis gelegen bassins opgevangen en later weer gebruikt om het water in de sluis op het hoge peil te brengen. Om een peilverschil van 4 tot 5 meter te overbruggen zijn aan de oostzijde twee sluizen achter elkaar gebouwd, een zogenaamde koppelsluis. Vermeldenswaard is ook dat de sluisdeuren in één stuk zijn gemaakt uit een composiet, een vezelsterke kunststof. Over het kanaal liggen vaste bruggen met een doorvaarthoogte van 3.50 meter.

Bij de opening op 8 juni hebben gemeente en provincie groots uitgepakt. Een grote feesttent bij de spaarsluis en kleinere tenten langs het kanaal met orkestjes, zangkoren, etc. De genodigden varen op klassieke schepen van de koppelsluis naar de spaarsluis en de opening wordt verricht door onder meer drie gedeputeerden van de provincie en de burgemeester van Emmen middels een ludieke, gezamenlijke actie. Een enorme fontein spuit hoog de lucht in en het applaus van de honderden aanwezigen, waaronder heel veel omwonenden, klatert op. Het weer is prachtig en iedereen vindt het prachtig.

Een half uur voor de officiële opening is aan de westzijde van de spaarsluis een kunstwerk onthuld met de toepasselijke naam Iestijd/Eistijd/IJstijd. Wij wandelen er heen met Ton Romein van de Stichting Recreatie Toervaart Nederland (SRN), die een belangrijk aandeel heeft gehad bij de totstandkoming van het project. Wij bewonderen het kunstwerk en praten over het nieuwe kanaal.

Een aantal dingen, die hij vertelt, is in het bovenstaand verwerkt. Eind 2012 is een periode van 20 jaar afgesloten waarin de overheid middels de SRN grote bedragen heeft geïnvesteerd in vaarwegen voor de waterrecreatie. De financiering van de verdere ontwikkeling van de recreatievaart is, zoals meer zaken, nu volledig gedecentraliseerd naar provincies, gemeenten en waterschappen.

De SRN blijft hen daarbij ondersteunen.

En dat juichen wij van harte toe.

Redactie VNM



Zes mannen en vrouwen achter de pompen.
'Een ludieke openingsactie'



De genodigden komen aanvaren



Ton Romein van de SRN bij het kunstwerk

Wie kan ons helpen

Bij het bestuur is een vraag binnengekomen van een aangesloten watersportvereniging om advies voor het ontwerpen en bouwen van een nieuw clubhuis op het water.

We willen graag ons interne netwerk aanspreken, om de kennis die bij de besturen van de bij het VNM aangesloten verenigingen aanwezig is, te delen.

Graag reacties naar het VNM-secretariaat en dan zal een bestuurslid dit verder coördineren.

Alvast hartelijk bedankt voor uw reactie.

Het bestuur VNM

E-mail: secretariaat@knmc-vnm.nl

20

Nationale Motorbootvaren Prijs...

...Voordrachten welkom!

M

otorbootvaarders en andere personen, bedrijven of instellingen die iets hebben met het varen met een motorboot kunnen tot 1 augustus voordrachten indienen voor de

Nationale Motorbootvaren Prijs 2013.

De prijs zal dit jaar voor het eerst worden uitgereikt.

De Nationale Motorbootvaren Prijs is bedoeld als steuntje in de rug voor initiatieven en activiteiten die bijdragen aan het plezierig, veilig en attractief motorbootvaren in Nederland. De prijs is een initiatief van de in februari van dit jaar opgerichte Stichting Bevordering Motorbootvaren.

De Nationale Motorbootvaren Prijs is in het leven geroepen vanuit de gedachte dat overal in ons land verenigingen, organisaties, werkgroepen en particulieren in de weer zijn, om het motorbootvaren te bevorderen. Het kan daarbij gaan om het open houden of juist opnieuw bevaarbaar maken van vaarwegen, maar ook om het volbrengen van een bijzondere vaartocht. Het is mede aan dit soort initiatieven te danken, dat tienduizenden Nederlanders elk jaar weer plezier beleven van hun motorboot. Met een speciale waarderingsprijs wil de Stichting Bevordering Motorbootvaren dat benadrukken. De prijs bestaat uit een herinneringstandaard en een oorkonde.

Voorwaarden

Om voor de Nationale Motorbootvaren Prijs in aanmerking te komen, moet een initiatief of prestatie positief hebben bijgedragen aan een van de volgende aspecten van het motorbootvaren:

- ♦ Vaarplezier
- ♦ Vaarroutes
- ♦ Veiligheid en duurzaamheid
- ♦ De promotie van motorbootvaren

Een uitgewerkt voorstel of plan dat in de toekomst kan bijdragen aan het motorbootvaren kan eveneens worden voorgedragen.

Jury

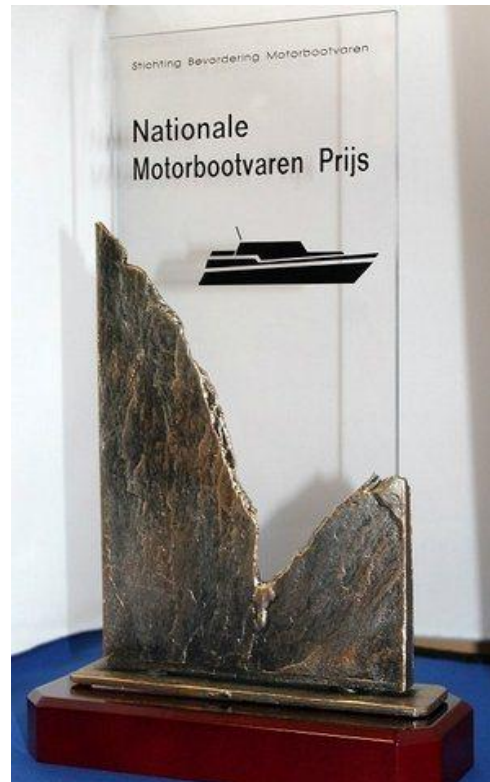
Voordrachten voor de Nationale Motorbootvaren Prijs worden beoordeeld door een onafhankelijke vakjury, onder voorzitterschap van Nico van Lamsweerde, oud-directeur van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). De jury bestaat uit watersportjournalisten en vertegenwoordigers van het Watersportverbond, de KNMC en Veilig Verkeer Nederland. De juryleden, die zelf ook voordrachten kunnen indienen, worden jaarlijks benoemd of herbenoemd door het bestuur van de Stichting Bevordering Motorbootvaren.

Voordrachten indienen

Voordrachten voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2013 kunnen tot 1 augustus worden ingediend per e-mail: motorbootvarenprijs@kpnmail.nl. Elke voordracht dient te zijn voorzien van een bondige motivatie. Op basis van de ingediende voordrachten stelt de jury na 1 augustus de nominaties vast voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2013. Uit deze nominaties zal de jury vervolgens de winnaar kiezen.

Prijsuitreiking

De winnaar van de Nationale Motorbootvaren Prijs 2013 wordt vrijdag 6 september bekendgemaakt tijdens SRN-conferentie van de Hiswa te Water 2013 in Amsterdam.



	 VNM Verbond Nederlandse Motorbootsport Netwerken in Waterrecreatie
IJsselmonde 23 november 2013	Welkom op uw Najaarsbijeenkomst
www.knmc-vnm.nl	Bestuur VNM

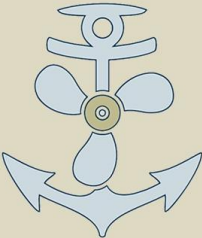
Gewijzigde datum Najaarsbijeenkomst

Let op: de eerder aangekondigde datum van de Najaarsbijeenkomst (zaterdag 16 november) is een week verschoven naar **zaterdag 23 november**.

Adres is ongewijzigd. We zijn te gast bij watersportvereniging IJsselmonde en u wordt welkom geheten vanaf 10:00 uur.

De inschrijving en de uitnodiging met de bijbehorende stukken ontvangt u eind oktober a.s.

Het VNM . . .
om uw belangen in de
recreatievaart te
behartigen



www.knmc-vnm.nl

22

EERDE BEULAKKER OVERLEDEN

LEEWARDEN - Op 69-jarige leeftijd is vorige week in Leeuwarden zeezeiler en schrijver Eerde Beulakker overleden. Bij de oud-docent psychologie van NHL Hogeschool was twee jaar geleden de ongeneeslijke ziekte ALS vastgesteld.

Eerde Beulakker werd geboren in Zeist, maar woonde vanaf 1969 afwisselend in Harlingen, Leeuwarden of, tijdens lange zeilreizen, op zijn markante schip de Taeke Hadewych. Met zijn vrouw Hedwig van den Brink voer hij geregeld naar koude poolstreken.

Over zijn maritieme avonturen schreef hij zes boeken. Vorig jaar april promoveerde hij in Leiden op een omvangrijke historische en sociaal-culturele studie naar de watersport in Nederland.

Bron: Leeuwarder Courant
21 mei 2013



Eerde Beulakker als gastspreker op de Najaarsbijeenkomst van het VNM in 2009, met als onderwerp zijn studie naar de watersport in Nederland.

VERRUIMING BEDIENINGSTIJDEN VECHT

De bedieningstijden voor bruggen en sluizen langs de Vecht worden op proef verruimd. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wensen vanuit de gebruikers.

Door een intensief en jarenlang overleg tussen de Koninklijke Schuttevaer, de Ondernemersvereniging Passagiersvaart Gooi en Vechtstreek, Watersportverbond, de gemeenten Utrecht, Stichtse Vecht, Wijdemeren, Weesp, Muiden, de provincies Utrecht en Noord-Holland, Waternet en Rijkswaterstaat is dit bereikt.

Vecht; vanaf Oud Zuilen t/m Vreeland

In overeenstemming met de provincie Noord-Holland, de gemeenten Weesp en Muiden, zullen de bedieningstijden voor bruggen (geen spoor- en Rijksbruggen) onder toezicht van de provincie Utrecht, als volgt worden gewijzigd:

- Van 1 juni tot 16 sept géén middagpauze van maandag t/m vrijdag

- Van 1 juni tot 16 sept géén middag- en avondpauze op zaterdag, zon- en feestdagen.

Vecht tot Muiden; het Smal Weesp

In overeenstemming met de provincie Noord-Holland en

vooruitlopend op het officiële bedieningstijdenbesluit wordt het bedieningsregime per 1 juni 2013 aangepast. Het gaat hier om de Lange- of Vechtbrug over de Vecht en de bruggen en sluis over en in het Smal Weesp te Weesp. De middagsluiting van 1 april tot 1 november is komen te vervallen.

De brugwachters zullen overigens wel in de gaten houden of het wegverkeer niet teveel opstoppen krijgt als de bruggen tussen de middag en in de avondspits vaker open zijn.

Bron:
recreatiemiddennederland.nl



GRONINGEN, WERKZAAMHEDEN VISSERBRUG

In de periode van week 22 tot en met week 44 worden werkzaamheden verricht aan om de Visserbrug in de stad Groningen. Deze brug ligt in de vaarroute van de Staande Mastroute. Naar aanleiding van een mededeling in het reguliere overleg "Scheepvaartbelangen" van 16 april 2013 is onduidelijkheid ontstaan over de stremming en de doorvaartmogelijkheden tijdens de werkzaamheden aan de Visserbrug. De gemeente Groningen biedt het VNM haar excuses hiervoor aan. De planning ziet er op dit

moment als volgt uit: Week 22-24 aanbrengen noodbrug op onthoud tijdens werkzaamheden maar in ieder geval doorvaart van 10.00-10.30, 14.00-14.30 en 17.30-19.00 uur.

Week 25: 17 juni bediening voor scheepvaart mogelijk.

18 juni brugbediening mogelijk rond 12.00 uur, avond niet.

19 Juni brugbediening mogelijk tussen 7.00 en 9.00 uur.

20 Juni afwerken slijtlaag, uitharden materiaal, brugbediening mogelijk vanaf 14.00 uur en in de avond normaal.

21 juni brug wordt omhoog gezet, geen stremming scheep-

vaart. Bovenstaande in week 25 is op basis van werkbaar weer !!

Week 26: De Visserbrug wordt omhoog gezet, Oponthoud mogelijk. Week 27-28 De Visserbrug staat omhoog en wordt gecoat. Steiger in kanaal aan de westzijde, minimale doorvaartbreedte 8,20 meter.

Week ca. 29-44 De Visserbrug staat omhoog. Landhoofd wordt vervangen. In kanaal aan de oostzijde een bouwput van stalen damwanden met minimale doorvaartbreedte 8,20 meter.

De brugbediening van zowel de A-brug als de noodbrug heeft vanaf week 26 t/m 44 de normale bedieningstijden, waarbij wel tijdelijk oponthoud kan voorkomen door de werkzaamheden aan de Visserbrug.