

Grommer 183



De Grommer nr. 183
December 2008
27^{te} jaargang

Pagina

De Grommer is een twee
 maandelijkse uitgave van de
 Roei- & Zeilvereniging Naarden,
 opgericht te Naarden in 1952.
 De vereniging is aangesloten bij het
 Watersportverbond onder nummer
 271.

2

Logboek voorzitter

Redactieadres
 Middelgronden 134
 1274 BT Huizen
 grommer@rzvnaarden.nl

4

Nieuwe Leden

Advertenties Grommer
 grommer@rzvnaarden.nl
 Telefoon (030) 604 81 28

6

Zeezeilen enquete

Sluitingsdatum kopij
 De Grommer nr. 184
 8 Maart 2009

7

Nieuwjaarsreceptie

Clubhuis
 Het Behouden Huys
 Onderwal 10 A
 1411 LV Naarden
 telefoon (035) 694 86 99

8

Reisverslag Frya 2008

**Girorekening Roei- en
 Zeilvereniging Naarden**
 26 06 376

12

Ontwikkelingen IJ-Meer

Ledenadministratie
 Postbus 5145,
 1410 AC Naarden
 telefoon (035) 693 55 98
 leden@rzvnaarden.nl

14

TKN Curses

Website
 www.rzvnaarden.nl

*Voor overige gegevens zie de laatste
 genummerde bladzijde*

15

Virus nauticus

Omslag, JoP
 Foto, Gijssie

22

Waterkwaliteit Gooimeer

Opmaak
 Bert Piels

Drukwerk
 Drukkerij Koolwijk, Huizen

28

Agenda 2009

**De redactie behoudt zich het
 recht van kopijwijziging voor.**

Logboek voorzitter

Sander Kreukniet

De vereniging is inmiddels in de wintertoestand. De boten zijn in de winterberging gebracht of eventueel in het water winterklaar gemaakt. En mijn boot staat ook alweer sinds 31 oktober op de wal bij Jachthaven Eembrugge (Baarn), hetgeen o.m. prettig is omdat het de helft dichterbij mijn woonplaats (Amersfoort) is dan de Jachthaven Naarden. Maar ik ben er iedere keer ook weer aangenaam verrast door de souplesse en snelheid waarmee daar met een minimum aan personeel veel mogelijk is. Ook nu weer: ongeveer een uur na het moment waarop ik onaangekondigd verscheen met mijn boot, stond het schip netjes afgespoten en wel op de plaats van mijn voorkeur op de wal.

De wintertoestand van de vereniging betekent: voorbereidingen voor het volgende vaarsei-

zoen, najaarsledenvergadering, Nieuwjaarsreceptie en winterlezingen. Deze zaken draaien allemaal weer als vanouds. De uitnodiging voor de op zondag 4 januari te houden

Nieuwjaarsreceptie vindt u verderop in deze Grommer. Daarbij vestig ik uw aandacht op het diner aansluitend aan de receptie: een goede kans om op het juiste moment in prettig gezelschap een eenvoudige doch voedzame en niettemin smakelijke 3-gangen maaltijd voor een bedaarde prijs te kunnen nuttigen.

De op 26 november gehouden najaarsledenvergadering mocht zich dit jaar in een grote opkomst verheugen. Dat had ongetwijfeld te maken met het feit dat de vergadering vooraf werd gegaan door een toelichting door Cees Kurpershoek over de ontwikkelingen van en rond het IJmeer, terwijl er bovendien aansluitend aan de

vergadering nog een lezing was van Arjanne Meerman, die met haar echtgenoot en twee kleine kinderen in rustig tempo een wereldtocht met hun Breehorn 37 “Orion” heeft gemaakt: in ca. 2 jaar lngs de kust van West-Europa en Marokko naar de Canarische eilanden, de oceaan over naar het Caribische gebied en verder naar Venezuela en tenslotte Curaçao. Een kort verslag van het IJmeerverhaal vindt u elders in deze Grommer. Alles tezamen was het een omvangrijk programma voor één avond en het is dan ook behoorlijk laat geworden, maar blijkbaar was het boeiend genoeg voor de meeste leden om tot het eind te blijven. Het was ook duidelijk dat Arjanne over hun wereldreis nog een hoop meer zou kunnen vertellen en laten zien, maar helaas zal een vervolg op deze lezing voorlopig niet mogelijk zijn

want het gehele gezin is inmiddels voor een paar jaar naar Nieuw Zeeland vertrokken – overigens niet per zeilboot. Voor de volgende winterlezingen en de voorbereidingen voor het vaarseizoen verwijs ik naar de verenigingsagenda in deze Grommer en op de website.

Terwijl ik dit zit te schrijven, sneeuwt het buiten en is het verder gewoon onaangenaam koud, nat en winderig weer. Het juiste moment dus voor een wat vertrouwelijke persoonlijke ontboezeming. Leedvermaak, daar ben ik goed in. Er zijn mensen, zoals MarieJulie misschien ook wel een beetje, die het één van mijn zwakkere zijden vinden. Maar ik ga dus lachen op het verkeerde moment – bijv. als iemand teen akelig stoot tegen de rand van het bed. Ik bedoel – in het begin van een relatie of een



huwelijk vraag je op zo'n moment misschien "heb je je bezeerd, lieve?", maar als die relatie wat meer gerijpt is gaat dat verkeerd bij mij. Maar wie kaatst, moet de bal verwachten en daarom wil ik u ook het volgende niet onthouden, mede ook omdat het verhaal wel in mijn logboek hoort. Op een goede dag in juli dit jaar heb ik weer eens in de plomp gelegen. Vroeger was dat min of meer een jaarlijks voorkomend fenomeen bij mij – en inderdaad vaak tot vreugde van anderen –, maar tegenwoordig is de frequentie gelukkig sterk afgenomen. De laatste keer was ca. 5 jaar geleden in de jachthaven van Nieuwpoort. Op 23 juli was het echter weer goed raak en heb ik drie kwartier in de Eem bij Amersfoort gelegen, nadat



Altijd snel dichtbij zo vrachtvaarder.

we waren omgeslagen met een ongestuurde C2 roeiboot van de lokale Roeivereniging Hemus. Het ging sowieso wat wankel, dat roeien, maar toen we met de dollen en/of riemen in wat boven het water overhangende takken terecht kwamen, was er geen houden meer aan. Dit gebeurde nog juist vóór de hittegolf van eind juli, zodat het water nog lekker fris van temperatuur was. Interessant was ook dat, hoewel we niet al te ver van de wal hadden geroeid,

Nieuwe Leden

Naam	Adres	Boottype
P.Hiele	Rembrandtlaan 30 2271 GJ Voorburg	Breehorn 37

we na dat omslaan op een of andere manier meteen wel zo ongeveer midden in het vaarwater lagen, terwijl er in de verte vrachtvaart aankwam. Bovendien was mijn mederoeier een 72-jarige hartpatiënt en diabeet. Maar we hebben het overleefd en de roeiboot met bijbehorende onderdelen tijdig naar de wal weten te manoeuvreren, waar we onder de overhangende takken wat grond onder de voeten kregen. Daar konden we dus de op zijn kop liggende boot weer omdraaien, waarna we tot borsthoogte in het water staande konden gaan hopen. Dat laatste moest bij gebrek aan andere voorzieningen met de handen en met een plastic zak. Het is verbazend hoeveel water er dan in zo'n smal bootje blijkt te kunnen zitten. Na dus een hele tijd te hebben gehoosd ben ik er vervolgens in geslaagd om zonder om te slaan weer in de boot te klimmen. Een ander bootje kwam mijn inmiddels op de wal gekropen makker ophalen, en ik kon dus de oefening van

alleen terugroeien met nog een aardige partij heen en weer klotsend water onderin een dan wel erg wankel bootje beginnen.

Volgend jaar hoop ik het droog te kunnen houden. Ik wens u dat ook toe, alsmede heel prettige feestdagen, een goede jaarwisseling en een voorspoedig 2009 met daarbij een goed en actief vaarseizoen. De eerste verenigingsactiviteit van dat seizoen zal de **Nieuwjaarsreceptie op 4 januari** zijn met het aansluitende diner. Ik hoop velen van u daar te ontmoeten.



Sander Kreukniet

ZEEZEIL ENQUETE

Zeezeilcommissie

Door een misverstand is, in de vorige Grommer, de hele tekst van de enquête geplaatst i.p.v. alleen de aankondiging. Hierbij nog eenmaal de aankondiging van de enquête met het verzoek deze via de website in te vullen.



Wat voor koers gaan we in 2009?

ENQUÊTE ZEEZEILEN in 2009

Welke tochten gaat u maken?

Volgend jaar wél naar Engeland of liever meedoen aan een Belgiëtocht? En er zijn nog meer mogelijkheden!

Vul snel de enquête in op,

www.rzvnaarden.nl/formulieren/zee_enquete.htm

De enquête sluit op 31 december a.s.

Resultaten worden gepubliceerd in De Grommer.

Uitnodiging

Nieuwjaarsreceptie

Het bestuur van de Roei- & Zeilvereniging Naarden nodigt alle leden en hun introduc e(s) uit voor de Nieuwjaarsreceptie van de vereniging, die wordt gehouden op
Zondag 4 januari 2009 van 16.30 tot 19.00 uur,



in het 'Behouden Huys'.

Het bestuur hoopt velen van u dan te kunnen begroeten.

Na afloop van de receptie is er een gezamenlijk diner in,
Eetcafé 't Hert, Cattenhagestraat 12, Naarden (vesting)

In het zaaltje rechts naast de voordeur.

De prijs van het diner is € 27,50 p.p. excl. drank. Er kunnen maximaal 32 personen aanzitten. U kunt zich voor deelname aan het diner tot 1 januari per email opgeven bij Sander Kreukniet.

(s.kreukniet@planet.nl).

Reisverslag Frya 2008

Deel 2

Hella Fischer

Varen langs de beboste Oostkust van Zweden is een belevenis. Met de genua zeilen we tussen uitstekende rotspunten en eilandjes door. De route door de scheren is goed aangegeven, soms met een boei of vuurtoren maar ook met tekens op rotspunten. We komen ogen tekort en wijzen elkaar op bijzonderheden. 's Avond ankeren we in een beschutte baai tussen de sparrenbomen en komen bij van deze enerverende dag. De avond is koud, buiten blijven om op de zonsondergang te wachten zit er voorlopig nog niet in. Op onze route naar het noorden schuift het seizoen met ons mee. De seringbomen staan telkens net in bloei, wij hebben dus dit jaar een lange lente. Vastervik is onze volgende bestemming. Een gezellige stad met prachtige kerken en

oude houten huizen. We kopen materiaal om op rotsen te ankeren en een hek-anker haspel en vertrekken de volgende dag in noordelijke richting. De wind is hard 6 N/O en we moeten eerst tegen de Oostzeegolven opbeuken voordat we in de beschutting komen. Een lokale zeiler laveert met vol tuig tussen de rotsen door. Wij hebben de grootste moeite om de route in zicht te houden en zetten voor de veiligheid de motor bij. Na een heftig stuk schuiven we de beschutting van de rotsen binnen en komt Frya tot rust. We vinden een beschutte baai en gooien het anker uit. De rest van de dag rust en zon.

Het toeristenseizoen begint hier pas half juni en veel restaurants zijn nog gesloten. We hebben aanspraak genoeg. In de havens die we aandoen hebben we regelmatig contact met andere

Nederlandse ,Duitse of E ngelse Oostzeevaarders. We wisselen onze stoere verhalen uit en nodigen elkaar uit aan boord om haven en goed te delen. Sommigen komen hier al jaren en geven ons nuttige tips. Onderweg komen we ook een hoogbejaarde man tegen die in een kano de hele Zweedse kust wil verkennen. Geweldig toch? Tijdens een wandeling in St. Annaland horen we een Hollandse groet uit een van die prachtige tuinen komen en vervolgens worden we na een praatje bij het hek uitgenodigd op de waranda van Tonnis en zijn Zweedse vrouw. Tonnis woont en werkt al heel lang in Zweden. Op onze vraag of er hier nog robben en/of zeehonden voorkomen vertelt hij dat

deze er nog volop zijn maar meer in de buitenscheren. Zelf ziet hij regelmatig zeearenden en de herten en elanden bezoeken af en toe zijn tuin. Wij hebben al dit moois nog niet gezien maar houden hoop. Overladen met zelfgekweekte verse groente nemen we afscheid. De rotsen worden naar het noorden toe steeds hoger en ruiger. We nemen dan ook volop de tijd om dit gebied te doorkruisen en zien onze eerste zeearenden en een ravenkolonie. We begrijpen nu het gezegde ;zo awart als de raven. Zwarter kan echt niet! Enkele eilanden zijn in gebruik genomen door aalscholvers en dit is al vanuit de verte al goed te zien. Dode bomen en wit gepoepte rotsen zijn het resultaat van hun bewoning.



Jos van achter zijn buiskap in de zon, met blik op oneindig.

Jos Fischer

Navigeren in de scherenkust eist maximale oplettendheid. De ideale vaarlijn van een doorgaande waterweg staat goed aangegeven in de Zweedse kaart. De navigatie verloopt met vuurtorens met sectorlichten als richtpunt. Verder liggen er enkele rode en groene boeien en wat losse cardinalen. Gevaarlijke punten zijn bebakend. Varen op kaart en zicht blijft voor een kaaskop een onwennige zaak. De vele eilandjes en beboste rotsen maken het gebied onoverzichtelijk. Gelukkig hebben we tot nu toe steeds zeer helder weer. De diepte in de doorgaande geulen is doorgaans tussen de 5 en 30

meter. Enkele stukken zijn minder dan vijf meter diep. Wel kan naast de diepe geul binnen enkele meters een rots boven of onder water staan. Het blijft dus altijd opletten. Er is kans op ontmoetingen met kustvaarders.

Wij hebben diverse mensen gesproken die toch een rots geraakt hebben. Dit blijkt een traumatische ervaring.

Nachtmerries zijn geen uitzondering. Het blijft dus zaak constant scherp te zijn en elkaar scherp te houden. Naast de onmisbare papieren Zweedse kaart is het digitale kaartleesprogramma Maptech offshore dat wij op de boordlaptop hebben een zeer goede aanvulling. De positie en de koerslijn van



Hella aan het roer van de Frya.



De Frya als melkmeisje..

het schip worden op het scherm aangegeven en het programma zoekt automatisch de juiste kaart op. Door inzoomen kan in geval van twijfel zeer gedetailleerd de juiste positie worden geplotted en wordt snel duidelijk of we nog op de ideale vaarlijn zitten. De weersinformatie voor de scheepvaart is in Zweden karig. Slechts twee keer per dag wordt er via de marifoon een Engelstalig scheepvaart weerbericht voor de dag uitgegeven. Het kanalen overzicht per regio kan men soms in havens krijgen of als tweede mogelijkheid via internet downloaden. Gelukkig hebben we een Weatherman radiotelex aan boord die elke

dag de berichten van de Deutsche Wetterdienst opneemt, inclusief lange termijn prognoses. De draadloze internetverbindingen blijken in de havens nog spaarzaam aanwezig. Tot nu toe is het slechts in enkele havens gelukt om verbinding te krijgen. In Zweden kan men wel in elke bibliotheek na het tonen van de pas gratis internetten. De havens zijn over het algemeen goed uitgerust met walstroom, water en sanitaire voorzieningen, inclusief wasmachines en droger. Het ligtgeld is meestal lager dan in Nederland.

Wordt vervolgd.

Ontwikkelingen IJmeer

Fleur van Bladeren

Op woensdagavond 26 november gaf Cees Kurpershoek, lid van de KNWV-werkgroep IJmeer, voorafgaand aan de ALV een toelichting op de plannen en ontwikkelingen t.a.v. het IJmeer. Onderstaand een korte samenvatting.

Er zijn veel plannen met het IJmeer en Markermeer. Dit betreft plannen om te bouwen, oeververbindingen tussen Almere en Amsterdam of Noord-Holland aan te leggen en plannen om natuurgebieden te ontwikkelen. Deze plannen zullen consequenties hebben voor de watersport en daarom zit het Watersportverbond er bovenop. Eind 2009 zal een totaalvisie over het hele gebied Markermeer/IJmeer worden gepubliceerd. In de tussentijd zijn diverse organisaties voor behoud van natuur en milieu,

visserij en watersport druk bezig hun belangen gehoord te krijgen en in te brengen.

Met de ontwikkeling en bouw van IJburg II is inmiddels begonnen. Ter compensatie van het bouwen van IJburg I en II zijn er plannen om een omvangrijk 'oermoeras' aan de Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuizen aan te leggen. Voor de watersport zou het het minst hinderlijk zijn als dit moeras langgestrekt langs de dijk i.p.v. haaks op de dijk wordt aangelegd. Ook bij het PEN eiland moet een natuurgebied komen. De rij eilanden, waar eiland 't Hooft ten Noorden van Muiden bij hoort, zou moeten worden doorgetrokken langs IJburg zodat achter deze eilanden een stuk vaarwater geschikt voor kleine watersport zou ontstaan. De gedeputeerde van Flevoland wil ter hoogte van Pampushaven

ongeveer tot aan de kust van Noord-Holland gaan bouwen. Dit zou ernstige gevolgen voor de watersport hebben. Het lijkt voorshands echter niet zo waarschijnlijk dat dit plan ooit gerealiseerd zou worden, aangezien het gebied onder Natura 2000 valt.

Verder is er het plan om de SAAL-treinen (Schiphol, A'dam, Almere, Lelystad) veel vaker te laten rijden, ongeveer elke 10 minuten. In 2012 is ook de Hanzelijn klaar. Deze OV ontwikkelingen voeden de discussie of het huidige traject daar toereikend genoeg voor is, of dat een nieuwe brug of tunnel

nodig is. Almere wil graag de 'brug der bruggen' bouwen om internationaal aandacht mee te kunnen trekken. Dat zou een enorme brug van Pampushaven naar zo ongeveer Uitdam of Durgerdam moeten worden met een middendeel van 35 m. hoogte. Ook de ANWB zou hier voorstander van zijn (vanwege het mooie uitzicht). De watersportinstanties zijn van mening dat, indien zo'n oeververbinding er al zou moeten komen, het dan een tunnel zou moeten zijn. Eerder was het argument tegen zo'n tunnel dat dat duurder zou zijn dan een brug, maar toen werd nog gedacht aan een brug van ca. 12 meter hoogte.



De brug die Joretsma graag zou willen..

Nu echter gebleken is dat het een veel hogere brug zou moeten worden, geldt het omgekeerde. Zo'n brug zal duurder zijn dan een tunnel. Maar voor de plannenmakers geldt als nadeel van een tunnel dat je daarmee niet opvalt, want een tunnel is niet zichtbaar.

Milieudefensie is inmiddels een actie begonnen tegen het bouwen van de brug en van huizen vanaf Pampushaven. Mogelijk dat er in 2009 een landelijke manifestatie wordt georganiseerd waar ook de watersport dan bij betrokken wordt.

Tenslotte is er ook nog het plan om een seizoensafhankelijk waterpeil in te voeren om de waterkwaliteit te verbeteren.

De consequentie hiervan is dat de hoogte van de Hollandse Brug aan het begin van het seizoen 40cm lager is, waarna de waterhoogte door verdamping tijdens het seizoen dan zou dalen tot het huidige waterpeil. Maar dit plan zou ook enorme consequenties hebben voor de dijkhoogten en oeverbeschermingen. En in ieder geval zullen deze plannen ook niet vóór 2027 kunnen ingaan.

Onze vereniging zal de ontwikkelingen in de gaten blijven houden. En u kunt meer informatie vinden op enkele websites, nl. www.markermeerijmeer.nl, www.almere.nl, www.ijburg.nl en www.vbij.nl.

In 2009 zullen we gezamenlijk met Flevomare een,

cursus TKN

en mogelijk een

cursus Vaarbewijs II organiseren.

Exacte details zijn nog niet bekend.

Geïnteresseerden kunnen zich reeds melden per mail bij

Fleur van Bladeren (f.vanbladeren@planet.nl).

Meer informatie vindt u binnenkort op onze site

www.rzvnaarden.nl.

“Virus Nauticus”

Herman Meijers

Eigenlijk was alles al voorgeprogrammeerd. Vader kon van hout aardige dingen maken. Tijdens de oorlogsdagen 40-45 was speelgoed niet of nauwelijks te koop, dus vader werd op verjaardagen de leverancier. Het werden bootjes, bruggetjes en verder dingen om met water te spelen. Later werd een kano aangeschaft, een klein zeilbootje volgde en daarmee had het nautische virus zich onuitroeibaar in mijn genen genesteld (of waar virussen zich ook mogen bevinden).

Er volgde nu door omstandigheden jaren van afzien, geen bootjes, maar in mijn dromen speelden het nautisch virus nog steeds een dominante rol.

Beroepsmatig woonde ik langere tijd in Zwitserland. Na mijn terugkeer in Nederland, ik was inmiddels getrouwd, keerden de kansen. Aanvankelijk huurden we zeilbootjes, maar na

veel wikken en wegen werd het toch een eigen boot. En wel onze eerste platbodem: een schouwtje (Balk Elburg) van slechts 6.20m! Ik ben nooit meer zo intens gelukkig en onvoorstelbaar trots geweest als toen met dit mini bootje. Voor ons was dit het ultieme zeiljacht waarmee je ongetwijfeld alle zeeën kon bevaren.

Gelukkig ontmoeten we een aardige en verstandige sluiswachter die ons er voor behoedde om, terwijl het 7 Beaufort woei, het IJsselmeer op te gaan. Het was anders slecht met ons afgelopen. Maar goed, alle begin is moeilijk en het was toendertijd niet mijn sterkste kant om zeewaardigheid goed in te schatten.

Er volgden nog vele zeilboten, een zeeschouw (KOK Huizen), waarmee wij o.a.. onze eerste vakantie "buitengaats" beleefde. We voeren via de wadden naar Denemarken en daarmee werd

mijn virus voortaan 'licht gezouten'. Het volgend schip werd een Vikingbank (Vripack Yachting). Reizen naar Engeland, de Scillie eilanden, Normandië, de Bretonse kust met de vele eilanden tot in Spanje volgden. En het (zoute) virus groeide en groeide....

Er moest een reden worden gevonden voor een nieuw schip. Sneller, zeewaardiger, want met de Vikingbank moest met een aanlandige wind en een stevige golfslag de motor bij om vrij van de kust te blijven. Ik had inmiddels een aantal reisjes gemaakt met de (oude) Eendracht en daarmee vele ideeën opgedaan die ik op een eigen schip wilde verwezenlijken. Het werd een ontwerp van Koopmans

Ik had er 5 jaar voor nodig om door hem een schip getekend te krijgen waar mijn ideeën in waren verwerkt. Deze keuze heeft ons nooit gespeten. Het werd een juweel van een schip, waarmee we 9 jaar heel veel plezier hebben gehad. Het was genieten, op zijn tijd ook

afzien. Dan werd menig dure eed gezworen, nooit meer een voet aan boord te zetten. Maar het "virus nauticus" bleek weer krachtig genoeg om al de ontberingen te vergeten en dan werd de volgende reis weer gepland.

Helaas i.p.v. de volgende reis aan boord werd het een reis naar het ziekenhuis met alle gevolgen van dien. Uiteindelijk bleek mijn evenwichtsorgaan blijvend beschadigd en dat is niet zo praktisch met zeilen. Daarom niet getreurd, mijn "virus" bleek onaangetast. Tenslotte hadden we op onze zeilboten geleerd dat je je op het water ook zonder zeil kunt verplaatsen! Een motorboot dus! Is dat dan net zo leuk, of niet? We zullen zien.

Na veel zoeken en het lezen van tijdschriften, stootten we op een artikel in de Waterkampioen waarin een type motorboot zo geweldig naar voren kwam, dat we nieuwsgierig werden. In het bedoelde artikel ging het om een type Bilhammer. Een ont-

werp van de architect Beeldsnijder. De Waterkampioen noemde in het artikel het schip "top of the bill". Dat wilden we wel eens zien. Na een bezoek aan de werf besloten we dat we dit avontuur met een gerust geweten konden beginnen.

Na een jaar konden we "onze Bilhammer" bij de werf Vroegh & Alblas ophalen. Nu dacht ik dat manoeuvreren met een motorboot een soort spelen met speelgoed was, maar dan een tikkie groter. Zeker voor een "ervaren" schipper die jaren lang met een zeilboot alle kustwateren van Europa heeft bevaren was dit peanuts (enne een motorboot is eigenlijk zo iets voor "landlubbers"): NEE DUS!

Een motorboot laat zich sturen als een dragline, die stuurt ook met z'n achterwielen. Draai je het stuur naar rechts dan gaat de kont naar links en omgekeerd. Krijg dat maar eens in je kop als het voltallige werfpersoneel staat te kijken hoe de nieuwbakken motorbootschipper staat te klungelen (die vent

had toch zoveel ervaring met "echte" schepen!?!). Ha ha). Achteraf viel het allemaal reuze mee, gewoon zoals mijn wiskunde leraar altijd zei: "gewoon je boerenverstand gebruiken" en vervolgens het gashandel met fluwelen handschoenen bedienen.

En als je het manoeuvreren met zo'n petroleum kruiser onder de knie hebt is het varen dan het zelfde of tenminste vergelijkbaar met het zeilen?

Oppervlakkig gezien ja. Beide type schepen varen. Maar dat is dan ook de enige overeenkomst. Afgezien van technische aspecten is er een héél belangrijke factor: "het gevoel".

Voor een zeiler is het zeilen de bezigheid waar het om gaat. Het bereiken van een haven is slechts bijzaak. Het kan wel leuk of zinvol zijn, maar het gaat om het zeilen. Daar kun je uren en dagen mee bezig zijn, het verveelt niet. Natuurlijk is het binnenvaren van een haven steeds weer een belevenis en het gezellig in de kuip zitten met een goed glas, al dan niet in gezelschap van

echtgenoot(e) en/of vrienden, geweldig.

Het varen met een motorboot ervaren we echter als zijnde van een andere orde. Het plezier van het varen wordt bepaald door wat er "te zien" is om je heen en het aankomen in de haven, dat is het doel. Daar draait het om.

De mogelijkheden van een motorboot zijn zeker op de binnenwateren veel en veel groter. De vele reisverhalen die we in de watersportbladen in iedere uitgave weer kunnen lezen leveren hiervoor telkens opnieuw het bewijs. Wij hebben dan ook geleerd om deze mogelijkheden te gebruiken en zo héél veel plezier aan onze Bilhammer te beleven. Als wij echter een mooi klassiek gelijnd schip zien zeilen dan weten we het weer. "Echt" varen, dus niet slechts verplaatsen over het water, dat doe je eigenlijk alleen met een zeilboot.

Inmiddels zijn we weer 5 jaar verder. Ik ben nu een "echte" motorbootschipper geworden.

Is dat dan iets anders dan een "zeiler"? Voor mij niet, maar misschien dat een "zeiler" daar anders over denkt. Wij hebben wel vastgesteld dat we nu anders naar een motorboot kijken. Wij beoordelen onze boot dan ook duidelijk anders dan op het moment dat we tot de aanschaf besloten, vanzelfsprekend! Na een paar honderd uur te hebben rondgevaren en de boot onder al de mogelijke weeromstandigheden te hebben leren kennen. Wij begonnen dan ook meer en meer met elkaar te filosoferen wat we zouden willen veranderen, indien we nu zouden beslissen hoe ons schip er uit zou moeten zien. Laten we zeggen "het" begon langzaam te groeien en vaste vormen aan te nemen. Voor mij betekende dit, dat versterkt werd gesnuffeld in tijdschriften en het internet werd afgegraasd naar schepen en werven die "eventueel in aanmerking zouden kunnen komen", want van of voor nieuwbouw was in huize Meijers nog niet gesproken of zelfs maar gedacht, hoewel?...

Ik vond de motorboot, waarmee de redactie van het tijdschrift de Waterkampioen al enkele jaren het water in Nederland en in de buurlanden onveilig maakt, een goed concept, maar door haar afmetingen wel wat beperkt. Ik vond het dan ook wel wat merkwaardig dat er nauwelijks een werf te vinden is, die dit model verder uitgewerkt heeft, want dat zou naar mijn mening een populair en goed verkoopbaar schip opleveren.

Het intensief zoeken echter werd beloond, want op een goed ogenblik ontdekte ik dat een tot dat moment voor mij onbekende werf in Werkendam, "Scheepsbouwers Maritiem" een model in haar leveringsprogramma had wat een groter zusje leek van de Waterkampioen boot: "De Deeneplaat". Dat bleek het begin te zijn van een nieuwe boot!

Ik zocht contact met de werf vroeg om tekening, details, prijzen, alles wat maar beschikbaar was en kreeg ook alles waarom

ik had gevraagd, uitgezonderd de prijzen! Dat had voor ons een waarschuwing moeten zijn! Wij begonnen met diep nadenken en al de mogelijke voordelen en wensen t.o.v. ons eigen schip en de nadelen van een nieuwe boot te inventariseren. Al spoedig was duidelijk dat een bezoek aan de werf een noodzaak was voor het beantwoorden van de vele vragen waarvoor wij ons gesteld zagen. Een afspraak werd gemaakt. De eerste indruk van de telefonische contacten was "spaarzaam", het bezoek leverde een geheel ander beeld!

Heel duidelijk was dat we hier te maken hadden met "bootjesmensen", technische vaklui, deskundig en wars van commercieel geneuzel om de (toekomstige) klant in te pakken. We kregen een zestal schepen te zien van klanten, die hun schip voor de winterstalling naar de werf hadden gebracht. Ieder verschillend van het vorige, ieder schip met een ander verhaal over de eigenaar en zijn voorkeuren, maar iedere keuze door de werf op een technisch

verantwoorde manier uitgevoerd. Toen we na enkele uren op de werf te zijn geweest op weg naar huis reden, viel er een langdurige stilte. We moesten alles gezien en aanhoort te hebben eerst wat op adem komen.

Zonder iets te willen af te dingen op het vakmanschap van de werven waar voorheen een schip voor ons gebouwd werd, waren we beide van mening hier te maken te hebben met een superlatief in alle opzichten. Kortom we hadden nu nog slechts één "probleem", willen en kunnen we het benodigde geld voor een nieuw schip uitgeven. Want indien deze kwestie met ja kon worden beantwoord dan was het duidelijk waar het nieuwe schip gebouwd zou worden.

Het werd "ja", het schip is een variant van de Deeneplaat geworden, het type Esturion 13.50 (Esturion is de Portugese naam voor Steur en Steur is de naam van het water waaraan de werf ligt). Voorheen heette alle schepen welke Scheepsbouwers Maritiem

bouwden "Stevenvlet" en deze naam dekte de lading niet. Het waren geen vletten en een vlet heeft bovendien geen stevenbalk, dus voortaan Esturion + bijvoorbeeld in ons geval 13.50.



Een stevenvlet

De opdracht werd getekend in december, waarna de voorbereidingen tot de bouw vrijwel direct konden beginnen. Wekelijks bezochten we de werf: vele besprekingen betreffende onze wensen t.a.v. het interieur, het type en fabrikaat van de uitrusting te veel om op te noemen. Wij kregen een steeds completer beeld hoe de werf werkte en na ieder bezoek werden we bevestigd in de juistheid van onze keuze. Iedere werf waar wij tot nu toe mee te maken hebben gehad leverde een "custom build" schip of noemde het "semi custom build". Sommige vermelden dat vanzelfsprekend extra aandacht werd gegeven

aan het tegemoet komen van de wensen van de klant en meer van dit soort opmerkingen, maar in de praktijk hebben we hier bitter weinig van gemerkt.

Bij het huidige schip was dit van het prilste begin af aan totaal anders! Iedere bouwphase is nauwkeurig met de constructeur besproken, veelal in aanwezigheid van een of twee medewerkers die het werk moesten uitvoeren, geweldig! Het was een belevenis om "samen" met de werf de Esturion 13.50 te mogen bouwen. De werf had ons toestemming gevraagd om het schip op de BOOT tentoonstelling in Leeuwarden te mogen exposeren. Dit hield in dat de levertijd met enkele maanden werd overschreden, de oplevering zou dan pas na de beurs kunnen plaatsvinden. Hiertegen hadden we geen bezwaar, immers tijdens de wintermaanden hebben we andere plannen dan varen.

Wat leverde de werf ons: Een stalen rondspant schip, waarvan de huidplaten gejocheld

zijn, een ronde kont (makkelijk met manoeuvreren). De motor John Deere 160 pk. Koppeling met trolling valve en hydraulische pomp voor de bediening van de boeg- en hekschroef, het anker en het strijken van de mast en ondersteuning van de stuurpomp.

Zeer ruim bemeten drinkwater en brandstoftanks, dubbele besturing, voor binnen en buiten sturen. De elektrische uitrusting lijkt meer op een elektrische centrale dan op een boot te passen, (geheel volgens mijn wensen), de kombuis geschikt voor een ***kok! Het stuurhuis kan de kritiek van een verwend kapitein doorstaan en van overkomend groen water als het echt wild toe gaat hebben we niets te vrezen, alle vensters zijn voorzien van RAFA ramen. Dubbel glas met koude brug alles conform Lloyds en Veritas keur. Wat kan een man van 77 jaar zich nog meer wensen om, naar we hopen, nog lang en gezond samen met z'n vrouw te genieten van het "virus nauticus"?

Waterkwaliteit in het Gooien Eemmeer

W.P. van Erven Dorens

Wat is er mis ?

In de eerste plaats de blauwalgenbloei, die in de zomer drijflagen veroorzaakt, die door de wind in uithoeken van het vaarwater worden gedreven en daar door schimmels worden aangestast, stinken en blauw kleuren. We kennen het verschijnsel uit onze jachthavens en van de zwemstranden. De stinkende massa vergiftigt vissen en vogels en geeft aanleiding tot zwemverboden. Alleen Almere spendeerde in 2007 al 700.000 euro aan bestrijding van dit symptoom. Verder is het water, met name in het Eemmeer niet helder, zodat waterplanten wegens gebrek aan daglicht niet willen groeien in dieper water. Ook willen driehoeksmosselen in grote delen van de meren niet gedijen. Waterplanten,

driehoeksmosselen en kleine vissoorten vormen de voedselbron voor beschermde vogelsoorten in dit gebied. De visstand wordt overheerst door brasem maar andere soorten als spiering en snoek zijn zeldzaam, want ze hebben helder water en dekking door waterplanten nodig.



Wat zijn de oorzaken ?

Overmatige algenbloei wordt veroorzaakt door eutrofiëring, oftewel overmaat aan plantenvoedingsstoffen in het water.

Met name het fosfaatgehalte in Eem en Eemmeer is te hoog. Het slechte doorzicht (helderheid), ook weer in Eem en Eemmeer, wordt veroorzaakt door zwevend slib. Dat zijn kleine deeltjes (minder dan 3 micron) klei, silicaat of veen, die door hun afmeting heel langzaam bezinken en gemakkelijk worden opgewerveld. Op de bodem ligt een laag slib. Het opwerpen gebeurt in de eerste plaats door wind. De wind geeft het water een draaiende beweging in een verticaal vlak, die in ondieper water (1-3 meter) snel de bodem bereikt en het slib meeneemt. Aan het oppervlak zien we dan golven ontstaan. Ook wordt slib opgewerveld door voedselzoekende brasem of door binnenvaartschepen. Naast verminderd doorzicht, bemoeilijkt veel slib ook de voedselopname van driehoeksmosselen en het bevordert de verspreiding van fosfaten, die zich aan de slibdeeltjes hechten. Zwevende algen leveren ook een bijdrage aan het verminderde doorzicht.

Derde Nota Waterhuishouding
In 1995 werden daarin “Maximaal Toelaatbare Risico’s” (MTR-normen) geformuleerd voor een groot aantal stoffen, waaronder ook nutriënten. Die moesten in 2000 worden bereikt. Er werd echter niet aangegeven wat de bronnen waren, waar die zich bevonden en met welke maatregelen de normen bereikt zouden kunnen worden. Ze zijn dan ook niet bereikt.

Kaderrichtlijn Water 2000 (KRW)

Deze EU-richtlijn koos een andere benadering. Waterbeheerders kunnen hun eigen normen voor ecologische en chemische kwaliteit formuleren, maar moeten die wel voor 2015 realiseren. Eventueel kan, met een goede motivering, uitstel worden verkregen tot 2021 of zelfs 2027. Belangrijk vind ik de bepaling, dat de beheerder niet verplicht wordt het instromende water uit een bovenstrooms gebied te verbeteren. Alleen verdere achteruitgang

moet worden voorkomen. Rijkswaterstaat, als waterbeheerder van de Randmeren, droeg het formuleren van waterkwaliteitsnormen, die realiseerbaar en betaalbaar zijn, en waarvoor in de samenleving voldoende draagvlak bestaat, op aan de projectgroep BEZEM.

Projectgroep BEZEM

BEZEM staat voor :”Bestrijding Eutrofiëring ZuidelijkE randMerem “. Door middel van een scenariostudie kwam men tot waterkwaliteitsnormen die aan de eisen van realiseerbaarheid en betaalbaarheid voldoen. De bronnen van het hoge fosfaatgehalte vinden we in de Eemvallei. In de vorige eeuw was er sprake van overbemesting en intensieve veeteelt. Inmiddels zijn daar talloze maatregelen getroffen, maar

het uitspoelen van fosfaten uit overbemeste landbouwgronden zal zeker nog 50 jaar plaatsvinden. Een andere belangrijke bron van fosfaten zijn lozingen uit rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) in het gebied. Doordat fosfaten tegenwoordig uit de wasmiddelen zijn verdwenen is er al enige verbetering, maar nog niet voldoende. Tenslotte zijn er nog veel gemeenten met rioolwateroverstorten, die bij hevige regenval ongezuiverd afvalwater op het oppervlaktewater lozen.

In het Gooimeer is de fosfaatconcentratie nu al dicht bij het gewenste niveau. (0,11 mg/liter). Maar deze toestand is niet stabiel, want fosfaatrijker water, algen, slib en drijfvlagen komen uit het Eemmeer binnenstromen. De doelstellingen

Eigenschap	Thans	Doel
Fosfaatconcentratie	0,11 – 0,50 mg/liter	< 0,10 mg/liter
Doorzicht	40 – 80 cm	80 – 120 cm
Waterplantenbedekking	5 – 30 %	> 50 %
Chlorophyl-a (algen)	0,015 – 0,060 mg/liter	< 0,030 mg/liter

voor het gehele gebied zijn nu: De scenario's voor verbetering tonen maatregelen met verder toenemende kosten bij geringere marginale verbeteringen. Men hoopt de doelstellingen te bereiken met het "integraal" scenario waartoe een convenant is gesloten met het Waterschap Vallei en Eem en de gemeenten, waarin de meren gelegen zijn. Kosten totaal 120 miljoen Euro. Mochten onverhoopt de doelstellingen niet worden gehaald, dan moeten verdere (kostbare) maatregelen worden genomen bij de agrarische bedrijven in de Eemvallei.

Convenant 5 juli 2006

- Het Waterschap Vallei en Eem zal voor 2015 alle 7 Rioolwaterzuiveringsinstallaties in haar gebied van een 4e trap voor defosfatering voorzien. Investering 70 miljoen euro.
- Het Waterschap neemt in haar uitvoeringsprogramma voor bedrijven in de Gelderse Vallei de "nulbemesting langs waterkanten" en de "vermindering van mestgift op landbouwgronden" op.

- Het Waterschap inventariseert met de betreffende gemeenten in het gebied maatregelen voor sanering van overstorten en verschaft inzicht in effect en haalbaarheid ervan.

- Rijkswaterstaat neemt inrichtingsmaatregelen zoals:

- realisatie slibvangen,
- uitdunning van de brasemstand,
- stimulering waterplantengroei.

- Gemeenten verplichten zich bij te dragen aan brongerichte maatregelen zoals:

- afkoppelen straatkolken en hemelwaterlozingen van de riolerings,
- eliminatie van rioolwateroverstorten,
- hondentoiletten, vuilwatertanks en elimineren van niet-aangesloten huishoudens.

- Gemeenten zullen ook effectgerichte maatregelen nemen zoals:

- afschermen van drijfslagen met drijvende schermen, bellen-schermen e.d.
- afzuigen van blauwalgconcentraties.

Baggeren

Deze maatregel is niet opgenomen in het convenant, maar maakt wel deel uit van het scenario “integraal”.

Rijkswaterstaat is thans bezig met het nautisch baggeren van de vaargeul door het Eemmeer, waarbij het baggerslib wordt gebruikt voor natuurontwikkeling bij de “Dode Hond”.

Nautisch baggeren van Eemmond/Eem en het onderhoudsbaggeren en ecologisch baggeren in het Eemstroomgebied zijn verant-

woordelijkheid van de Provincies Utrecht en Gelderland. In totaal 550.000 kubieke meter. De kosten zijn uiteraard een probleem, maar ook het storten van het baggerslib. Zolang daarvoor geen oplossing wordt gevonden zal de fosfaatdoelstelling niet worden gehaald. Reden waarom ik niet categoriaal tegen het benutten van zandwinputten ben, uiteraard onder goede randvoorwaarden.



Blauwalg zomers een plaag.

Slibvang

Op 9 oktober 2008 vond een workshop plaats, waar over de verschillende mogelijkheden werd gediscussieerd.

Rijkswaterstaat zal nu de Staatssecretaris van Min. V & W adviseren de bestaande vaargeul door het Eemmeer verder te verbreden. en verdiepen. Mogelijk verbredingen op plaatsen waar nu de grootste sli-baanvoer wordt geconstateerd.

Fonteinkruid

In de Oostelijke Randmeren is door het project IIVR-BOVAR reeds een serie maatregelen genomen, die helderder water opleverden. Waterplanten bestaan daar uit vele soorten, waarbij echter het fonteinkruid overheerst. Deze plant groeit van een diepte van 2 – 2,5 meter naar het oppervlak en veroorzaakt daar drijvende velden, die varen, zwemmen en vissen onmogelijk maken. Er werd bedongen, dat er nu jaarlijks 50 hectare wordt gemaaid, maar dit is bij lange na niet voldoende. Als dit in het Gooi- en

Eemmeer niet kan worden voorkomen, zal daar een voldoende hoog budget voor jaarlijks maaien moeten komen. Op den duur schijnen laagblijvende waterplanten (kranswieren) het fonteinkruid weer te verdringen, zoals zou blijken uit ervaringen in de Gouwzee. Daarmee zijn zowel natuur als recreatie gediend. Maar het zou beter zijn als de fase met fonteinkruid kan worden overgeslagen!



W.P. van Erven Dorens

BESTUUR



Voorzitter

W.A.F. (Sander) Kreukniet
Muurhuizen 138a, 3811 EM, Amersfoort (033) 465 20 78



Secretaris

W. (Wim) Postma
Cort van der Lindenlaan 9, 1412 BW, Naarden (035) 694 07 51



Penningmeester

M. (Marc) Poelmann
Bikbergerweg 48, 1272 PN, Huizen (035) 526 51 05



Lid

M.L. (Bert) Piels
Ransuil 5, 3435 GM, Nieuwegein (030) 604 81 28



Lid

F.A. (Fleur) van Bladeren
Looiersgracht 32 III, 1016 VS, Amsterdam (020) 320 24 68



Lid

H.T.M. (Riekie) Menting-Engelaar
Lothariuslaan 11, 1402 GE, Bussum (035) 693 55 98

COMMISSIES en WERKGROEPEN *(voorzitters cursief)*

Clubhuiscommissie *C. (Kick) van Bladeren, W.P. (Wim Piet) van Erven
Dorens, M.G. (Iet) Kuhn-Dura.*

Jeugdcommissie *M.J. (Mick) Hoogeveen, L.E. (Ludi) Smeele,
G. (Gerard) Burgers, M.L.M. (Maarten) van Kleef,
W.K. (Wim) van Tol, J.F.R.M. (Jaap) van der Grind*

Kascommissie *T. (Thera) van Erp, H.N.P. (Hans) van Rensen, W.P.
(Wim Piet) van Erven Dorens*

Ledenadministratie *R.A. (Richard) Menting, P.bus 5145, 1410 AC Naarden*

Redactie De Grommer *J. (Judith) van den Akker, M.L. (Bert) Piels*

Toervaren *F.A. (Fleur) van Bladeren, M.L. (Mieke) Jaspers-
Parlevliet,*

Wedstrijdcommissie *T. (Tjeerd) Vos, R.H.L. (Rob) van den Akker,
D.A. (Dingeman) Boogert, F. (Frank) Hobbelen,
M.L. (Bert) Piels, R. (Roel) Wever*

Zeezeilcommissie *T.H. (Thea) Stam, J.H.P. (Jos) Fischer,
C. (Cuno) Duursma, R.A. (Richard) Menting*

Zeeroeicommissie *J.W.L.H. (Joop) Croonen, J.H. (Jan) Jaspers,
O. (Onno) van Steenwijk*

CWO-gemachtigde *F.R. (Frank) de Meulemeester*

KNWV werkgroep **Zuidelijke randmeren:** *W.P. (Wim Piet) van Erven
Dorens, H. (Herman) Maillette de Buy Wenniger*

KNWV werkgroep **IJmeer:** *Aletta Luchtenborg, Jan Willem Leusink*

Redacteur website *P.M. (Nelleke) van Bladeren-Viëtor*

Website **www.rzvnaarden.nl**

Zie de ledenlijst voor adressen of telefoonnummers.