



het bestek



## ReStart Jachtservice

Inbouw, verkoop, reparatie en onderhoud van binnen- en buitenboordmotoren. Ook voor uw overige technische installatie.



### Bij u in de regio!

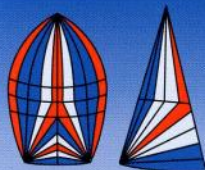
Alles voor uw scheepsmotoren.

Kom nu naar de vestiging  
in de **Marina Stellendam**

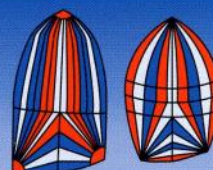
Marina Stellendam  
Deltahaven 71  
3251 LC Stellendam

[www.restartjachtservice.nl](http://www.restartjachtservice.nl)  
[info@restartjachtservice.nl](mailto:info@restartjachtservice.nl)

Tel. (0187) 490 489  
Fax (0187) 490 535  
Mobiel 06.511 266 91



## "HET TEAM"



### IN KWALITEIT EN SERVICE



SAILMAKERS  
AGENT

[www.vanvlietzeilen.nl](http://www.vanvlietzeilen.nl)

POSTBUS 236 • 3240 AE MIDDELHARNIS • WESTHAVENDIJK 10  
TEL 0187 - 483790 • FAX 0187 - 486810 • [info@vanvlietzeilen.nl](mailto:info@vanvlietzeilen.nl)



# 156

## april 2010

	<b>Het Bestek</b>		
Officieel orgaan van:		Van uw redactie	2
WSV-Haringvliet te Hellevoetsluis		Van uw voorzitter	3
aangesloten bij Het Watersportverbond		Lopende agenda	4
		Uitnodiging ALV	5
		Bestuursmededelingen	6
		<i>Verslag ALV</i>	
<b>Correspondentieadres:</b>		Jaarverslag 2009	12
Postbus 26,		Jaarrekening 2009 in kort bestek	14
3220 AA Hellevoetsluis		Nieuwjaarsreceptie 2010	22
Girorekening 70 81 60		Haringvliet genomineerd voor Blauwe Vlag	24
t.g.v. WSV Haringvliet		Met dank aan	26
		<i>Peter de Weerdt</i>	
<b>Redactie:</b>		Even voorstellen	26
zie adressenlijst		<i>Hennie Daniëls</i>	
		<i>Peter de Vos</i>	
<b>Ereleden:</b>		Nieuws uit het Kanaal	28
J.H. Stam		Nieuws uit de Heliushaven	33
J. Schutter		<i>Lijst van Zelfwerkzaamheid</i>	
H.G. Geist		Nieuws van de Jeugdcommissie	35
J.H. Dekker		Nieuwe RIB voor WSV Haringvliet	36
S.C.J. van Hagen		Aankondiging jeugdweekend 5 en 6 juni 2010	38
L. van der Klooster		Aquakidzzzzzz	39
H.G. Sasz		Nieuws van de Evenementencommissie	42
G. Engler		Openingstocht naar de Put van Tiengemeten	43
F. Keller		Uit de regio	45
C. Dekker		BoekenBoot	47
F. d'Achard van Enschat		<i>Red jezelf-veilig zeilen op groot water</i>	
		<i>Boordboek Noodprocedures</i>	
<b>Omslagontwerp</b>		KNRM, alleen het beste is goed genoeg.	49
Bart van Leeuwen		De verhalen van Michelle Blaauw van de KNRM	51
Jan Looy		Miss Verstand en H. Nekkig	52
		De reddingsdienst langs zij	54
<b>Druk</b>		Zet ICE in je mobiel, als de nood aan de man is	59
drukkerij Kranse Sommelsdijk		Als 't mis gaat: brand, storm, aanvaring	60
		Koolmonoxide, zeer giftig en vernietigend!	66
		Is de boot nog wel van u?	69
Niets uit deze uitgave mag op enigerlei wijze worden overgenomen zonder uitdrukkelijke toestemming van de redactie		Koken met de riemen die je hebt	71
		Zeilend naar warmere streken (2)	73
		Adressen	77
		Nieuwe leden/Geen lid meer	80
		Een gedichtje ter overdenking	80
Het verlenen van toestemming tot publicatie in deze uitgave strekt zich tevens uit tot het in enige vorm elektronisch beschikbaar stellen.		Bijlages:	
		<i>Veiligheidsbijlage</i>	
		<i>Ligplaatshouders 2010/Verzoeken- en wachtlijst/</i>	
		<i>Bedieningstijden Sluis door Voorne</i>	

**Sluitingsdatum Bestek 157 :**

**15 mei 2010**

## Van uw redactie

---

‘Dan draait de wind tegen en wakkert verder aan. Voor de hele Noordzee volgen stormwaarschuwingen. De golven staan recht overeind: ze weten niet meer welke richting ze uit moeten rollen. De zee kookt. Het is angstaanjagend. Van slapen komt niets meer. Eten koken wordt levensgevaarlijk. We gaan over op zeekaak en raken vermoeid. Dit houden we niet zo erg lang meer vol en vooruitzichten op beter weer zijn er niet. Ondertussen staat de zon hoog aan de hemel. Het lijkt wel kermis in de hel. De storm slaat de toppen van de golven, schuim jaagt over het water, lange strepen trekkend in de lucht. Op de golftoppen maakt de boot snelheid om daarna, als er achter een golf niets meer blijkt te zijn, met een enorme klap naar beneden te storten en enigszins afgestopt te blijven liggen, waarna het spel opnieuw begint. Een zware windstoot ramt de zeilen en schuimende golven ranselen de romp. Het schip helt ver over en ligt dan weer gestopt.’ (Uit het door mij geschreven boek: *De verleidelijke zee, zout en zoet*)



Storm op zee, veel langeafstandszeilers zullen dit meegemaakt hebben. Het is niet leuk, je zoekt het niet op, maar het kan je gebeuren, zeker als je een aantal dagen achter elkaar dag en nacht op zee vaart. De weersvoorspellingen zijn dan minder betrouwbaar. Als je schip in orde is, zich goed gedraagt, en jezelf en de bemanning tegen een stootje kunnen, blijft er niet veel meer over dan een “vervelende” ervaring waar je veel van kunt leren. Trots klinkt vaak achteraf: ‘We hebben het weer gefikst!’ U kunt dan opgelucht en welverdiend een glaasje op de goede afloop nemen. Toch zijn er ook situaties waar je niet zo snel overheen bent: een (bijna-)aanvaring met de grote scheepvaart bijvoorbeeld. Veel gebeurtenissen zijn te voorzien, veel is te voorkomen, maar sommige dingen overkomen je. Met dat laatste heb ik veel moeite. Ik weet dat het erbij hoort, dat risico’s bij het leven horen. Van te voren lijkt het nog niet zo erg, theoretisch is het te beredeneren. Het wordt pas een probleem als je meemaakt dat een ander jou, je bemanning en jouw schip onnodig in groot gevaar brengt. Zulke situaties moet je verwerken, zulke ervaringen kosten tijd. Wat de grote scheepvaart betreft die moet je uit de weg blijven. Op de Enkhuizer Zeevaartschool zei iemand ooit: ‘Ga er maar van uit dat er of niemand op de brug is, of dat de stuurman in zijn stoel zit te slapen, of dat hij dronken is.’ Zou dat waar zijn? Ga er toch maar van uit!

Dit nummer en gedeeltelijk het volgende staan in het teken van Veiligheid op het water. U leest u over reddingmiddelen, brandpreventie, reisvoorbereiding, EHBO-aan-boord, instrumenten die de veiligheid dienen, scheepsdocumenten enz., enz.. Een en ander wordt geïllustreerd door een waar gebeurd verhaal en/of illustraties. Het is veel, maar laat u niet ontmoedigen. Natuurlijk kunt u niet alles voor zijn en natuurlijk kunt u ook in een noodsituatie terecht komen als u uw zaakjes helemaal voor elkaar hebt. Probeer dan tenminste niet in paniek te raken en neem maatregelen. Welke? Van te voren kunt u hier al over nadenken! Vanzelfsprekend kan in een themanummer Veiligheid een artikel over de KNRM niet ontbreken. De KNRM schrijft zelf het een en ander onder de naam Michelle Blaauw. Van haar heeft u vast al vaker iets gelezen. Al met al: Bewaar dit Bestek aan boord, in ieder geval de speciale bijlages!

Een veilige vaart toegewenst, *Ria Peelen*.

---

## Van uw voorzitter

### De kou is eruit

In de laatste week van februari vroeg een nieuwslezer in een van de journaals aan de weerman of de winter nog lang zou duren. Deze antwoordde: 'De kou is eruit.' Een betere voorspelling heb ik nooit gehoord. Sneeuw en ijs zijn leuk, maar op een gegeven moment moet het wel over zijn. Het nieuwe vaarseizoen wacht en er is nog genoeg te doen. Ook op een ander vlak was de voorspelling juist. Na veel onderhandelen is het huurgeschil met de Gemeente eindelijk geslecht. Op 26 februari j.l. is door de



foto: Ria Peelen

partijen een nieuw huurcontract ondertekend. In velerlei opzichten een historisch moment. In de bijna 50 jaar dat onze vereniging bestaat zijn verschillende besturen 10 jaar bezig geweest een overeenkomst met de Gemeente te sluiten. Ter illustratie: het heeft slechts drie jaar gekost om het Kanaal door Voorne te graven! In die tijd hebben we een stoet van wethouders, ambtenaren, projectbureaus en adviseurs voorbij zien komen. Maar na een lange winter heeft het college uiteindelijk het inzicht herwonnen dat de watersportverenigingen voor Hellevoetsluis van belang zijn. Dit was overigens in januari 1961 al het motief om onder leiding van de heer Geist, de voorzitter van VVV Hellevoetsluis, onze vereniging op te richten.

Ook historisch is dat de verenigingen als één partij hebben onderhandeld. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid dat de Gemeente een billijk tarief vraagt voor het Kanaal en een gebaar maakt naar WVH, om de verhuizing van het Groote Dok naar het Kanaal mogelijk te maken. Zowel WVH als Waterman-Hellevoet, leveren op hun beurt een bijdrage aan WSV Haringvliet, zodat wij kunnen herschikken in het Kanaal. Om de cirkel rond te maken staat onze vereniging ruimte af om plaats te maken voor WVH. Het allerbelangrijkst is dat er een huurovereenkomst is gesloten voor de komende 20 jaar! Dit geeft ons de mogelijkheid, de noodzakelijke investeringen te kunnen doen. Ons 50-jarig bestaan in het Kanaal is veilig gesteld maar ook het 70-jarig jubileum van de vereniging kan in het Kanaal gevierd worden.

Vanaf nu gaan we aan de slag om een nieuwe haven te bouwen in het Kanaal. Het is de bedoeling dat deze kwalitatief vergelijkbaar wordt met de Heliushaven, die inmiddels genomineerd is voor de Blauwe Vlag. Kortom een betere start van het nieuwe seizoen kunnen we ons niet wensen.

*Ad Brinkman, Voorzitter WSV Haringvliet.*



ART

De kou is er nu toch wel uit!?!

## Lopende agenda

<b>april</b>	
9-10 april	boten in het water
17 april	opruimen van de stallingsruimte 10-13 uur
<b>28 april</b>	<b>algemene voorjaarsledenvergadering</b>
<b>mei</b>	
<b>8-9 mei</b>	<b>openingstocht</b>
<b>juni</b>	
19 juni	rondje Tiengemeten Willemstad i.s.m Hellevoet-
sluis	



Kalender van de zeilwedstrijden op het Haringvliet zie [www.haringvlietwedstrijden.nl](http://www.haringvlietwedstrijden.nl)

HET BESTUUR VAN ONZE VERENIGING NODIGT U VAN HARTE UIT VOOR  
**DE ALGEMENE VOORJAARSLEDENVERGADERING.**

De voorjaarsvergadering wordt gehouden op **woensdag 28 april 2010**  
in **Bar Restaurant CITTA ROMANA, Parkweg 1 te Hellevoetsluis**, aanvang **20.00 uur**.

U bent van **19.30 uur** af welkom.

Als gebruikelijk is er voorafgaand aan de vergadering vanaf 19.30 uur voor nieuwe leden gelegenheid kennis te maken met elkaar, het bestuur en met andere leden.

**AGENDA**

1. Opening en mededelingen door de Voorzitter
2. Aandacht voor onze overleden verenigingsleden
3. Verslag van de najaarsledenvergadering van 26 november 2009. Gepubliceerd elders in dit blad
4. Stand van zaken t.a.v. Haventarieven in het Kanaal.
5. Jaarverslag van de Secretaris. Gepubliceerd elders in dit blad.
6. Financieel jaarverslag over 2009 en verantwoording door de Penningmeester. Gepubliceerd elders in dit blad
7. Verslag van de Kascommissie.
8. Décharge.
9. Verantwoording van en mededelingen door de Havencommissarissen:
  - a. Heliushaven.
  - b. Kanaal door Voorne.
10. Voorstel om de tarieven jaarlijks te indexeren.
11. Mededelingen door de Adviseur voor Milieu- ARBO-zaken.
12. Verantwoording van en mededelingen door de Wedstrijd- & Jeugdcommissaris
13. Verantwoording van en mededelingen door de Hoofdredacteur van het "Bestek".
14. Verkiezingen en benoemingen.
  - a. Van de leden van het Bestuur is de Havencommissaris Kanaal aftredend en herkiesbaar. Het Bestuur stelt voor Martin Veerdig voor deze functies te herkiesbaar.
  - b. Wedstrijd en Jeugdcommissaris: Robert Douma is aftredend en herkiesbaar. Het Bestuur stelt voor hem te herkiesbaar.
  - c. Geschillencommissie: De gehele commissie is aftredend. Alleen Renee Mahieu is herkiesbaar. Het Bestuur stelt voor hem te herkiesbaar en vraagt vier nieuwe leden.
  - d. Leden van de Havencommissie Heliushaven: Hans van Crugten en Henk Ruhl zijn aftredend en herkiesbaar. Het Bestuur stelt voor beiden te herkiesbaar.
15. Vooruitblik door de Evenementencommissie.
16. Rondvraag.
17. Sluiting

Na afloop hopen wij elkaar nog aan de bar te treffen om "na te kaarten" en gezamenlijk van een drankje te genieten.

Tot de 28<sup>e</sup> april!

## Bestuursmededelingen

### *Verlag Algemene Ledenvergadering*



**Datum:** 26-11-2009  
**Aanvang:** 20.00 uur  
**Plaats:** Citta Romana  
**Aanwezig:** 58 leden

#### **1. Opening**

Ad opent de vergadering en heet iedereen welkom en in het bijzonder de ereleden. Iedereen wordt verzocht zijn aanwezigheid te vermelden op de presentielijst. Ria Peelen, Hans van Crugten, Frits en Alda Langstraat, Leo Verhart en Peter Naber hebben vooraf aangegeven niet aanwezig te kunnen zijn. Hans van Rieven heeft doorgegeven later te komen,

#### **2. Notulen van de Voorjaarsledenvergadering van 29 april 2009 en van de extra algemene ledenvergadering van 10 september 2009.**

De notulen van beide vergaderingen worden goedgekeurd.

#### **3. Aandacht voor onze overleden verenigingsleden**

Een moment van stilte wordt in acht genomen ter herdenking van de leden Wout van Vugt, Eric Meerman en Francois Jannis Boone die in het afgelopen jaar zijn overleden.

#### **4. Mededelingen van de Voorzitter.**

##### *Ontwikkelingen Kanaal:*

Ad geeft een korte samenvatting van de afgelopen jaren.

In het najaar van 2008 werd de huur van het Kanaal opgezegd door de Gemeente, ondertussen is er veel onderhandeld. Dit bleef tot voor kort zonder resultaat, er is zelfs een wethouder afgetreden. Onlangs zijn de verenigingen en de Gemeente tot een akkoord gekomen. We mogen in het Kanaal blijven voor een periode van 20 jaar. Hoewel het veel werk is geweest om tot deze overeenkomst te komen, begint het eigenlijke werk nu pas. De gehele haven moet opnieuw worden ingedeeld en ingericht. Maar: we kunnen onze blik weer op de toekomst richten.

##### *Plannen Watersportbond*

De zaterdag voorafgaand aan onze ALV is er een ALV geweest van het Watersportverbond.

Ad geeft hiervan een samenvatting:

in de ALV is het jaarplan én de begroting van het watersportverbond besproken. De leden pleitten nogmaals voor een sluitende begroting. De aanwezige verenigingen gingen uiteindelijk akkoord met de begroting van 2010 en met de instelling van een Taskforce. Deze Taskforce gaat zich verdiepen in hoe de financiële toekomst van het Watersportverbond er uit moet zien, met aandacht voor de in de ALV gestelde vragen; net als vorig jaar is besloten de Ecotax bedragen tot uiterlijk 28 februari 2010 renteloos te lenen van de verenigingen, om zo in de liquiditeitsbehoefte van het verbond voor de maanden december en januari te voorzien;



Minister Verburg heeft afgezien (voorlopig) van de Vaarbijdrage.

Ad raadt aan de vernieuwde website van de bond eens te bekijken, er is allerlei nieuws en informatie te ontdekken, enz.

#### *Inspectie DCMR.*

Ad wijst op het belang van het goed naleven van de milieuregelingen. Bij nalatigheid of overtredingen zijn de consequenties voor de vereniging ernstig, ook financieel. Moedwillige en/of veelvuldige overtredingen kunnen roeyement tot gevolg hebben! Ad roept op tot onderlinge sociale controle, ook ten aanzien van het afspreken van schepen met kraanwater en ander ongewenst gedrag.

#### *Nieuwsbrieven & e-mailadressen.*

Het bestuur stelt voor om vanaf nu een nieuwe werkwijze te volgen: met de factuur van 2009/2010 zal een formulier meegestuurd worden. De leden worden verzocht dit formulier te gebruiken voor het actualiseren van hun gegevens aangezien e-mailadressen en mobiele nummers nogal eens wisselen. Ook de actuele beschikbaarheid/belangstelling voor bestuur- en commissietaken kan men hierop aangeven.

#### *Ingekomen stuk:*

Een brief van de heer P. van Zwieten betreffende het beleid t.a.v. Campers.

In het kort:

De brief geeft een pleidooi voor het overnachten in campers op het parkeerterrein van de Heli-us. Ad licht het standpunt van het bestuur, om Campers niet toe te staan tenzij als vervoermiddel: we zijn een watersportvereniging en geen camping; het ontbreekt ons aan voorzieningen, beheersbaarheid en controle op campers van buitenaf; er is een goede camping met uitstekende voorzieningen vlakbij. Ad geeft aan dat indien de leden dit wensen, dit punt inhoudelijk besproken kan worden op de ALV in het voorjaar van 2010.

#### **5. Mededelingen door de Adviseur voor Milieu- en ARBO-zaken.**

Erik legt uit wat het Kwaliteitskeurmerk voor Havens "Blauwe Vlag" inhoudt, wat de criteria zijn waaraan we moeten voldoen, en wat de stand van zaken is. We zijn als WSV Haringvliet in de Heliushaven de eerste verenigingshaven aan het Haringvliet die in aanmerking komt voor de Blauwe Vlag. Dit geldt vooralsnog alleen voor de Heliushaven en (nog) niet voor het Kanaal. Ad feliciteert de Havencommissie met dit resultaat.

#### **6. Mededelingen door de Havencommissaris Heliushaven.**

*Winterstalling.* Joep vertelt dat we dit keer minder schepen op de kant hebben dan vorig jaar. Er zullen controles worden gehouden op de naleving van de regels m.b.t. de bokken. Het knippen en scheren is zo goed als vol, zes boten. Voor komend jaar komt er een apart formulier knippen en scheren, om meer duidelijkheid te geven omtrent de definitie van knippen en scheren en de tarieven. Hoewel er dit jaar minder schepen op de wal staan, staat het parkeerterrein toch vol. Hoe dit kan zal worden onderzocht.

#### *DCMR.*

Vanaf 2008 hebben we geen milieuvergunning meer, maar vallen we onder het Activiteiten-Besluit, met de bijbehorende controles. Onlangs is er zo'n controle geweest, we doen geen dingen verkeerd, behalve: de aanwezigheid van enkele gasflessen, deze worden weggehaald door de eigenaar, en de aanwezigheid van benzinetanks in de boten van het jeugdzeilen. Hiervoor

zullen we een aparte opslag/stalling moeten realiseren. Joep benadrukt dat we gezien worden als een bedrijf. Onze milieuruimte werd positief beoordeeld: deze was kort tevoren opgeknapt. Joep roept op het afval wat netter te scheiden. Als we zo doorgaan kost het veel geld en levert het problemen op met de milieu-inspectie. De parkeerplaats wordt gezien als één grote afsputplaats. Dat houdt in dat schrappen met de stofzuiger moet gebeuren en dat vuil direct opgeruimd dient te worden. Joep waarschuwt de leden dat bij het niet naleven de boetes fors zijn, deze kunnen oplopen tot € 30.000, -. Dit zou jammer zijn want dat geld kunnen we beter zelf gebruiken. Bovendien kan zo'n boete krachtens de wet op bestuursaansprakelijkheid tot een veroordeling leiden.

#### *Werkzaamheden Heliushaven.*

In het kader van de Blauwe Vlag zijn brandblussers geplaatst en er komen meer trapjes. Joep geeft een overzicht van de stand van zaken bij de zelfwerkzaamheidsprojecten. De E-steiger moet volledig gerenoveerd worden, het loopdek van de D-steiger is veel eerder dan verwacht aan vernieuwing toe. Het oude toiletgebouw is nagenoeg op orde, de bouw aanvraag voor een nieuw toiletgebouw loopt. We hebben van BP afgekeurd leidingwerk gekregen voor het vernieuwen van de meerpalen van de A-steiger. Joep roept een ieder die tips heeft voor meer van dit soort materiaal, op om zich te melden, we kunnen het goed gebruiken. Gezien de kosten die dit alles met zich meebrengt, is een verhoging van de tarieven in de Heliushaven noodzakelijk. Joep bedankt Riet, Hans, Kees, Frank, Henk, Jan en Frits voor hun inzet.

Frans de Bloois stelt voor een AID aan te schaffen. Joep antwoordt dat we dat inderdaad doen. Riet gaat hiervoor een cursus volgen. De AID en de verbanddoos worden centraal ophangen bij de ingang van het toiletgebouw in de *Bonte Os*.

Peter de Weerdts vraagt wat we met de breedte van de boxen doen i.v.m. de toenemende breedte van de schepen. Joep antwoordt dat dit de aandacht heeft.

Voorstel: een drijvend toiletgebouw realiseren. Deze optie wordt overwogen.

Kees Vink vraagt naar het gebruik van de poepsurper in dit seizoen. Wordt er overwogen om een eigen poepsurper te plaatsen in de Heliushaven? Ad antwoordt: het loopt niet storm, in de eerste maanden tot en met juni is er 3 á 5 keer gebruik van gemaakt.

#### **7. Mededelingen door de Havencommissaris Kanaal door Voorne.**

Martin Veerdig geeft ons een overzicht van de aanstaande herindeling van het Kanaal en de tijdsplanning. Er zijn grofweg twee opties: de steigers dwars op de wal of de steigers parallel aan de wal, waaraan de schepen dwars op de vaarrichting liggen. Deze indeling is economischer, hoewel er nog wel wat puzzelwerk nodig is om voldoende manoeuvreerruimte te houden.

Vraag: Kan de wal het aan als er vlak onder de wal wordt gebaggerd om het Kanaal op diepte te brengen en te houden? Waar laat je het afval? Hoe komen hulpverleners snel ter plaatse bij lange steigers? Kunnen we dit eens met de brandweer bespreken? Ad antwoordt: we spreken veel met de gemeente, deze heeft bovendien toegezegd eventuele vergunningen zoveel mogelijk te bespoedigen.

Vraag: Hellevoetsluis wil geen toiletgebouw. Hoeven wij het dan ook niet? Ad antwoordt dat dit een terugkerende vraag is: Wat doe je samen? Wie doet welke investeringen? Moet je Waterman daar ook bij betrekken? Heeft het zin om één vereniging te vormen voor het Kanaal? Over het algemeen willen de verenigingen toch zelfstandig blijven met een eigen identiteit. Waar mogelijk trekken we samen op.

Vraag: Wordt alles op bestuursniveau besloten of hebben de leden ook inspraak? Ad antwoordt dat het

eindvoorstel eerst ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de leden.

Vraag: Wordt bij de indeling van het Kanaal gelet op de scheepsafmetingen van de toekomst? Ad antwoord: ja. Dit betekent bredere boxen en gemiddeld iets langere boxen. Betreffende de diepgang van toekomstige schepen: de gemeente is verantwoordelijk voor het op diepte houden van het Kanaal, en voor de afvoer van de bagger. We streven naar een gemiddelde diepgang van 4 – 4,5 m. We proberen om de diepgang op te nemen in het contract, met name de diepgang langs de wal.

#### **8. Mededelingen door de Wedstrijd- & Jeugdcommissaris.**

Robert Douma blikt terug op 2009, blikt vooruit naar 2010 en bespreekt een punt van personele aard. De samenwerking met de buurverenigingen is dit jaar heel goed gegaan. Wel is gebleken dat alle drie de verenigingen deels dezelfde, dubbele dingen doen. Er zullen voorstellen volgen over een formelere opzet, zodat dit wordt voorkomen. Men is bezig om actief te bouwen aan een jong verenigingskader, door het opleiden van instructeurs en begeleiders volgens het CWO systeem. Het beleid voor 2010 is om door te gaan met opleidingen, wedstrijden, trainingen, jeugdweekends en begeleid zeilen. Hierbij zijn kwaliteit, continuïteit, veiligheid en materialen belangrijke punten. Het plan voor 2010 staat op de website. De samenwerkende regio Rotterdam van het KNWV heeft ons gespot en wil nauwer met ons samenwerken. Robert bedankt Arie, Mark, en Peter de Weerd. Peter gaat na negen jaar stoppen met zijn werk voor de Jeugdcommissie. Robert overhandigt namens de vereniging een cadeau aan Peter.

Frans de Bloois vraagt naar een financiële onderbouwing van het jeugdzeilen, hoeveel jeugdleden leiden we op en hoeveel kost dit? Is het mogelijk om inzicht te krijgen in de manier waarop het geld besteed wordt aan boten en volgboten? Robert antwoordt: we hebben momenteel zo'n 30-40 jeugdleden, de meesten hebben ouders met een eigen schip. De Penningmeester biedt aan dit 1 op 1 toe te lichten. Felix Keller houdt een gloedvol betoog over het belang van het jeugdzeilen en raadt ons aan blij te zijn met alle activiteiten op jeugdgebied; het is niet altijd zo geweest. Ad onderstreept het belang van het jeugdzeilen, het is een onderdeel van het beleid van onze vereniging. Ad wijst op de solidariteit, niet iedereen gebruikt alle voorzieningen, maar alle voorzieningen samen maken wel onze vereniging.

#### **9. Mededelingen door de Hoofdredacteur van het "Bestek".**

Henne Pauli stelt zich voor als het ketelbinkie van Ria en geeft een samenvatting van de afgelopen periode. Henne bedankt alle leden van de Redactie. Er zijn dit jaar weer vier edities van Het Bestek verschenen. Er is een themanummer verschenen met als thema “de poeps slurper”, het thema Veiligheid volgt. Roland Slagter is niet lang meer beschikbaar voor technische ondersteuning van de website. Henne vraagt daarom om nieuwe kandidaten. Bart van Leeuwen ontwikkelt een nieuwe omslag voor Het Bestek. Deze omslag zal voor vier jaar hetzelfde zijn. Henne vraagt de leden hun actuele e-mailadres door te geven voor de ontvangst van Nieuwsbrieven. Opmerking: de website bevat oude advertenties, dit moet beter worden bijgehouden. Eddy Intres stelt voor de ledenlijst op een beveiligd deel van de website te zetten, zodat mensen zelf hun gegevens kunnen updaten.

Pauze

#### **10. Presentatie door de Penningmeester van de begroting voor het verenigingsjaar 2010.**

De begroting bestaat uit een deel voor algemene zaken en twee delen voor de specifieke pos-ten betreffende Het Kanaal en de Heliushaven. Frans de Bloois en Leo Nefkens merken op dat

de aflossingen en de kosten betreffende gebouwen en grond in deze opzet dubbel worden geboekt. De Penningmeester kijkt hier anders tegenaan, het betreft een technisch detail. De Penningmeester zal dit buiten de vergadering verder toelichten. De Penningmeester legt uit dat we door de kwaliteitsimpuls de laatste jaren veel geïnvesteerd hebben in de Heliushaven en dat we nu zoveel interen op de reserves dat een tariefsverhoging noodzakelijk is. Daarna wordt de voorgestelde tariefsverhoging van 5% op alle liggelden in de Heliushaven besproken. Iemand stelt voor ook de tarieven in het Kanaal met 5% te verhogen. Gezien de ontwikkelingen in het Kanaal wordt er besloten eerst de begroting van het Kanaal af te wachten, en dan een passend voorstel te ontwikkelen voor een tariefsverhoging voor het jaar 2011, waarover in de najaars-ALV gestemd kan worden. Riet Ossewaarde vraagt of na de tariefsverhoging de onderlinge passantentarieven van WSV Haringvliet en WSV Hellevoetsluis nog gelijk zijn. Ad antwoordt dat het passantentarif van onze vereniging € 1,25 p/m wordt, en dat van WSV Hellevoetsluis € 1,35 p/m.

#### **11. Stemming over de begroting 2010**

De begroting voor het jaar 2010 wordt bij stemming door de leden goedgekeurd. Het voorstel voor de tariefsverhoging in de Heliushaven is hiermee aangenomen. Joep Willems deelt mee dat er op de voorjaars-ALV een voorstel zal worden gedaan om de tarieven jaarlijks te indexeren conform de ontwikkeling van het prijsindexcijfer van het CBS. Vanuit de leden wordt opgemerkt dat men in elk geval de mogelijkheid open moet houden om meer of minder te indexeren dan het CBS cijfer aangeeft.

#### **12. Verkiezing en benoeming van de Kascommissie.**

Aangezien Jan Leeninga tijdens de voorjaarsledenvergadering benoemd is tot penningmeester van de Heliushaven zijn twee nieuwe leden in de kascommissie benoemd. Leo Nefkens schuift door van jongste lid naar oudste lid, Frans de Bloois wordt jongste lid, Peter de Weerdt wordt reservelid.

#### **13. Verkiezingen en benoemingen.**

Na stemming is Jesse van Hove de nieuwe secretaris van het Bestuur.

#### **14. Mededelingen door de Evenementencommissie.**

Teun Baas blikt terug op het afgelopen jaar. Dit jaar is het 3<sup>e</sup> jaar dat de bijeenkomsten Bijpraten in de *Bonte Os* worden georganiseerd. Dit bevalt zo goed dat er plannen zijn om de *Bonte Os* vaker open te stellen. De openingstocht in mei was een geslaagd evenement. Door wederom een groot aantal te late inschrijvingen heeft de commissie helaas veel mensen moeten teleurstellen. Het gezamenlijke havenweekend op 13 juni, met de drie verenigingen uit de Heliushaven en de Waterman, was een geslaagd feest. Verder hadden we dit jaar nog het najaarsfeest en de gelijke finishrace met 25 inschrijvingen. Deze is gewonnen door Alex Schakel met de *Missing Link*. In 2011 vieren we ons 50-jarig jubileum. Teun stelt voor om in de voorjaars-ALV het budget vast te stellen voor dit feest, alsmede een commissie die dit alles gaat voorbereiden. Na zes jaar Evenementencommissie gaat Teun ermee stoppen. Trudy Intres wordt nu voorzitter van deze commissie. Hennie Daniëls heeft aangegeven de Evenementencommissie te komen versterken. Teun bedankt iedereen en geeft het woord aan Trudy. Zij doet een oproep aan mensen die zich willen inzetten voor het 50-jarig jubileumfeest om zich aan te melden voor de jubileumcommissie. Trudy wil in het voorjaar al starten met deze commissie zodat er zoveel mogelijk voorbereidingstijd overblijft.

Trudy bedankt Teun en overhandigt namens de vereniging een cadeau aan Teun en een bos bloemen aan Marjan.

Trudy geeft nog een overzicht van de komende evenementen:

-de laatste zondagmiddag van januari: glühwein in de *Bonte Os*

-de laatste zondagmiddag van februari: strandwandeling met erwtensoep

-8/9 mei: openingsweekend, het programma wordt nog bekendgemaakt.

Ad benadrukt de oproep van Trudy voor deelnemers aan de jubileumcommissie. Teun Baas en Jan Hooimeier melden zich aan.

#### **15. Samenstelling van de commissie t.b.v. de toekenning van de Zilvermeeuwbeke**

De Zilvermeeuwbeke is vorig jaar toegekend aan Teun de Waard waarmee deze dan ook zitting heeft in de jury die het beste reisverhaal uit de Bestekken van 2009 gaat kiezen. Gep Engler en Frans van de Wildt bieden zich aan om ook zitting te nemen in de jury. De Zilvermeeuwbeke wordt bij traditie op de nieuwjaarsreceptie uitgereikt.

#### **16. Rondvraag.**

Frans van der Wildt vraagt om tips aangaande het lot van hun scheepskat.

Vraag: Hoe kan het dat het knippen en scheren zo snel vol is? Joep: knippen en scheren is voor maximaal zes schepen.

Vraag: Welk soort brandblussers schaffen we aan, poeder of schuim? De vraagsteller adviseert schuim/koolzuur te nemen want poederblussers zijn net zo schadelijk als het vuur zelf. Ad antwoordt dat we hierop zullen letten bij aanschaf.

Vraag: Hoe gaan we om met wildvissers en met mensen met bootjes en fotoestellen? Ad antwoordt: Hier is heel moeilijk iets tegen te doen behalve de mensen vriendelijk aanspreken.

Vraag: Vissers werden toch gedooft? Joep: De hengelsportwinkel maakte in het verleden reclame voor het vissen in onze haven. Hier is actie op genomen. Het vissen op de buitendijkse dam is lastig tegen te gaan, daar dat niet ons terrein is. Op de steigers worden de mensen aangesproken. Riet Ossewaarde geeft aan dat dit onderwerp voor haar weinig tot geen problemen oplevert. Joep: Pottenkijkers met bootjes en/of fotoestellen demonstratief op de foto zetten, met je telefoon bijvoorbeeld. Dit vindt bijna iedereen onprettig en werkt ontmoedigend.

Vraag: Wat is het beleid t.a.v. het hek? Ad licht toe: Er zijn een x aantal masterkeys voor het handmatig openen van het hek. Het is onduidelijk wie deze heeft en hoeveel er zijn. In de wintermaanden gaat het hek d.m.v. een tijd klok automatisch dicht. De stichting heeft het voornemen om nieuwe sleutels aan te schaffen en een goede uitgiftelijst bij te gaan houden. Vanuit de leden wordt de volgende suggestie gegeven voor de toegang: Het hek openen d.m.v. de sep-keys, en bij vertrek het hek automatisch laten sluiten d.m.v. een naderingslus. Ad neemt dit voorstel mee naar de Stichting.

#### **Sluiting.**

Ad sluit de vergadering en nodigt iedereen uit aan de bar.

*Jesse van Hove, Secretaris.*

## Jaarverslag 2009

---

*Tja, daar zit je dan, als nieuwe secretaris... Het schrijven van een jaarverslag drukt mij toch even met de neus op de feiten. Sinds ik in november secretaris ben geworden weet ik wel wat er speelt. Maar daarvoor? Dus: de betreffende Bestekken geraadpleegd en e.e.a. op een rij gezet. En dan blijkt er toch heel wat te melden.*

Helaas zijn er in het afgelopen jaar een aantal leden overleden o.a. Helma Don, Anta Heijs, Peter Ronteltap, Evert Verkijk, Wout van Vugt, Eric Meerman en François Jannis Boone.

Er zijn in 2009 de nodige wisselingen geweest in de diverse Commissies en in het Bestuur. Inmiddels zijn ze allemaal weer op volle sterkte aan de slag.

De beide ALV's werden gehouden in Citta Romana. Bovendien is er een extra ALV ingelast in verband met de ontwikkelingen in het Kanaal.

Er is de nodige aandacht geweest voor het afzuigen van poep en andere vuiligheid. Er is zelfs een speciaal nummer van het Bestek aan gewijd. Het stond vol met beangstigende berichten én tips om je weer moed te geven. De nieuwe vuilwaterzuiginstallatie bij Cape Helius is in gebruik genomen, maar wordt nog niet druk bezocht.

Riet en Rinus Ossewaarde hebben de Ark verruild voor een kleiner onderkomen en Riet houdt nu kantoor in de *Bonte Os*.

Geheel in lijn met de laatste jaren is er dit jaar weer veel zelfwerkzaamheid verricht in de Heliushaven. U hebt daarvan het nodige kunnen volgen via het *Bestek* en de ALV's. Tevens is hard gewerkt aan het verwerven van de Blauwe Vlag, hét kwaliteitskeurmerk voor jachthavens. We zijn er bijna, als eerste jachthaven in Hellevoetsluis!

In het Kanaal is de situatie heel anders. Hier heeft de vereniging de laatste jaren weinig kunnen investeren in het niveau van de voorzieningen. Dat heeft immers weinig zin als je niet weet of je er mag blijven. Gelukkig is daar verandering in gekomen. In de Buitengewone ALV van 10 september 2009 hebben de leden hun goedkeuring gegeven aan een Voorlopige Overeenkomst met de Gemeente Hellevoetsluis. Dit betekent verlenging van de huur voor 20 jaar en een complete herinrichting van de haven. Werk aan de winkel dus!

2009 was ook het jaar van de bokken. Het onderwerp is onderzocht door een speciale commissie, die verslag uitbracht in de Voorjaars ALV. Dit alles heeft geleid tot een nieuwe Richtlijn Bokken, gepubliceerd in Bestek 152. De veiligheid in onze vereniging is hiermee beduidend verbeterd.

Op het gebied van het jeugdzeilen lijkt het sleutelwoord samenwerking te zijn. Er zijn wedstrijden georganiseerd in samenwerking met RZV, er is een mooie samenwerking ontstaan met onze buurverenigingen en ook het opleiden van instructeurs wordt in samenwerking gedaan.

De Evenementencommissie heeft gezorgd voor mooie tochten en gezellige bijeenkomsten. Het Bijpraten in De *Bonte Os* wordt goed bezocht.

De vereniging is financieel gezond. Er zijn voldoende reserves. Wel is afgelopen jaar gebleken dat we, willen we dit zo houden, de tarieven moeten verhogen. Dit komt onder andere door stijgende kosten en door de investeringen in het kwaliteitsniveau van de Heliushaven. De tariefsverhoging van 5% is in de Najaars ALV goedgekeurd.

Er zijn weer vier prachtige Bestekken verschenen. Bovendien is op de website een Archief

geplaatst, zodat alles makkelijk te raadplegen is, waarvoor hartelijk dank (zie het begin van dit verslag!).

**N.B.** Het jaar liep met een sisser af: Nico Schouten gleed uit toen hij iets ging halen aan boord en overleefde drie kwartier in het koude water. Zoiets zet je toch wel aan het denken: Hoe vaak ben ik niet “even snel” iets van boord gaan halen terwijl het koud was en de steigers spekglad waren?

*Ik hoop u met deze beknopte weergave een goed beeld van het afgelopen jaar gegeven te hebben en ik wens u alvast een schitterend seizoen toe!*

Groet, *Jesse van Hove*, secretaris.

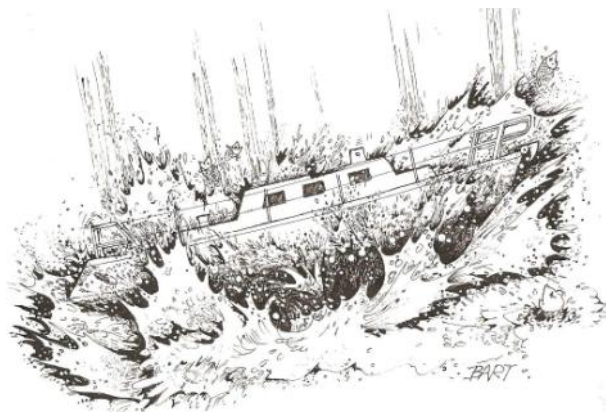
### ***Bestuursmededeling***

Zoals aan alle leden is medegedeeld in een schrijven van 13 juli 2009 is met de Gemeente Hellevoetsluis een akkoord bereikt met betrekking tot de haventarieven in het Kanaal. Dit akkoord is door de leden in de extra ALV op 10 september 2009 goedgekeurd. In het akkoord is afgesproken dat aan de westzijde van het Kanaal 250 ligplaatsen worden gecreëerd (120 voor WVH en 130 voor WSV Haringvliet). Een en ander houdt in dat het Kanaal opnieuw wordt ingedeeld en wel zodanig dat er meer schepen op hetzelfde oppervlak ligplaats moeten krijgen. Daartoe is de maximale boxmaat in de nieuwe havenindeling vastgesteld op 15m.

In de Heliushaven is de maximale maat voor eventueel nieuw te bouwen boxen 16m. Een en ander heeft als gevolg dat het niet langer mogelijk is schepen met lengten van meer dan 15m een box of ligplaats te bieden.

Deze maatregel gaat in met ingang van 30 september 2010.

*Natuurlijk zullen wij naar beste kunnen de leden behulpzaam zijn bij het zoeken naar een ligplaats voor de huidige schepen.*



## Jaarrekening 2009 in kort bestek

In dit Bestek treft u de Balans en de drie exploitatierekeningen “Kanaal”, “Heliuss” en “Algemeen” aan. De gegevens zijn met de begroting (2009) en de cijfers van de jaarrekening 2008 gepresenteerd. Samen vormen deze stukken de Jaarrekening 2009. Vooruitlopend op de behandeling van de jaarrekening in de Algemene Leden Vergadering wordt in het onderstaande een aantal zaken toegelicht.

### Balans

Net als bij de jaarrekening 2008 is de balans onderverdeeld in Bezittingen (vaste en liquide middelen), Schulden en Verdeling van liquide middelen. Dit laatste onderdeel laat de kaspositie van het Kanaal en de Heliushaven zien op 31 december 2009. De “kasstroom” wordt jaarlijks berekend door de investeringen van het netto exploitatiere-sultaat af te trekken en daar de investeringsvoorziening bij op te tellen.

Voor het Kanaal komt dit voor 2009 uit op een positief bedrag.

Exploitatiesaldo € 28.020,31 minus de investeringen, € 0 plus het saldo van de investeringsvoorziening € 6.908,09 is totaal € 34.928,40.

Voor de Heliushaven komt dit voor 2009 uit op een negatief bedrag.

Exploitatiesaldo € 12.621,44 minus de investeringen € 45.234,72 plus de investeringsvoorziening € 41.904,51 is totaal € 15.951,70. Door de eenmalige vrijval van de investeringsvoorziening voor de trafo € 13.712 wordt de “kasstroom” gunstiger € 15.951,70 plus € 13.712 is € 2.239,65.

Aldus is er voor het Kanaal een bedrag in kas van totaal € 234.420,89 en voor de Heliushaven een bedrag van € 120.260,89. Ook moet nog rekening gehouden worden met zgn. kortlopende schulden en reserveringen (€ 62.389,34). Onder het kopje verdeling van de liquide middelen is bij Algemeen een bedrag vermeld van € 39.127,86. Dit bedrag was in kas op het moment dat de exploitatie van de beide havens van elkaar gescheiden werd. Dit bedrag is toen apart gehouden en niet toegerekend aan de havens. Als controle geldt dat het totaal van de verdeling van de liquide middelen en de kaspositie ( in de balans te vinden onder het saldo van de liquide middelen) op 31 december 2009 gelijk moet zijn. In beide gevallen een bedrag van € 456.198,51

Alle investeringen zijn opgenomen in een afschrijfschema waarin de investeringen jaarlijks worden afgewaardeerd. De som van alle afwaarderingen is in het boekjaar van de jaarrekening opgevoerd als “Investeringsvoorziening” en de investeringen zijn uit de exploitatierekening gehouden. De investeringsvoorziening is een doelreservering voor toekomstige vervangingsinvesteringen. De som van de waarderingen per boekjaar is in de Balans opgenomen onder Bezittingen / Vaste activa.





### **Exploitatierekeningen**

De ontwikkeling van de reserve van de Heliushaven is negatief. Voldoende reden om voor 2010 de liggelden met 5 % te verhogen zoals al was voorgesteld tijdens de begrotingsbehandeling voor 2010. De ontwikkeling van de reserves voor het Kanaal gaan volgens plan. Voor investeringen in het kanaal is er eind 2010 zo rond de € 250.000 in kas. Of dit voldoende is om alle plannen zonder liggeld verhoging te realiseren kunnen we bepalen zodra de plannen meer vorm krijgen. Dat zal plaats vinden in 2010.

Bij vergelijking van de werkelijke inkomsten en uitgaven in 2009 met de begroting 2009 valt het volgende op:

#### **Algemeen**

- De inkomsten uit de posten “Lidmaatschap” en “Inschrijving lid, wachtlijst en toewijzing box” zijn lager dan begroot. De verklaring hiervoor is dat deze posten zich moeilijk laten begroten. Ze zijn afhankelijk van het aantal nieuwe leden en van de wachtlijst. Bovendien hebben we door de perikelen rond het Kanaal een tijdelijke ledenstop gehad.
- De inkomsten uit de post “Rente” zijn dit jaar ruim twee maal zo hoog als begroot. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat het deel van de liquide middelen dat niet direct gebruikt behoefde te worden op een rente meer rekening en een extra bonus rekening van de ING Bank is gestort met een redelijk rentepercentage.
- De bestuurskosten zijn lager omdat er minder kosten zijn gedeclareerd.
- De kosten voor de evenementen zijn hoger uitgekomen dan begroot. De grootste posten waren de Nieuwjaarsreceptie in Citta Romano, het najaarsfeest en een bijdrage voor de havendag die dit jaar voor het eerst weer is georganiseerd door de drie verenigingen in de Heliushaven.
- In de post diversen is als grootste post opgenomen het realiseren van een vuilwatervoerpunt De zgn. poepslurper.
- De bankkosten zijn dit jaar extra hoog door het aanschaffen van twee pinautomaten. Extra kosten € 2063,98.

#### **Kanaal**

- De inkomsten uit het totaal van “Lidmaatschap, liggeld ligplaatshouders en liggeld zwerfers” komen € 9.000 lager uit dan de begroting. De eerdergenoemde ledenstop zal hier zeker aan hebben bijgedragen.
- De inkomsten uit “Passanten” is bijna gelijk gebleven aan de inkomsten uit 2008.
- De huur van het water voor het jaar 2009 is betaald in 2010. Daarom is het bedrag voor “Huur water 2009” ook geboekt als een kortlopende schuld in de Balans. Overigens betalen wij tot er een nieuwe huurovereenkomst is afgesloten, conform de oude overeenkomst, de huur van het afgelopen jaar, vermeerderd met de inflatiecorrectie.
- Door slechts het noodzakelijke onderhoud uit te voeren en geen nieuwe investeringen te doen is de reserve van het Kanaal vermeerderd met € 34.928,40 tot een bedrag van € 234.420,89. Een bedrag dat de leden bij elkaar gespaard hebben om de vervanging van de steigers in het Kanaal te kunnen bekostigen.
- In de onderhoudskosten is net als in 2008 een verklaarbare stijging waarneembaar.

### Heli

- De inkomsten uit het totaal van “Lidmaatschap, liggeld ligplaatshouders en liggeld zwerwers” zijn bijna € 3.500 onder de begroting gebleven. De inkomsten uit “Passanten” is ruim € 1.500 hoger uitgekomen. .
- De inkomsten uit “Elektra” zijn van geïnde nota’s voor elektriciteitsverbruik in 2008.
- De restitutie van liggelden is hoger dan begroot. De verklaring hiervoor is dat deze post zich moeilijk laat begroten. Deze is afhankelijk van het aantal leden dat het lidmaatschap / ligplaats opzegt.
- De schoonmaakkosten zijn ruim twee maal zo hoog als begroot. Enerzijds door dat de Bonte Os groter was dan het voormalige toiletgebouw, twee verdiepingen, is er een hogere vergoeding afgesproken. Deze vergoeding is in het boekjaar 2009 aangepast en verrekend over voorgaande jaren. Anderzijds door het eenmalig verrekenen, het maken met een inhaalslag, om de indexatie aan te passen aan de realiteit. De laatste drie jaren was er niet geïndexeerd.
- Er is een lichte stijging van de uitgaven waarneembaar in de posten “Vuilafvoer “en “Diversen”.
- De post “Onderhoud” is aanzienlijk hoger dan begroot. Enerzijds veroorzaakt door de eenmalige aanschaf van bagagewagens en onderhoud aan de aan het groen, anderzijds door het onderhoud aan de steigers.
- De post “Investeringsvoorziening” is lager dan begroot.
- De post “Winterberging” is aan de uitgavenkant aanmerkelijk lager dan begroot. Doordat de coördinatie van de werkzaamheden in 2009 door de Havencommissie is uitgevoerd, is een besparing van de uitgaven gerealiseerd.
- De post “Toeristenbelasting” is lager dan begroot.
- De reserve van de Heliushaven is verminderd met € 2.239,65 tot een bedrag van € 120.260,89. Eigenlijk zou de reserve gekrompen zijn met € 15.951,70 maar door het eenmalig toevoegen van de bestemmingsreserve van de trafo € 13.712 aan de reserve van de Heliushaven is de reserve verminderd met € 2.239,65.

### **Investerings**

In het Kanaal zijn geen investeringen gepleegd. Zoals bekend staat daar de vervanging van een aantal steigers op het programma en worden de oude steigers tegen zo laag mogelijke kosten onderhouden. Dit totdat er meer duidelijkheid is over de tarieven die we moeten betalen aan de gemeente voor de huur van het Kanaalwater en er voldoende gelden zijn opgebracht.

In de Heliushaven is groot onderhoud aan steigers uitgevoerd. Al deze kosten zijn aangemerkt als investeringen en opgenomen in het afschrijfschema.

*Hans Ploeg, Penningmeester.*

Bezoek onze website <a href="http://www.wsvharingvliet">www.wsvharingvliet</a> voor het laatste nieuws en alle informatie over en van de watersportvereniging!
--

**Jaarrekening 2009 Watersportvereniging Haringvliet, Hellevoetsluis**

<b>Algemeen Overzicht inkomsten en uitgaven 2009, met overzicht begroting en vergelijkende cijfers 2008</b>							
<b>Inkomsten</b>	<b>2009</b>	<b>Begroot</b>	<b>2008</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2009</b>	<b>Begroot</b>	<b>2008</b>
Lidmaatschap	6119,05	8.500,00	7.747,30	Watersportverbond	7.752,00	8.000,00	7.899,68
Inshr lid,wl,toew box	4715,00	10.000,00	8.850,00	Bestuur	5.740,67	8.000,00	4.670,74
Rente	13035,70	6.000,00	23.522,56	Evenementen	8.415,49	3.500,00	5.620,18
Advertenties Bestek	4684,00	4.500,00	4.540,00	Bank	2.347,12	100,00	435,63
Diversen	2348,20	1.000,00	1.756,94	Bestek	8.681,37	7.000,00	8.455,07
Incasso achterst lgd			0,00	Administratie	12.089,76	10.000,00	9.259,01
Evenementen	2947,51		2.458,00	Diversen	2.693,14	500,00	786,82
Jeugdzeilen			0,00	rente	0,21		0,00
Bijdrage Helius	10454,06	6.084,91	0,00	Jeugdzeilen	3.356,17	2.850,00	8.199,99
Bijdrage Kanaal	6772,41	3.865,09	0,00	Naar Helius			2.152,95
				Naar Kanaal			1.394,73
<b>Totaal</b>	<b>51.075,93</b>	<b>39.950,00</b>	<b>48.874,80</b>	<b>Totaal</b>	<b>51.075,93</b>	<b>39.950,00</b>	<b>48.874,80</b>

Verdeling positief resultaat over beide havens

Te verdelen:	17.226,47	Helius	10454,06 (230/379)
		Kanaal	6772,41 (149/379)

**Jaarrekening 2009 Watersportvereniging Haringvliet, Hellevoetsluis**

Kanaal	Overzicht inkomsten en uitgaven 2009, met overzicht begroting en vergelijkende cijfers 2008							
	Inkomsten	2009	Begroot	2008	Uitgaven	2009	Begroot	2008
Lidmaatschap		9.875,00	10.000,00	9.811,20	Liggeld restitutie	590,40	1.600,00	1.248,23
Liggeld lph		93.302,60	95.000,00	97.480,60	Huur water	44.383,26	45.300,00	43.305,00
Liggeld zwervers		4.714,81	12.000,00	8.155,43	Eneco	7.805,05	9.000,00	5.501,61
Passanten		12.727,97	10.000,00	13.455,10	Telefoon	962,59	800,00	950,12
Zelfwerkzaamheid		1.344,00	1.000,00	1.008,00	Toezicht	11.046,63	11.000,00	11.356,32
Toeristenbelasting		2.214,89	2.600,00	2.422,55	Onderhoud	11.340,30	9.300,00	9.474,94
Diversen			250,00	238,22	Verzekeringen		1.200,00	1.008,35
Elektra		477,49	250,00	60,26	Vuilafvoer	4.383,23	4.500,00	2.852,59
Bijdrage uit Algemeen inkomsten derden		50,00		1.394,73	Toeristenbelasting	2.242,53	2.600,00	883,85
					Diversen	251,96	3.500,00	46,05
					Investeringsvoorziening	6.908,09	6.900,00	14.204,40
					Aandeel alg.kosten kosten bet.verkeer	6.772,41	3.865,00	0,00
					Saldo	28.020,31	30.735,00	43.194,63
<b>Totaal</b>		<b>124.706,76</b>	<b>131.100,00</b>	<b>134.026,09</b>	<b>Totaal</b>	<b>124.706,76</b>	<b>131.100,00</b>	<b>134.026,09</b>

In het jaar 2009 hebben geen investeringen plaatsgevonden (in 2008: nihil)

**Jaarrekening 2009 Watersportvereniging Haringvliet, Hellevoetsluis**

Helius Inkomsten	Overzicht inkomsten en uitgaven 2009, met overzicht begroting en vergelijkende cijfers 2008		Uitgaven		Begroot		2008	
	2009	Begroot	2008	2009	2009	Begroot	2008	2008
Lidmaatschap	16.201,85	16.000,00	16.386,95	Liggeld restitutie	3.338,47	1.000,00	2.302,05	
Liggeld lph	160.186,13	160.000,00	163.697,90	St. WCH	12.866,20	19.700,00	18.132,84	
Liggeld zwervers	12.515,98	16.000,00	13.411,70	Erfpacht water	33.627,00	33.627,00	33.627,00	
Passanten	6.631,26	5.000,00	8.159,44	Rente hypotheken	24.269,92	26.925,00	26.131,68	
Zelfwerkzaamheid	1.344,00	1.400,00	2.016,00	Afl hypotheken	19.348,66	18.650,00	44.035,72	
Toeristenbelasting	4.070,94	4.100,00	4.081,44	Toeristenbelasting	3.461,63	4.100,00	1.364,34	
Liggeld jollen	2.476,00	2.800,00	3.066,00	Schoonmaak	21.692,55	10.000,00	7.906,47	
Elektra	5.657,71	2.500,00	4.510,66	Verzekering	3.058,50	2.500,00	1.750,29	
Diversen	1.493,40	500,00	97,00	Toezicht	12.334,94	16.500,00	12.962,86	
Winterberging 07/08			18.403,48	Onderhoud	30.586,91	17.000,00	14.484,28	
Winterberging 08/09	7.527,18	18.000,00		Diversen	3.510,78	3.500,00	3.362,08	
winterberging kraankosten	5.698,00			Vuilafvoer	11.607,26	9.000,00	10.222,32	
Liggeld Zeilschool	3.565,00	3.600,00	3.565,00	Winterberging	7.591,50	11.500,00	7.576,25	
Bijdrage uit Algemeen			2.152,95	Investeringsvoorziening	41.904,51	43.860,00	39.111,80	
Waarborg	2.250,00		3.200,00	Aandeel alg kosten	10.454,06	6.085,00	0,00	
				Waarborg	2.250,00		1.850,00	
				zelfwerkzaamheid	336,00			
				kosten betalings verkeer		800,00		
Saldo	12.621,44			Saldo		5.153,00	17.928,54	
<b>Totaal</b>	<b>242.238,89</b>	<b>229.900,00</b>	<b>242.748,52</b>	<b>Totaal</b>	<b>242.238,89</b>	<b>229.900,00</b>	<b>242.748,52</b>	

In het jaar 2009 hebben de volgende investeringen plaatsgevonden (in 2008: 78.312,78):

Steigers	Totaal
45.234,72	45.234,72

<b>Bezittingen</b>	<b>31-12-2009</b>	<b>correctie</b>	<b>invest. voorz</b>	<b>investeringen</b>	<b>31-12-2008</b>
<b>Vaste activa</b>					
Helius grond	310.118,00 =				310.118,00
Helius multifunctioneel gebouw	388.034,83 =	18,00 -	10.778,18	0,00 +	398.831,01
Helius overige vaste activa	178.682,99 =	0,20 -	37.298,21	45.234,72 +	170.746,68
Kanaal vaste activa	6.667,63 =	0,09 +	6.908,09	0,00 +	13.575,81
Totaal vaste activa	<b>883.503,45</b>	bovenstaande van rechts naar links lezen			
<b>Liquide middelen</b>					
Postbank	5.154,96		Saldo Helius	1.825,25	
Rentemeer	136.980,99		Saldo evenemententencie	1.417,60	
ING rek courant	10.331,98		Saldo jeugdzelficte	699,36	
ING deposito	283.273,54		Saldo redactie Bestek	260,84	
ING pin Helius	11.572,37		Saldo Kanaal	3.167,34	
ING pin Kanaal	1.514,28		<b>totaal</b>	<b>456.198,51</b>	
<b>Schulden</b>	<b>31-12-2009</b>	<b>correctie</b>	<b>31-12-2008</b>		
Helius hypotheek grond	279.152,84		285.134,96		
Helius hypotheek multifunct. gebouw	181.250,00		193.750,00	19.348,64	
Helius havendam en weg	19.929,96		<u>20.796,48</u>		
	480.332,80		499.681,44		
<b>Reserveringen en kortlopende schulden</b>					
Helius statiegeld sepkeys	13.040,00				
Helius afflossing havendam en weg	3.466,08				
Kanaal huur water 2008	44.383,26				
Kanaal statiegeld heksleutels	1.500,00				
Totaal	62.389,34				
<b>Verdeling liquide middelen</b>	<b>Helius</b>	<b>Kanaal</b>	<b>Algemeen</b>	<b>Reserveringen en kortlopende schulden</b>	<b>Totaal</b>
Investeringsvoorzieningen	41.904,51	6.908,09			
Investeringen	45.234,72 -	0,00 -			
Vrijval investering trafo	-13.712,00				
Saldo investeringsvoorz. - investeringen	10.381,79 +	6.908,09 +			
Exploitatiesaldo	-12.621,44 +	28.020,31 +			
Verdeling per 31-12-2008	122.500,07 +	199.492,49 +	39.127,86 +		361.120,42
<b>Verdeling per 31-12-2009</b>	<b>120.260,42</b>	<b>234.420,89</b>	<b>39.127,86</b>	<b>62.389,34</b>	<b>456.198,51</b>

**UK-HALSEY - DE VRIES SAILS,  
EEN WERELDCOMBINATIE  
IN ZEILEN!**

SPECIALIST IN  
HET MAKEN  
VAN CANVAS  
ARTIKELEN

UK-Halsey - De Vries Sails Stellendam  
Deltahaven 75  
3251 LC Stellendam

Telefoon (0187) 49 93 38  
Offerte-aanvraag: [stellendam@devriessails.nl](mailto:stellendam@devriessails.nl)

**DEVRIES SAILS**

**UK HALSEY**

**DEVRIES SAILS**

ALLE TELEFOONNUMMERS EN ADRESSEN: [WWW.DEVRIESSAILS.NL](http://WWW.DEVRIESSAILS.NL)

**Offerhaus Watersport**

Uw specialist voor:

- > *jachtschilderwerk*
- > *osmose-behandeling*
- > *polyesterreparaties*
- > *scheepsreparaties*
- > *ligplaatsen*
- > *winterstalling (binnen en buiten)*

Westhavendijk 44  
3241 LP Middelharnis

tel.: 0187 - 48 47 97  
fax: 0187 - 48 35 66

[info@offerhauswatersport.nl](mailto:info@offerhauswatersport.nl)  
[www.offerhauswatersport.nl](http://www.offerhauswatersport.nl)



2010  
**Nieuwjaarsreceptie**

*in het teken van de bekers*



Foto's: Ria Peelen





## Haringvliet genomineerd voor Blauwe Vlag

---

*Omdat niemand graag tussen de drollen zwemt zijn wij op jacht naar de Blauwe Vlag. Al 3312 stranden en jachthavens gingen ons voor. Maar nu heeft dan ook onze fijne watersportvereniging de nominatie voor deze prestigieuze internationale milieuonderscheiding binnengesleept. Daarmee zijn wij de eerste haven in Hellevoetsluis die in aanmerking komt voor de Blauwe Vlag.*

Het doel van het Blauwe Vlag Programma is om overheden, ondernemers en recreanten blijvend te betrekken bij de zorg voor schoon veilig water, mooie natuur en een gezond milieu. Het mogen voeren van een Blauwe Vlag is een erkenning voor de inspanningen die de strandgemeente of jachthavenbeheerder op dit gebied heeft geleverd. Voor de toerist is de Blauwe Vlag internationaal het herkennings- en kwaliteitssymbool voor goede stranden en jachthavens.

Als adviseur Arbo – en Milieuzaken heb ik mij namens het Bestuur van uw vereniging ingezet voor het verkrijgen van de Blauwe Vlag. In mijn werk ben ik altijd met milieu bezig, in feite heb ik van duurzaamheid mijn vak gemaakt, omdat ik zuinig wil zijn op onze ecologische structuur. Daarom heb ik ook een zeilboot. Zeilen is de ultieme ecologische bezigheid.

Het verkrijgen van de Blauwe Vlag is niet eenvoudig. De aanmeldprocedure is streng. Er moesten vele formulieren ingevuld worden en ik moest een beroep doen op de vele vrijwilligers in onze vereniging om zaken te realiseren. Met name Hans van Crugten, Cees Kegel en Frank van der Vlies hebben zich enorm ingezet om de vele aanpassingen door te voeren. Het veroveren van zo'n vlag is een teamprestatie. Zonder deze drie noeste werkers was het niet gelukt. Op 19 februari kreeg ik het verlossende bericht. De eerste stap naar de felbegeerde Blauwe Vlag is gezet. De Nationale Jury onder voorzitterschap van de heer P. Poelmann liet weten dat onze aanvraag voor de Blauwe Vlag 2010 is behandeld en dat de jury besloten heeft om onze aanvraag om te zetten in een nominatie naar de Internationale Jury.

De Internationale Jury komt 23 april a.s. bijeen in Kopenhagen. De week daarop krijgen wij onder embargo het resultaat hiervan inclusief de eventuele condities die de Internationale Jury ons meegeeft. De landelijke uitreiking is op donderdag 20 mei a.s. bij Jachthaven Eiland van Maurik (regio Tiel).

De strijd is dus nog niet gestreden. De Jury gaat niet over één nacht ijs: er komt ook nog een steekproef. In maart horen wij of wij hiervoor geselecteerd zijn. We moeten dan in korte tijd bewijsmateriaal verzamelen en dit aan de internationale coördinatie sturen.

In de steekproef komen zaken aan de orde als beschikbaarheid van reddingmiddelen zoals brandblussers, reddingboeien met werplijn, goed geaccentueerde reddingstrappen. Ook moeten we drie activiteiten in het kader van natuur- en milieu-informatie zichtbaar maken. Over die steekproef maak ik mij geen zorgen. Wij hebben de zaken prima op orde en ik zie de toekomst van de Blauwe Vlag binnen onze vereniging met vertrouwen tegemoet.

*Erik van der Laan, adviseur Milieu en Arbo.*



## Met dank aan

---

### *Peter de Weerd*

De Jeugdcommissie heeft op de Najaarsledenvergadering officieel afscheid genomen van Peter de Weerd als commissielid. Peter heeft aan de wieg gestaan van het huidige activiteitenaanbod voor de jeugd: de CWO zeilopleiding, de Jeugdwedstrijden en het Jeugdweekend. Peter was ook de eerste die vanuit onze vereniging het nut zag om de samenwerking aan te gaan met de buurverenigingen. 'Samen nog sterker!' was het motto. Mede door zijn vasthoudendheid om dingen voor elkaar te krijgen en passie voor het Jeugdzeilen, hebben wij nu in Hellevoetsluis een jeugd(zeil)programma waar we terecht trots op kunnen zijn!

Peter, namens alle (jeugd)leden ontzettend bedankt voor je inzet de afgelopen jaren!  
*De Jeugdcommissie.*

## Even voorstellen

---

### *Hennie Daniëls*

Hennie Daniëls, al jaren getrouwd met Ruud en sinds 2003 (???) zijn wij lid van WSV Haringvliet.

Samen runnen we 21 jaar Subsea Products in Maasluis, een atelier voor neopreen producten zoals duikpakken (nat en droog) op maat gemaakt. Maar verder ook reparaties aan alle soorten watersportpakken, speciale hesjes voor revalidatie technieken en producten voor de industrie. Van een hoes voor een decompressie tank tot een zwembroek voor een kunstbeen.

Vandaar dat wij jaren lang o.a. naar de zuidkust van Frankrijk zijn geweest met een zeevisboot, Beekman 520 met 65 pk erachter. Twee kinderen mee, duiken en genieten zowel boven als onder water. Maar als de kinderen niet meer mee gaan, wil je toch iets anders. Water blijft trekken. Vandaar dat wij in 2002 besloten om een zeilvakantie te boeken in Lefkas, Griekenland, waar ik in een vierdaagse spoedcursus zeilen leerde. Van de tien deelnemers was Ruud de enige met zeilervaring. De tweede week van de vakantie met de zelf uitgekozen zeilboot flottielje gezeild en gelijk de smaak te pakken gekregen. Het volgende jaar in Kroatië bareboot gehuurd om te kijken of het nog wel zo leuk was als in Griekenland. Nog leuker zelfs, zodat wij besloten om hier in Nederland ook te gaan zeilen.

Ruud had zich al verdiept in wat voor soort boot (mannen eigen!!!!) en de keus is gevallen op een Winner 950. Na eerst een jaar in Herkingen en een jaar in Stellendam gelegen te hebben, kregen wij een plaatsje in de Heliushaven aan de G-steiger.

In april 2008 hebben wij deze boot ingeruild voor een maatje meer: Een Winner 11.20 en liggen nu aan de E-steiger nr. 226. Ons vaargebied is nog niet zo uitgebreid als de meeste clubleden, maar wordt wel elk jaar groter. In 2009 naar Normandië geweest en in 2010 wordt het de Oostzee of Engeland. Om ons vaarseizoen te verlengen, (zijn toch wel mooi weer zeilers) gaan wij elk jaar in mei een weekje zeilen in Kroatië, meestal voor de kust van Zadar,



tussen de honderden eilandjes door op zoek naar de langs zwemmende dolfijnen. Onze eerste zeilboot heette al *GANADOR*, wat in het Spaans winnaar betekent. Omdat deze naam zelden voorkomt hebben wij onze nieuwe boot ook zo genoemd.

In maart 2009 gooide Eddy Intres zijn “charme” in de strijd om mij te strikken voor de Evenementencommissie. Na een klein jaartje “meegelopen” te hebben, heb ik besloten om mij in te zetten voor deze leuke clubbezigheid.

Ik hoop u dan ook vaak tegen te komen bij de Evenementen.

*Hennie Daniëls.*

## *Peter de Vos*

Ons vaargebied is het Haringvliet en Zeeland en in de grote vakantie België, Frankrijk en Engeland.

Mijn mooiste tocht tot nu toe: Wakker worden als je voor anker ligt op een verlaten Haringvliet.

Als nieuwbakken lid van de Jeugdcommissie wil ik me graag even aan iedereen voorstellen.

Mijn naam is Peter de Vos en ik ben sinds 2004 lid van onze vereniging. Die tijd kochten we ook onze eerste boot, waarvan ik mijn leven lang al had gedroomd. Ikzelf heb vroeger leren zeilen bij de zeeverkenner, maar dat was

(te) lang geleden en mijn vrouw had helemaal geen ervaring, dus daarom eerst maar zeillessen genomen met het idee om daarna eens rustig rond te kijken voor een (niet te groot) bootje.

Dit werd een Beneteau Oceanis 320, waar we tot 2008 heerlijk mee gevaren hebben, samen met onze twee kinderen Kayla en Mitch. De kinderen sliepen in de voorpunt, waarbij ze steeds meer hun territoriumdrift op elkaar af gingen reageren, zodat mijn vrouw en ik besloten dat ze beiden maar een eigen hutje moesten krijgen. Uiteindelijk is dit een Jeanneau Sun Odyssey 37 geworden met de naam: *Le Vizo* (= **L**ekker **E**ven **V**aren **I**s **Z**o **O**ntspannend). Op die manier konden we onze gezamenlijke hobby in ieder geval veilig blijven uitoefenen. De kinderen wilden ook zelf zeilen en onze dochter greep steeds meer het roer van onze boot. We hebben toen voorgesteld dat ze zeilles zouden gaan nemen en dit werd met groot gejuich ontvangen.

Inmiddels hebben beiden CWO1 en staan ze weer te trappelen voor de vervolgopleiding. Na zelf verleden jaar meegeholpen te hebben met de voorbereidingen van het jeugdweekend wilde ik ook meer voor de jeugd gaan doen binnen de vereniging. De kans deed zich voor toen bij de laatste vergadering Peter de Weerd aangaf te willen stoppen met de Jeugdcommissie. Ik ben gelijk op Robert Douma afgestapt en heb aangegeven dat ik wel interesse had in de ontstane vacature.

Inmiddels ben ik me hard aan het verdiepen in alle materie en ben ik verantwoordelijk voor de opleidingen van de instructeurs en voor het jeugdweekend. Hiervoor hebben we ook de hulp van andere vrijwilligers nodig, want we kunnen het niet alleen.

Mocht je dus mee willen helpen in de voorbereidingen of tijdens het jeugdweekend, laat het dan even weten via [peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl](mailto:peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl).



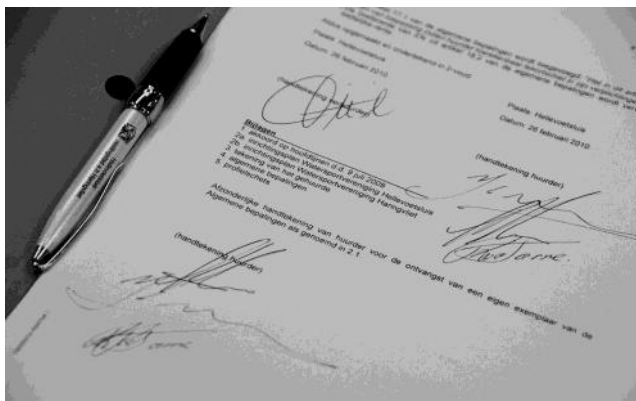
## Nieuws uit het Kanaal

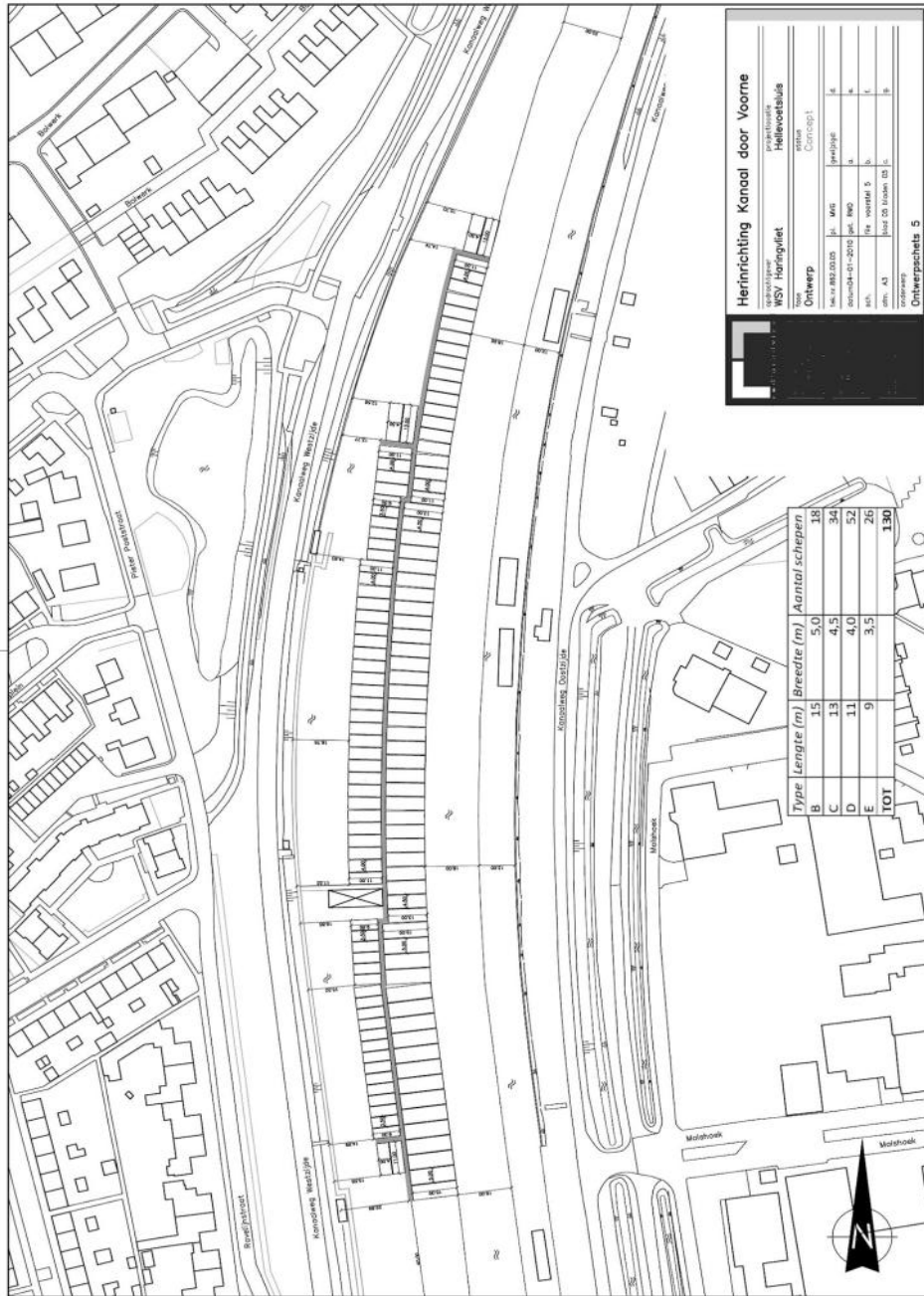
Het belangrijkste nieuws betreft de voortgang van de voorbereidingen voor de nieuwe havenindeling. Op vrijdag 26 februari van dit jaar heeft op het raadhuis de ondertekening plaatsgevonden van het contract tussen de Gemeente en de drie betrokken verenigingen Haringvliet, Hellevoetsluis en Waterman. Er staat ons dus niets meer in de weg om deze uitdaging voortvarend aan te pakken. Wij waren al begonnen met het samenstellen van relevante deelcommissies en een overkoepelend stafoverleg. De leden van het stafoverleg nemen naar gelang hun vaardigheden en interesses deel in de verschillende commissies.



- Projectleiding:** Martin Veerdig ( box 71) (tevens havencommissaris Kanaal)
- Projectsecretariaat:** Jelmer Heins (68)
- Team planning en financiën:** Martin Veerdig en Bob Dekkers (12A) ( tevens penningmeester Kanaal) en Wim Olthoff (havenmeester Kanaal)
- Team infrastructuur:** André Neelen (101), Erik Bastemeijer (2), Arnold van der Starre (67), Kees Prinse (84) en Wim Olthoff (92)
- Team inkoop/aanneming/zelfwerkzaamheid:** Willem Smith (114), Peter den Otter (geen), Nico Dulleman (76), André Neelen en Erik Bastemeijer
- Team uitvoering:** André Neelen, Ad Beerens (111) en Erik Bastemeijer
- Communicatie:** Martin Veerdig, Wim Olthoff en Jelmer Heins
- Contact overheden:** Ad Brinkman (G320- Heliushaven, voorzitter W.S.V. Haringvliet)

De verschillende commissie zijn elk op eigen wijze aan de slag gegaan. Het stafoverleg, waarin hun vorderingen worden gecoördineerd is tot het sluiten van dit Bestek, drie maal bijeen geweest. De eerstvoorziene vergadering vindt op 10 maart a.s. plaats. In het laatste Bestek, 155, zijn de twee varianten genoemd waaruit wij een keuze moesten maken. Daarin zijn de voor- en nadelen van beide opties toegelicht. Wij hebben de voorkeur uitgesproken voor de variant met de lange, drijvende steigers, te betreden vanaf één centrale toegang. Dit is mede ingegeven door dezelfde keuze die de W.V. Hellevoetsluis heeft gemaakt. Vooralsnog werkt elke vereniging zijn eigen plan uit. Een van de punten van onderzoek is om t.z.t. tot een gezamenlijke aanbesteding te komen.





**Herinrichting Kanaal door Voorne**

WSV Haringvliet

ontwerp

14-12-2010

15-12-2010

16-12-2010

17-12-2010

18-12-2010

19-12-2010

20-12-2010

21-12-2010

22-12-2010

23-12-2010

24-12-2010

25-12-2010

26-12-2010

27-12-2010

28-12-2010

29-12-2010

30-12-2010

31-12-2010

01-01-2011

02-01-2011

03-01-2011

04-01-2011

05-01-2011

06-01-2011

07-01-2011

08-01-2011

09-01-2011

10-01-2011

11-01-2011

12-01-2011

13-01-2011

14-01-2011

15-01-2011

16-01-2011

17-01-2011

18-01-2011

19-01-2011

20-01-2011

21-01-2011

22-01-2011

23-01-2011

24-01-2011

25-01-2011

26-01-2011

27-01-2011

28-01-2011

29-01-2011

30-01-2011

31-01-2011

01-02-2011

02-02-2011

03-02-2011

04-02-2011

05-02-2011

06-02-2011

07-02-2011

08-02-2011

09-02-2011

10-02-2011

11-02-2011

12-02-2011

13-02-2011

14-02-2011

15-02-2011

16-02-2011

17-02-2011

18-02-2011

19-02-2011

20-02-2011

21-02-2011

22-02-2011

23-02-2011

24-02-2011

25-02-2011

26-02-2011

27-02-2011

28-02-2011

29-02-2011

30-02-2011

01-03-2011

02-03-2011

03-03-2011

04-03-2011

05-03-2011

06-03-2011

07-03-2011

08-03-2011

09-03-2011

10-03-2011

11-03-2011

12-03-2011

13-03-2011

14-03-2011

15-03-2011

16-03-2011

17-03-2011

18-03-2011

19-03-2011

20-03-2011

21-03-2011

22-03-2011

23-03-2011

24-03-2011

25-03-2011

26-03-2011

27-03-2011

28-03-2011

29-03-2011

30-03-2011

31-03-2011

01-04-2011

02-04-2011

03-04-2011

04-04-2011

05-04-2011

06-04-2011

07-04-2011

08-04-2011

09-04-2011

10-04-2011

11-04-2011

12-04-2011

13-04-2011

14-04-2011

15-04-2011

16-04-2011

17-04-2011

18-04-2011

19-04-2011

20-04-2011

21-04-2011

22-04-2011

23-04-2011

24-04-2011

25-04-2011

26-04-2011

27-04-2011

28-04-2011

29-04-2011

30-04-2011

01-05-2011

02-05-2011

03-05-2011

04-05-2011

05-05-2011

06-05-2011

07-05-2011

08-05-2011

09-05-2011

10-05-2011

11-05-2011

12-05-2011

13-05-2011

14-05-2011

15-05-2011

16-05-2011

17-05-2011

18-05-2011

19-05-2011

20-05-2011

21-05-2011

22-05-2011

23-05-2011

24-05-2011

25-05-2011

26-05-2011

27-05-2011

28-05-2011

29-05-2011

30-05-2011

31-05-2011

01-06-2011

02-06-2011

03-06-2011

04-06-2011

05-06-2011

06-06-2011

07-06-2011

08-06-2011

09-06-2011

10-06-2011

11-06-2011

12-06-2011

13-06-2011

14-06-2011

15-06-2011

16-06-2011

17-06-2011

18-06-2011

19-06-2011

20-06-2011

21-06-2011

22-06-2011

23-06-2011

24-06-2011

25-06-2011

26-06-2011

27-06-2011

28-06-2011

29-06-2011

30-06-2011

01-07-2011

02-07-2011

03-07-2011

04-07-2011

05-07-2011

06-07-2011

07-07-2011

08-07-2011

09-07-2011

10-07-2011

11-07-2011

12-07-2011

13-07-2011

14-07-2011

15-07-2011

16-07-2011

17-07-2011

18-07-2011

19-07-2011

20-07-2011

21-07-2011

22-07-2011

23-07-2011

24-07-2011

25-07-2011

26-07-2011

27-07-2011

28-07-2011

29-07-2011

30-07-2011

31-07-2011

01-08-2011

02-08-2011

03-08-2011

04-08-2011

05-08-2011

06-08-2011

07-08-2011

08-08-2011

09-08-2011

10-08-2011

11-08-2011

12-08-2011

13-08-2011

14-08-2011

15-08-2011

16-08-2011

17-08-2011

18-08-2011

19-08-2011

20-08-2011

21-08-2011

22-08-2011

23-08-2011

24-08-2011

25-08-2011

26-08-2011

27-08-2011

28-08-2011

29-08-2011

30-08-2011

31-08-2011

01-09-2011

02-09-2011

03-09-2011

04-09-2011

05-09-2011

06-09-2011

07-09-2011

08-09-2011

09-09-2011

10-09-2011

11-09-2011

12-09-2011

13-09-2011

14-09-2011

15-09-2011

16-09-2011

17-09-2011

18-09-2011

19-09-2011

20-09-2011

21-09-2011

22-09-2011

23-09-2011

24-09-2011

25-09-2011

26-09-2011

27-09-2011

28-09-2011

29-09-2011

30-09-2011

01-10-2011

02-10-2011

03-10-2011

04-10-2011

05-10-2011

06-10-2011

07-10-2011

08-10-2011

09-10-2011

10-10-2011

11-10-2011

12-10-2011

13-10-2011

14-10-2011

15-10-2011

16-10-2011

17-10-2011

18-10-2011

19-10-2011

20-10-2011

21-10-2011

22-10-2011

23-10-2011

24-10-2011

25-10-2011

26-10-2011

27-10-2011

28-10-2011

29-10-2011

30-10-2011

31-10-2011

01-11-2011

02-11-2011

03-11-2011

04-11-2011

05-11-2011

06-11-2011

07-11-2011

08-11-2011

09-11-2011

10-11-2011

11-11-2011

12-11-2011

13-11-2011

14-11-2011

15-11-2011

16-11-2011

17-11-2011

18-11-2011

19-11-2011

20-11-2011

21-11-2011

22-11-2011

23-11-2011

24-11-2011

25-11-2011

26-11-2011

27-11-2011

28-11-2011

29-11-2011

30-11-2011

01-12-2011

02-12-2011

03-12-2011

04-12-2011

05-12-2011

06-12-2011

07-12-2011

08-12-2011

09-12-2011

10-12-2011

11-12-2011

12-12-2011

13-12-2011

14-12-2011

15-12-2011

16-12-2011

17-12-2011

18-12-2011

19-12-2011

20-12-2011

21-12-2011

22-12-2011

23-12-2011

24-12-2011

25-12-2011

26-12-2011

27-12-2011

28-12-2011

29-12-2011

30-12-2011

31-12-2011

In het overleg dat tot overeenstemming van de verenigingen met de Gemeente heeft geleid is vastgesteld dat in het Kanaal voor ca. 450 ligplaatsen ruimte moet komen gelijkmatig te verdelen over de drie clubs. Waterman behoud haar plaatsen aan de zuidoever, onze vereniging en de W.V. Hellevoetsluis moeten de oever aan de noordzijde delen. Door de besturen van beide clubs is overeengekomen dat Hellevoet de oever vanaf de niet meer in gebruik zijnde Verkoophaven inneemt tot ongeveer aan de plaats waar nu ons toiletgebouw staat. Met een tussenruimte van ongeveer 20 meter zal onze haven zich vandaar uitstrekken tot ongeveer waar nu nog het *Arendsnest* ligt. In de visie zoals wij deze nu uitwerken, zie het ontwerpvoorstel, komt het *Arendsnest* straks als significant sluitstuk van de entreepartij centraal in de haven te liggen. Van daaruit lopen twee langssteigers van ca. 2.50 meter breed, in tegengestelde richting weg. Hier komen de boten haaks op te liggen, de grotere aan de buitenzijde, de kleinere aan de binnenzijde. Wij werken een plan uit dat per twee ligplaatsen in een vingerpier voorziet met één achterpaal in het midden ertussen. De steigers worden toegankelijk via de centrale entree op dijkhoogte. Dit wordt een minimaal platform dat verder alleen wordt ingenomen door de afvalcontainers. Deze moeten in verband met het afvoeren van de inhoud vanaf de straat bereikbaar zijn. Vanaf het platform komt een flexibele loopsteiger die naar de drijvende entreesteiger voert. De entreesteiger wordt tevens het centrale knooppunt van de haven en wordt ca. 4 meter breed. Hieraan zal o.a. het toiletponon komen te liggen. Net als nu zal dit gescheiden zijn voor dames en heren; elk met twee wastafels, twee douches en twee toiletten. Verder is het werkvlot aan deze steiger voorzien. Mogelijk met een dak. Er is nog discussie over de vraag aan welke zijde deze voorzieningen moeten komen. Kees Prinse, die als praktiserend architect het voorstel heeft uitgewerkt, denkt dat in verband met zon en wind de NW-zijde de meest gereede optie is.

### **Planning**

Begin februari zullen wij de werkschrijving van het uit te besteden werk klaar hebben. Eind maart hopen wij van de verschillende aanbieders c.q. aannemers een reële te prijs te ontvangen zodat wij een definitieve keuze kunnen maken. Deze willen wij dan eind april aan de algemene ledenvergadering voor goedkeuring voorleggen. Als alles naar wens verloopt, willen wij eind september, begin oktober de 1<sup>e</sup> paal slaan. Aan het eind van die winter moet de zaak in den ruwe gefikt zijn, zodat wij het volgende seizoen in elk geval weer op een eigen plaats kunnen liggen. In dat seizoen zullen de details nog moeten worden ingevuld, zo mogelijk met extra inzet van zelfwerkzaamheid. Dat is ook nog eens het jaar dat wij ons 50-jarig jubileum zullen vieren. Er is nog veel te doen.

Natuurlijk heeft deze ingreep voor de ligplaatshouders zekere consequenties. De genoemde, vacante verkoophaven zal gedurende de bouw dienen om de schepen op te vangen uit de boxen waar op dat moment de werkzaamheden zich concentreren. Naar onze inschatting zal dit in drie fasen kunnen worden uitgevoerd. Het is niet alleen het bouwen: eerst zullen de oude steigers gesloopt moeten worden en de palen getrokken. Voorlopig denken wij dat de 1<sup>e</sup> verhuizing half september kan aanvangen, afhankelijk van wanneer die haven leeg wordt opgeleverd.

#### Hierbij hebben wij de volgende verzoeken:

1. Mochten er leden zijn die of vanwege een verre vakantie of voor bijvoorbeeld groot onderhoud van plan zijn om de haven voor een substantiële tijd te verlaten, dan helpen zij ons zeer om dat in deze periode te doen. Laat het ons weten!



2. De nieuwe boxen zullen tot maximaal 15 m scheeps lengte worden uitgelegd. In elk geval zullen geen schepen van langer dan 15 meter worden aangenomen. Voor de enkelingen van die maat die er nu al liggen zal een passende regeling worden bedacht.

3. Als voorlopig laatste verzoek aan de leden het volgende. Wij onderzoeken nog of wij, net als in de Heliushaven, voor de zogenaamde Blauwe Vlag willen gaan. Hieruit zou mogelijk kunnen voortkomen dat er eisen gesteld worden aan een adequate EHBO-uitoefening. Dus niet alleen de spullen maar ook de mensen die er mee om weten te gaan. In dat verband willen wij graag weten wie in de haven over een EHBO-diploma beschikken.

Wat genoemd jubileum betreft. Wij hopen dat er zich nog enkele leden beschikbaar willen stellen om hieraan hun aandacht te geven. In samenwerking met het de Heliumcomponent. We hopen hiervoor op een even groot enthousiasme onder u als geschetst voor het realiseren van de nieuwe haven.

*Martin Veerdig, Havencommissaris Kanaal, Jelmer Heins, projectsecretaris.*



*Een jong dynamisch bedrijf dat zich specialiseert in het inbouwen en onderhouden van:*

- voortstuwinginstallaties
- generatoren
- besturingstechniek
- pompen en lenssystemen
- boilers en sanitair
- verwarming



**YANMAR**  
**DIESEL ENGINE**  
**CO., LTD** dealer

Scheelhoekweg 8-10  
3251 LZ Stellendam

Tel: (0187) 49 16 59  
Fax: (0187) 49 35 05



Advanced  
Mobile  
Cleaning Service

Uw jacht dof en niet meer glanzend te krijgen?  
Of heeft u hem in de was gezet en is hij na een week weer net zo dof als voorheen.

Neem dan contact met ons op.

Wij zorgen ervoor dat uw jacht weer een super glans krijgt voor lange tijd.  
( Minimaal 2 jaar ).

U wilt het gehele jaar door een mooi en verzorgd jacht?.

Ook daar kunnen wij voor zorgen.

Wij beschikken over de kennis en professionele apparatuur om dit voor u te realiseren.

Dit doen wij op afroep of abonnement basis.

Staat uw jacht niet op de kant, maar wil u hem wel laten poetsen en eventueel het onderwaterschip behandelen cq laten behandelen, dan kunt u uw jacht tegen gereduceerd tarief uit het water laten halen bij Yagra Yachtservice te Hellevoetsluis. ( tijdens de maanden april t/m september, de aanbieding is alleen geldig wanneer er door AMCS aan het jacht wordt gewerkt).

De korting is van toepassing op kraanhandeling/afspuiten en antifouling behandeling kosten

Kijk op onze site voor de mogelijkheden, of neem contact met ons op.

[www.amcs.nl](http://www.amcs.nl)

Email: [info@amcs.nl](mailto:info@amcs.nl)

Tel: 079-3614248

Mob: 06-53964744

Vraagt u naar Jan Vlasblom.

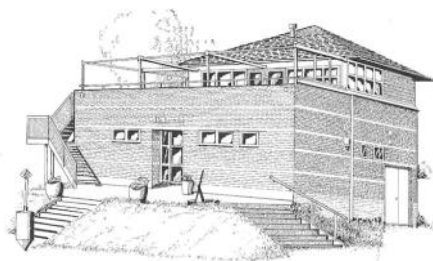


HISWA  
VERENIGING

AMCS en Yagra zijn aangesloten bij de  
Hiswa Vereniging.

## Nieuws uit de Heliushaven

---



Dit nummer heeft als thema veiligheid.

Veiligheid is een lastig begrip. Een relatief begrip ook. De een ziet overal gevaar en zal daar op anticiperen en de ander doet de meest 'gevaarlijke' dingen en ervaart dat zelf niet zo. Daarom gebeuren de meeste ongelukken nog steeds in en om het huis. Met boten zal het wel niet anders zijn.

Als Havencommissie doen we er alles aan om de haven zo veilig mogelijk voor u te maken. We letten op de (mechanische) kwaliteit van de steigers, zorgen ervoor dat de installaties aan de wettelijke normen voldoen, plaatsen zwemtrappen en meer van die soort zaken. Toch hadden we nog een blinde vlek. In het kader van de Blauwe Vlag hebben we brandblussers op de steigers moeten plaatsen. Daar hadden wij dus nooit aan gedacht.

Als we vervolgens op het terrein kijken lijkt alles voor elkaar. We beschikken over goede milieuvorzieningen. Op het parkeerterrein zijn duidelijk parkeervlakken aangegeven en sinds enkele jaren hebben we de gele strepen op de toegangsweg. Als op drukke dagen de weg als parkeerstrook nodig is en iedereen buiten de strepen staat dan kunnen de hulpdiensten altijd op het terrein komen. Kortom: we hebben het goed georganiseerd. Maar daarmee is het laatste woord over veiligheid nog niet gezegd.

Veiligheid maak je vooral samen. Hoe goed (veilig) is ons schip afgemeerd? Helaas zien we nog steeds oude schoten als landvast gebruikt worden. Ook de diameter van de landvasten laat vaak te wensen over. De breekkracht van de 12 mm lijn leek voldoende in de folder!

In de praktijk krijgen de landvasten echter met dynamische belastingen te maken en dat is echt heel wat anders.

Afgelopen winter is er door de Havencommissie weer hard gewerkt om de veiligheid van de steigers te waarborgen. Zo zijn de E- en de D-steiger van een nieuw dek voorzien en zijn de installaties op de E-steiger vervangen. Maar we zijn er nog lang niet, ook de komende jaren blijft er meer dan genoeg te doen om de haven veilig te houden.

Zoals eerder al opgemerkt: veiligheid maak je samen. Dus als naar uw mening de Havencommissie zaken over het hoofd ziet, laat het ons weten.

Een veilig vaarseizoen gewenst, *Joep Willems, Havencommissaris Heliushaven.*

### Weetje

Een goede splits in een landvast beschikt over negentig tot vijftiennegentig procent van de originele breeksterkte. Een paalsteek laat de breeksterkte dalen met vijfendertig procent. Een knoop vermindert die tot de helft.

## Lijst van Zelfwerkzaamheid in de Heliushaven



Het uit te voeren werk is gepland naar het aantal leden voor die dag. Bij verhindering dient men **ZELF** onderling te ruilen. Zorg dus dat er altijd een vervanger is.

Tijd: 08.30 uur-16.00 uur.

**Neem werk - EN regenkleding mee!** Verschijnt U niet en heeft U ook niet geruild, dan geldt de afkoopsom zoals vermeldt in de tarievenlijst.

De uit te voeren werkzaamheden zijn bekend bij de dagcoördinator. In verband met de wisselende (weers-)omstandigheden worden die niet gepubliceerd.

Als u met iemand heeft geruild, indien mogelijk, melden per e-mail aan Henk Ruhl  
[henk\\_ruhl@hotmail.com](mailto:henk_ruhl@hotmail.com)

<b>april 2010</b>					
Vlasblom J.	03-04-2010	(079) 361 88 80	Volker T.W.	10-04-2010	(0187) 61 13 03
Vliet van J.B.	03-04-2010	(010) 461 15 16	Weck A.	10-04-2010	(015) 285 09 05
Vliet van J.F.M	03-04-2010	(071) 589 60 36	Weerdts de P.	10-04-2010	(0181) 31 35 21
Volker J.T.	03-04-2010	06 113 316 29	Weinreich H	10-04-2010	0049206457610
Voort van der N.G.L.	03-04-2010	(015) 369 42 27	Wensveen P.M.M.	10-04-2010	(010) 470 14 54
Vries de F.J.	03-04-2010	(0181) 33 80 79	Wilt van der B.	10-04-2010	(030) 229 37 70
Vries de J.	03-04-2010	06 268 023 23	Woerkom van J.J.	10-04-2010	(078) 631 16 85
Vroege J.G.	03-04-2010	(010) 467 11 41	Blomsma F.	10-04-2010	(0180) 39 00 15

# SP Systems

## SP ECIAAL VOOR DE JACHTBOUW

ook geschikt voor de doe-het-zelver

**SP 106**                    - **LIJM**  
**SP 301**                    - **COATING**  
**SP 302**                    - **PLAMUUR**  
**SP 120**                    - **TEAKDEKLIJM**  
**SP 2000**                   - **POLYURETHAANLAK**  
**SP AQUACURE**

## EPOXYHARSEN

DEALER

Van Egmond Watersport  
 Overschieweg 2 (bij Hoge Brug)  
 Overschie - Rotterdam  
 (010) 415 91 31

## Nieuws van de Jeugdcommissie

### Jeugd(zeil)evenementen Hellevoetsluis 2010

27-3 Zwembadles + ouderbijeenkomst  
04-4 Geen les (Pasen)  
11-4 Les 1  
18-4 Les 2  
25-4 Les 3  
  
02-5 Les 4  
09-5 Geen les (meivakantie)  
16-5 Les 5  
23-5 Geen les (Pinksteren)  
30-5 Les 6



12-06 Wedstrijdtraining Combi H'sluis les 7 voor CWO 2+3  
13-06 Combi Hellevoetsluis en les 7 voor CWO 1  
20-6 Les 8  
27-6 Les 9 en examen

Voor meer informatie zie website [www.jeugdzeilenhellevoetsluis.nl](http://www.jeugdzeilenhellevoetsluis.nl)

Op deze website kun je je ook aanmelden voor de nieuwsbrief Jeugdzeilen zodat je alle informatie over het jeugdzeilen per e-mail kunt ontvangen.



## Nieuwe RIB voor WSV Haringvliet

---

*De ledenvergadering is in het najaar akkoord gegaan met de vervanging van de oude Avon RIB.*

Na een uitgebreide selectieprocedure en onderhandelen met leveranciers is er gekozen voor de VSR4.9. VSR staat voor: Very Slender Rib. Alleen de naam wekt al hoog gespannen verwachtingen op.

De boot wordt gebouwd door een fabrikant in Slovenië en is uitgerust met een 30 pk Yamaha motor. Er is ook een wegtrailer bij. De kleur van de boot wordt blauw. Wij hebben de boot bij de importeur bekeken en waren gelijk zeer enthousiast over dit type.

De romp heeft een vrij scherpe V-vorm waardoor hij goed en comfortabel kan varen op relatief hoge golven, zoals die op het Haringvliet vaak voorkomen. Bovendien is hij nog eens zuinig met brandstof.



De RIB zal vanaf april 2010 worden ingezet als begeleidingsboot bij het jeugdzeilen. Daarnaast is hij ook voor een aantal andere verenigingsdoeleinden te gebruiken. De oude Avon rib met buitenboordmotor zal worden ingeruild.

Zie onderstaande link voor foto's en verdere technische gegevens.

<http://www.vsrlab.com/?mod=catalog&action=productDetails&ID=9>

*Arie Rijk, Jeugdcommissie.*

### ***Bekers die aan de jeugd op de Nieuwjaarsreceptie op 3 januari 2010 voor het eerst zijn uitgereikt:***

Felix Keller jeugdprijs: Tim de Weerd, 1<sup>e</sup> in de Optimist A Combi Rotterdam 2009  
Wisselprijs Optimist A 2009: Jasper Voogd  
Wisselprijs Optimist B 2009: Ivo Polderman  
Wisselprijs RS Feva 2009: Jasper Schakel en Abe Hendriks

## Jachtwerf **van den Berg**



### *Nieuwe 20 ton's jachtenkraan*

- ✓ Mei, Juni en Juli 10% korting op onze hellingtarieven
- ✓ Zware bootstoelen met extra steunpoten voor zeilschepen
- ✓ Speciale mastenkraan voor op- en afmasten op de wal
- ✓ Informeer vrijblijvend naar de tarieven en mogelijkheden

Munnikenweg 6A – 3214 LK Zuidland  
0181 - 452151  
Fax - 453369  
06 - 30038312  
jachtwerfvandenberg@voornet.nl



*Gespecialiseerd in het schilderen van:*  
**Polyester-, aluminium- en stalen schepen**  
(zowel boven- als onder de waterlijn)

Stationsplein 7  
Tramhaven  
Hellevoetsluis  
E-mail: w.boender@zonnet.nl

Mobiel: 06 - 43 09 11 55  
W. Boender  
Tel. : (0181) 32 38 19  
Privé : (0181) 31 51 49

**staat borg voor kwaliteit!**

## AANKONDIGING JEUGDWEEKEND 5 EN 6 JUNI 2010

---

*Net als vorig jaar willen we dit jaar opnieuw een jeugdweekend organiseren met de verschillende verenigingen. Vorig jaar is dit als een groot succes ervaren door zowel de jongere- en oudere jeugd als de organisatie. Wat er dit jaar op het programma staat blijft nog even een verrassing, maar dat er weer in tenten wordt geslapen op de haven is zeker!*

Het weekend zal beginnen rond 11:00 uur zaterdagochtend (tenten opzetten) en zal rond 13:00 uur zondagmiddag eindigen.

De minimumleeftijd om mee te kunnen doen is 6 jaar, met minimaal je A-diploma voor zwemmen.

Uiteraard hoeven we je niet te vertellen dat een goed passend zwemvest verplicht is.

Voor jeugdleden van alle verenigingen €5, -

Voor kinderen die geen jeugdlid zijn, vragen we een eigen bijdrage van €20, -.

Wil je erbij zijn, vraag dan aan je ouders of ze je willen **aanmelden voor 1 mei 2010**.

Hierna is aanmelden niet meer mogelijk i.v.m. alle voorbereidingen.

Wil je meedoen aan het weekend meld je dan aan via: [peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl](mailto:peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl)

Naam:.....

Leeftijd:.....

Telefoonnummer:.....

Naam ouder/verzorg(st)er:.....

E-mailadres:.....

Bijzonderheden, allergieën, medicijnen, etc.:.....

Ouder(s) wil(len) graag meehelpen tijdens het jeugdweekend: Ja/Nee\*

Indien ja: zaterdagmiddag, -avond, -nacht, zondagochtend\*

*\*Doorhalen wat niet gewenst is*

Opmerkingen:.....

Het jeugdweekend wordt georganiseerd door enthousiaste vrijwilligers van alle verenigingen.

Echter ze kunnen dit nooit waarmaken zonder extra hulp van andere verenigingsleden.

Als u ook uw steentje wilt bijdragen aan een geslaagd weekend voor alle kinderen kunt u dit aangeven bij: [peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl](mailto:peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl)

We hopen op veel aanmeldingen, en op mooi weer,  
*commissie Jeugdweekend.*

---





## CWO vragen

probeer de vragen te beantwoorden, de juiste antwoorden staan verderop in het Bestek.

1. Reddingsvesten moeten zo gemaakt zijn dat een bewusteloze drenkeling op
  - A. de rug gedraaid wordt en rechtop blijft drijven
  - B. de buik gedraaid wordt en rechtop blijft drijven
  - C. de buik komt te liggen met het hoofd boven water
  - D. de rug komt te liggen met het hoofd boven water

2. Als je boot omslaat moet je
  - A. in de boot blijven zitten
  - B. bij de boot blijven
  - C. naar de wal zwemmen
  - D. hulp gaan halen



3. Mag een schipper van de bepalingen van het BPR afwijken?
  - A. Nee
  - B. Ja, als dat beter voor hem uitkomt
  - C. Ja, als hij daardoor een ongeluk kan voorkomen
  - D. Hierover staat niets in het BPR

4. Het weerbericht verwacht dichte mist, wat doe je?
  - A. Je reeft je zeilen
  - B. Je geeft regelmatig geluidsseinen
  - C. Je neemt warme kleren mee
  - D. Je vaart niet uit

5. Bij welk type wolken kun je onweer verwachten?
  - A. Windveren
  - B. Schaapjeswolken
  - C. Sluierbewolking
  - D. Bloemkool of aambeeld wolken



Gelukkig hebben we een nieuwe RIB!



VRIJE SCHIPPERS KOZEN HUN EIGEN  
OPKIKKER: SCHIPPERBITTER.  
RUIG EN ONGEWIS, ZOALS OOK DE GRIMMIGE  
STRIJD MET WIND EN WATER IS



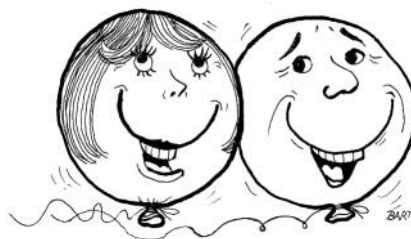
[www.schipperbitter.nl](http://www.schipperbitter.nl)

Koninklijke De Kuyper B.V. • Buitenhavenweg 98 • 3113 BE Schiedam • [www.dekuyper.com](http://www.dekuyper.com)



## Nieuws van de Evenementencommissie

Vandaag, 28 februari, hebben we weer een eindmaandbijeenkomst gehad in de *Bonte Os*. Er zijn zelfs een aantal leden gaan wandelen langs het strand, heel moedig, want het weer was ronduit slecht. We hebben ook met elkaar gesproken over het jubileum volgend jaar, onze vereniging bestaat dan 50 jaar. Daar willen we toch wel iets leuks voor organiseren. De evenementencommissie zal regelmatig verslag doen van de voorbereidingen en u zo nodig om goede raad of advies vragen.



In dit Bestek vindt u ook de uitnodiging voor de openingstocht.

Namens de evenementengroep, *Trudy Intres*.

**GESPECIALISEERDE OPLEIDINGEN**  
**SCHEEPVAART - LOGISTIEK - INDUSTRIE**

OPEN DAGEN EN LOCATIES  
ZIE [WWW.STC-GROUP.NL](http://WWW.STC-GROUP.NL)

**VMBO/MBO**  
OPLEIDINGEN  
SCHEEPVAART EN TRANSPORT COLLEGE

**HBO/BACHELOR**  
OPLEIDINGEN  
DMS DELOHA INNOVATION STUDENT  
HOGESCHOOL  
SPECIAL ZEEVAART

**MASTER**  
OPLEIDINGEN  
STC-NMU

**CURSUSSEN**  
VOOR BEDRIJVEN/PARTICULIEREN  
STC B.V.

ONDERDEEL VAN DE STC-GROUP

INFORMATIENUMMER: 010-44 86 000 • [WWW.STC-GROUP.NL](http://WWW.STC-GROUP.NL)



## \* Openingstocht \* naar de Put en Tiengemeten



De Evenementencommissie nodigt u allen uit om aan de openingstocht op 8 en 9 mei 2010 deel te nemen. Wij hebben gekozen voor de haven van W.S.V. de Put en voor een bezoek aan Tiengemeten. Sinds twee jaar is er weer veel veranderd en het lijkt ons leuk er nog eens naartoe te gaan. Er is een mogelijkheid om een wandeling van 6 of 10 km te lopen. We hebben deze uitnodiging ook naar het K.N.M.I. gestuurd, dan kunnen ze zorgen voor goed weer.

### Het programma:

Op vrijdagavond verzamelen we in de *Bonte Os*, waar rond 20.00 uur het eerste palaver plaatsvindt. Wij zorgen voor de koffie.

Zaterdagmorgen vertrekken we op tijd naar de haven van W.S.V. de Put, waar we aan de gastensteiger kunnen afmeren. We wandelen daarna naar de pont en varen over naar Tiengemeten.

We gaan uit van een wandeling van 6 km, maar de geoefende wandelaar kan natuurlijk 10 km lopen.

Rond 16.00 uur varen we terug en dan houden we om 17.00 uur een steiger/kadeborrel.

Vanaf 18.30 uur wordt er een Chinees/Indisch buffet geserveerd in het clubhuis van de Put. Op zondagmorgen vaart iedereen op zijn eigen tijd terug of naar elders.

De kosten van het buffet bedragen €17,50 per persoon.

Kinderen tot 12 jaar €10,00 per kind.

Liggeld haven is voor eigen rekening, te voldoen aan Trudy Intres op vrijdagavond.

**Aanmelden t/m 1 mei 2010:** bij Trudy Intres (Heliushaven box B 43) tel 06-55157935 of bij Hennie Daniels box (Heliushaven E226) d.m.v. invulling en inlevering van onderstaande strook. Aanmelden door opgave van onderstaande gegevens per e-mail kan ook:

[trudy.intres@yahoo.com](mailto:trudy.intres@yahoo.com) of [info@subsea.nl](mailto:info@subsea.nl)

Kosten buffet overmaken op girorekening 748654151 t.n.v. G.J. Intres-Werkman te Moordrecht.

**NB** Bij deelnemen aan het buffet is uw aanmelding pas definitief na het overmaken van de kosten hiervan.



-----  
Naam:

Aantal volwassenen:

Bootnaam:

Aantal kinderen t/m 12 jaar:

Lengte boot:

Tevens het bedrag overmaken op girorekening 748654151 t.n.v. G.J. Intres-Werkman.



## HET TWEDE HUIS VAN WILLEM BOVENDIJK. DANKZIJ DE WILLEM BOVENDIJK HYPOTHEEK®

De Wadden verkennen. Aanmeren waar en wanneer je maar wilt. Willem Bovendijk zag het al lang geleden voor zich. Om zijn jongensdroom mogelijk te maken, hebben wij een unieke hypotheek voor hem gemaakt: de Willem Bovendijk Hypotheek®. Deze hypotheek houdt daadwerkelijk rekening met

de financiële situatie en het uitgavenpatroon van Willem Bovendijk. Ook voor u hebben wij een passend advies en een passende oplossing. Of u nu een zeiljacht, een cruiser of een motorjacht op het oog heeft. En elke denkbare financiering is mogelijk. Want u en uw hypotheekadviseur bepalen samen

hoe uw hypotheek eruit komt te zien. Eigenlijk is er maar één ding dat vaststaat. En dat is de naam van uw hypotheek.

**Bel voor een afspraak 0800-7011 of uw tussenpersoon.**

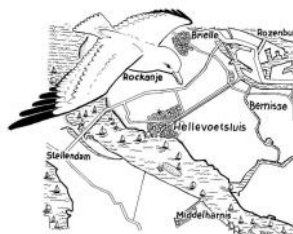
De ING Bank treedt op als kredietverstrekker.

ING  BANK  
DENKT MET U MEE

## Uit de regio

### **De Hellevoetse Reddingsbrigade (H.R.B), [www.reddingsbrigade-hellevoetsluis.nl](http://www.reddingsbrigade-hellevoetsluis.nl)**

Wanneer wij in de sluis liggend het kanaal door Voorne in of uitvaren, zien we het gebouw van onze Reddingsbrigade. Reddingboten liggen klaar voor mogelijke calamiteiten op



het Haringvliet. Een van de boten is uitgerust met een 6-cilinder Evinrude motor van 225pk, maximaal goed voor 90 km per uur (als de golven niet te hoog staan natuurlijk). Een andere met 50pk motor is minder snel, maar toch nog goed voor 45 km per uur. Wanneer een reddingboot moet uitvaren is deze be-

mand met vier personen. Er blijven twee vrijwilligers op post: "de bewakingsploeg" voor de communicatie. Men heeft goede communicatieapparatuur op de boot en een navigatiesysteem. Ook liggen er twee vletten in het Kanaal met als voordeel: weinig diepgang. Tevens heeft men nog een 4-wiel aangedreven voertuig, welke assistentie kan verlenen op het strand aan ambulancepersoneel en brandweer.

*De Eendracht*, ons zwembad, wordt iedere dinsdagavond van 18.30 uur tot 21.30 uur door de reddingsbrigade geheel afgehuurd. De lessen bestaan uit reddend zwemmen en conditietraining. De leeftijd van de leden van de reddingsbrigade loopt uiteen van 12 t/m 67 jaar. De vereniging is opgericht op 20 februari 1975 door een kleine groep vrijwilligers die inzagen, dat in een waterrijk gebied als Hellevoetsluis, een reddingsbrigade onontbeerlijk was. De H.R.B. bestaat al 35 jaar, is in die jaren flink gegroeid en heeft al meerdere malen haar nut bewezen. De H.R.B. is aangesloten bij de Reddingsbrigades Nederland ( R.N.) en bestaat uitsluitend uit vrijwilligers welke te allen tijde opgeroepen kunnen worden. Ook een bewakingsploeg heeft altijd dienst.

Doelstelling R.N. en H.R.B.: **Het voorkomen en bestrijden van verdrinkingsongevallen.**

Om deze doelstelling zo goed mogelijk te bewerkstelligen heeft de H.R.B. twee activiteiten:

1. Het verzorgen van opleidingen ten behoeve van het zwemmend redden en het verbeteren van de zwemvaardigheid.
2. Het uitvoeren van bewakingsactiviteiten op en aan het Haringvliet en het verzorgen van opleidingen ten behoeve van het varend redden.

Reddingsbrigade Hellevoetsluis is m.b.t. haar inkomen voor een groot deel afhankelijk van bijdragen van particulieren en bedrijven. De activiteiten van de vereniging worden slechts voor een deel bekostigd door subsidies van de gemeente Hellevoetsluis. Word lid of word donateur.



*Mochten wij als gebruikers van het water in nood komen, kunnen wij 112 bellen of oproepen via noodkanaal 16. Dit laatste wordt ontvangen op de Marinebasis in den Helder*

*(Het Kustwachtcentrum), die weer zorgt dat de juiste reddingsdiensten kunnen uitrukken. Wij hopen natuurlijk deze vrijwilligers, die de plicht hebben om naar ons toe te komen als wij op het Haringvliet in moeilijkheden geraken, nooit nodig te zullen hebben!*

Dhr. Tiel, secretaris van H.R.B., bedankt voor uw welwillendheid dit alles te vertellen,

*Joke van Vugt.*

**JACHTSERVICE  
HARINGVLIET**

- \*Kranen
- \*Winterstalling
- \*Onderhoud
- \*Reparatie
- \*Inbouw

Deltahaven 73  
3251 LC Stellendam

Tel : 0187 499319



## BoekenBoot

### Red jezelf – veilig zeilen op groot water

*Nee, u hoeft niet te schrikken. Dit is geen aankondiging van de ontmanteling van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij.*

*Al 185 jaar schieten we u graag te hulp en dat blijft ook zo. De titel boven dit stukje verwijst naar een zojuist verschenen boekje waarover ik u graag iets meer vertel. Het zou namelijk best kunnen dat u er waardevolle informatie in vindt. Uw zelfredzaamheid neemt ervan toe en daardoor ook uw plezier op het water. En dat wens ik u!*

In het afgelopen jaar heeft de Veiligheidscommissie van de Nederlandsche Vereniging van Kustzeilers zich samen met de KNRM – ook ik mocht er een bescheiden aandeel in hebben – gewijd aan de productie van een handzaam gidsje voor aan boord. We wilden een boekje “om te stelen” maken, boordevol tips van doorgewinterde zeilers, mensen met veel mijlen in het zog, lui die het weten kunnen. De werktitel was dan ook: Kustzeilers’ knepenboek. De redactie door Anje Valk staat borg voor een prima leesbaar geheel. Stap voor stap komen aan bod: de keus van het juiste schip, eisen aan de bemanning, de regelgeving voor zover voor u van belang, de voorbereiding van een wat langere reis, onderweg op zee en (mocht het toch gebeuren) in nood en wat dan. In de uitgebreide sectie met bijlagen vindt u overzichten van veiligheidsuitrusting, een inwerklijstje voor opstappers, hoe vind je informatie over het weer, waar moet je op letten bij het varen met kinderen, voorbereiding op storm en ankeren. Enkele checklists, over motoronderhoud, EHBO, weblinks en boeken maken het boekje compleet.

Het project is geslaagd. We hebben een handzaam, rijk geïllustreerd boekje gemaakt, geknipt voor op de kaartentafel en prima op zijn plek in uw vaarboekenkast. Vanaf januari voor een krats te koop in de KNRM-webwinkel. Als Redder aan de Wal krijgt u ook nog eens een aardige korting. Daardoor niet alleen voor uzelf, maar ook voor anderen aantrekkelijk als cadeautje. Van harte aanbevolen!

*Michelle Blaauw – KNRM*



## Boordboek Noodprocedures

*Auteur: Jimmy Lengkeek*

*Uitgeverij: de Alk & Heijnen Watersport*

*ISBN: 978-9059610392*

*Prijs: € 14,90*

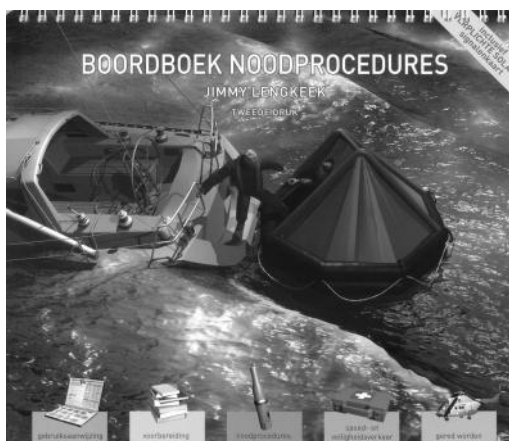
Dit boordboek bestaat uit vier delen. Het eerste deel gaat over de reisvoorbereiding: wat kan u als schipper vooraf doen om in noodsituaties juist te handelen. In deel twee worden de noodprocedures uitgebreid behandeld. Het derde deel beschrijft in detail de spoed- en veiligheidsprocedures en in deel vier worden tips gegeven voor tijdens het redden zelf. Hoe omgaan met de helikopter, sleephulp enz.

Als laatste pagina is een kaart opgenomen met daarop het - volgens Solas V - verplichte signalenoverzicht. Elk pleziervaarder op zee moet sinds 2002 een dergelijke kaart aan boord hebben en met dit boekje aan boord voldoet de jacht-schipper aan deze internationale eis.

In dezelfde reeks is verschenen: Boordboek Scheepsdiesels, Boordboek Praktisch Zeemanschap, EHBO op zee en Boordboek Knopen en Steken.

U kunt de bladzijden gerust met natte of vette vingers omslaan, omdat ze allemaal van stevig karton zijn en waterafstotend.

Voor jullie gelezen door *Alda Langstraat.*



### **Evert Peelen Jachtservice v.o.f.**

**onderhoud - reparatie - restauratie - installatie  
halen/brengen van schepen van/naar iedere bestemming**

Vaargeul 136 3224 CW Hellevoetsluis  
telefoon/fax: 0181-315754 mobiel: 06-22776943  
[www.zeezeilreizen.nl](http://www.zeezeilreizen.nl)

## **KNRM**, *alleen het beste is goed genoeg.*

---

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij verricht een overheidstaak, maar doet dit als zelfstandig opererende, ongesubsidieerde organisatie. Die zelfstandigheid is belangrijk om de kwaliteit van het reddingwerk ook in de toekomst veilig te stellen. De KNRM heeft als stelregel dat bij reddingwerk alleen het beste goed genoeg is. Dit criterium wordt aan het materieel gesteld, maar ook aan de redders, die dit werk voor het overgrote deel vrijwillig (onbetaald) uitvoeren.

De KNRM is voor haar inkomsten afhankelijk van donateurs en gulle (eenmalige) gevers. De KNRM is een ANBI (= een Algemeen Nut Beogende Instelling) sinds 1 januari 2008 en dat betekent dat in heel veel gevallen de giften aan de KNRM aftrekbaar zijn.

### De drie basisprincipes van de KNRM:

- Kosteloos hulp verlenen.
- Door professionele vrijwilligers.
- Bekostigd uit vrijwillige bijdragen.

### **Wat zij doen?**

*Het is etenstijd, de piepers staan net af te koken als een andere pieper af gaat. Een snel 'tot straks....bewaar maar een prakkie'. Buiten waaien 'de stukken uit de dijk' en de regen striemt in het gezicht. In het boothuis hijsen drie anderen zich al in hun overlevingspak. 'Al iets meer bekend?' 'Ja, schip zinkende, 15 mijl noordwest', en weg zijn ze. Binnen drie kwartier zijn ze ter plaatse bij het zinkende schip. De zes opvarenden worden in twee runs van boord gehaald. Het schip lijkt verloren. Pompen heeft geen zin meer. Een uur later zijn ze terug aan de reddingbootsteiger. De geredden krijgen droge kleren en warme soep. Er wordt vervoer en onderdak geregeld. Een handdruk, een dankbare blik. De redders praten nog even na. Een belletje naar huis: 'We zijn er weer. Ik kom zo thuis.' Thuis staat een warme hap klaar. Een beetje laat, een beetje lauw, maar het smaakt tien keer zo lekker.*

### **Vrijwilligerswerk is onbetaalbaar**

Bijna 1.000 mannen en vrouwen zetten zich in voor de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Niet elke dag, maar wel heel veel dagen per jaar. Voor échte reddingen en dankbare hulpverleningen, maar ook voor onderhoud aan het materieel en voor opleidingen en oefeningen om voorbereid te zijn. De vergoeding die zij ontvangen bedraagt € 1,25 per uur en, als het meezit, een warme dankbare hand van iemand die geholpen werd. En juist om dat laatste is het de meesten te doen. Die ene succesvolle redding of die hulpverlening, die veel ellende heeft voorkomen, doet veel meer dan een paar euro's in de bemanningpot. Die belangrijke drijfveer om vrijwilligerswerk te doen is van onschatbare waarde.

### **Reddingstations**

De KNRM heeft diverse reddingstations. Deze staan langs de Noordzeekust en binnenwateren als Waddenzee, IJsselmeer, Zeeuwse- en Zuid Hollandse stromen.

### Op alfabetische volgorde:

Ameland, Breskens, Cadzand, Callantssoog, Den Helder, Den Oever, De Cocksdorp De Koog

Dordrecht, Eemshaven, Egmond aan Zee, Elburg, Enkhuizen, Hansweert, Harlingen, Hindeloopen, Hoek van Holland, Huizen, IJmuiden, Katwijk aan Zee., Lauwersoog, Lemmer, Marken, NeeltjeJans, NoordwijkaanZee, Ouddorp, Petten, Scheveningen, Schiermonnikoog, Stellingdam, Terschelling, Ter Heijde, Urk, Veere, Vlieland, Westkapelle, Wijk aan Zee, Zandvoort.

### **NB Word donateur van de KNRM en steun hun reddingswerk!**

Voor de redders is het belangrijk dat zij zich gesteund weten door een groep 'supporters'. Bent u ook bereid de redders een steuntje in de rug te geven? Voor minimaal € 25 per jaar kunt u dat. Niet voor niets noemt de KNRM haar donateurs 'Redders aan de wal'. Die titel maakt duidelijk dat de Redders aan de wal het verlengstuk zijn van de ongeveer 1.000 vrijwillige medewerkers van de Redding Maatschappij. Redders aan de wal steunen de redders met een vaste vrijwillige bijdrage, maar daarnaast vormen zij een morele achterban voor de redders, voor wie het reddingwerk weliswaar voldoening geeft, maar soms ook publieke waardering nodig heeft. U krijgt als Redder aan de Wal vier keer per jaar De Reddingboot. In dit blad leest u de over meest bijzondere reddingen en achtergronden van reddingen. Daarnaast mag u als donateur een keer per jaar achter de schermen kijken van de KNRM tijdens Reddingbootdag en krijgt u een pasje waarmee u bij verschillende musea korting krijgt.

Voor u opgezocht, *Ria Peelen*.

[www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

**Als u de mast in wilt aan een draadje van twee millimeter dikte, bent u rijp voor de specialist.**



Vrolijk Watersport is de grootste specialist in water, varen en wind. Heeft alles voor open boten, catamarans, motorboten en kajuitjachten. Alle topmerken. Prima voorlichting. (128 jaar ervaring). Duidelijke garanties. En scherpe prijzen. Ook als u lijn wilt met een dikte van twee millimeter met breekkracht van 240 kg dan moet u bij Vrolijk zijn.

**Vrolijk Watersport.**  
Treilerweg 65,  
2583 DB Scheveningen (Havens)  
Tel 070 - 416 82 82.  
Fax 070 - 306 04 97.  
E-mail: [info@vrolijk.nl](mailto:info@vrolijk.nl)

**Eigen zeilmakerij**



BIJ KONINKLIJKE BESCHIKING HOFLIEVERANT

## De verhalen van Michelle Blaauw van de KNRM

---

Michelle Blaauw van de KNRM heeft voor de clubbladen van watersportverenigingen een groot aantal verhalen geschreven.

Wij hebben deze in onze Bestekken gepubliceerd en bewaren ze in een digitaal archief op de website [www.wsvharingvliet.nl](http://www.wsvharingvliet.nl) onder Bestek/KNRM artikelen.

U kunt hierop diverse zaken nalezen o.a. over man-over-boord, EHBO, reparaties, onderzoeking, zeeziekte, enz., enz.

### Titels van de geplaatste verhalen:

- Welke maat is de beste optie?
- Take your time, there's plenty of it.
- Check de checklist- vertrouw op uw gezondheid.
- De doe-het-zelf-red-vest-test voor iedereen.
- De slangenkuil.
- Onder bemanning of onderbemanning?
- Koudwatervrees.
- Kapot gerepareerd.
- Wie gezien is is niet weg.
- Van pleister tot scheepsapotheek.
- Zwaaien en praaien.
- Nu weet ik het weer.
- Man helemaal niet overboord.
- Een schone tank een goed begin.
- Zeeziek? Probeer vitamine Zee!
- Hoed u voor de zwarte brigade.



Reddingsboot Stellendam

Zoek op internet naar [www.wsvharingvliet.nl](http://www.wsvharingvliet.nl)

klik op Bestek in de knoppenrij bovenaan,  
ga naar KNRM-artikelen,  
kies een titel en (her-)lees de verhalen van Michelle Blaauw.

*Ria Peelen.*

### **Antwoorden op de CWO vragen over Veiligheid:**

1. antwoord D
2. antwoord B
3. antwoord C
4. antwoord D
5. antwoord D

## Miss Verstand en H. Nekkgig

---

*Het is terwijl ik dit schrijf (haf februari), nog ijsig koud, maar de watersportbeurzen zijn alweer bezig en zo langzamerhand begint de boot onze aandacht te vragen. Nog even en de temperatuur leent zich voor het plegen van onderhoud en als de zomertijd is ingevoerd zijn we alweer vaak aan boord te vinden. De winter is een mooie tijd voor het maken van vaarplannen en het sprokkelen van verhalen. Ik stuitte daarbij op een paar hardnekkige misverstanden, die ik graag voor u help ophelderen.*



### **De capaciteit van een automatisch opblaasbaar reddingvest hangt af van mijn vaargebied en mijn lichaamsgewicht.**

**Nee.** De capaciteit van uw reddingvest hangt vooral af van de door u gedragen kleding. Kan er lucht in opgesloten raken, dan moet u een reddingvest met voldoende kantelkracht dragen, dus 275 Newton. Uw lichaamsgewicht speelt hierbij geen rol, uw vaargebied evenmin.

### **Een borreltje is hét middel om lekker warm te worden als je buiten bent en het koud hebt.**

**Nee.** Alcohol, vooral sterke drank, brandt in de keel en geeft daarom even een warmtesensatie. Doordat de haarvaten vlak onder de huid gaan open staan, koelt uw bloed juist extra af en daalt uw lichaamstemperatuur. Warme thee, soep of chocola warmen uw kern op zonder ongewenste bijeffecten.

### **Als je een drenkeling niet aan boord kunt krijgen, bind je hem aan de boot vast en vaar je naar de dichtstbijzijnde haven.**

**Nee.** Het klopt dat het heel moeilijk is om een drenkeling aan boord te krijgen. Voor de meeste boten geldt dat. Voor de meeste omstandigheden waarin iemand overboord gaat, geldt dat. Vervoer van een drenkeling door het water is echter geen goed idee. Het veroorzaakt ernstige onderkoeling doordat het langstromende water het laatste beetje warmte aan de drenkeling ontnemt. Met bijna zeker de dood tot gevolg. Terugredenerend komen we daarom steeds tot de conclusie dat er maar een remedie is tegen man overboord: zorg dat het je niet overkomt.

### **Second drowning wordt veroorzaakt door een bacterie.**

**Nee.** Second drowning treedt soms op na een waterongeval doordat er via osmose water in de longen terecht komt vanuit het bloed (na onderdompeling in zout water). Andersom kan ook: er belandt water uit de longen in het bloed (bij zoet water) waardoor de rode bloedlichaampjes beschadigen. Beide verschijnselen kunnen dodelijke gevolgen hebben. Het is daarom zaak, iemand die onvrijwillig in het water heeft gelegen, enige tijd te observeren in een ziekenhuis. Met bacteriën heeft het niets te maken.

**De KNRM is een overheidsinstantie, dus de belastingbetaler draait op voor de kosten van het reddingwerk.**

**Nee.** De KNRM is een particuliere stichting, die met hulp van het Nederlandse publiek (en steun van vele buitenlanders die hun watersport in Nederland beoefenen!) met vrijwilligers de reddingtaak op ruim water vervult. De KNRM verricht een overheidstaak met behulp van financiële bijdrages van 'Redders aan de wal'. Een beetje watersporter is daarom Redder aan de wal en steunt de KNRM met een jaarlijkse donatie.

U begreep dat al, maar wilt u het ook nog eens aan uw buurman in de haven uitleggen?

*Michelle Blaauw – KNRM.*



**Dijkxhoorn**  
ondermode, beenmode  
en badmode. (m/v)

**Voor de stoere winterzeiler!**  
Wij hebben een collectie ondergoed met thermische en vochtregulerende eigenschappen. Dit draagt comfortabel en is functioneel in een koude omgeving.

Rijksstraatweg 69 - 3222 KB Hellevoetsluis - Tel. 0181 312417



**GM NAUTIC EQUIPMENT**

**shop voor al uw Scheepsaccessoires & technische benodigheden**

dealer van:



**YANMAR  
DIESEL ENGINE  
CO., LTD** dealer

Scheelhoekweg 10 / Marina Stellendam  
3251 LZ Stellendam / Deltahaven

tel. (0187) 49 16 59  
fax. (0187) 49 35 05

## De reddingdienst langs zij

---

*Is het 'Mayday', 'Pan Pan' of 'Securité'?*

*De grens tussen acute dreiging om met man en muis te vergaan, of hulp nodig hebben bij een ernstig of minder ernstig probleem is lastig te beoordelen. Zeker wanneer je zelf het middelpunt van een noodsituatie bent.*

Nu ik zelf recent schipper ben geworden, merk ik dat mijn leerperiode eigenlijk weer van voren af aan begint. Als opstapper bij andere zeezeilers maak je best spannende dingen mee, maar aan het eind van de tocht ruim je het schip op je stapt af, gaat weer aan het werk en de ervaringen vervagen. Zo ging het tenminste bij deze opstapper. Oftewel je leert er wel van, maar het zijn geen keiharde lessen die littekens nalaten. Nu ik opnieuw door de jaargangen van mijn zeezeiltochten blader kijk ik met een andere blik en beseft ik des te beter dat een klein probleem door een samenloop van omstandigheden snel kan escaleren tot acuut gevaar. Gevaar dat je onder ogen moet zien.

Ik blader en tref dit verhaal dat zich afspeelt onder de Normandische kust voor Cherbourg:

Dinsdag 6 juli 06.00 uur:

Vanuit Duinkerken koers richting Cherbourg gezet. Afstand circa 150 mijl. Verwachte tijd van aankomst woensdagmiddag rond de middag.

Navtexbericht om 12.00 uur: lagedrukgebied bij Spanje, slecht weer verwacht bij Plymouth vanaf woensdagnacht. Besloten door te varen, omdat volgens dezelfde verwachting het slechte weer Cherbourg zou bereiken ruim nadat wij zouden zijn aangekomen.

Woensdag 7 juli 06.00 uur:

Navtexbericht 'gale warning force 8 expected soon'. 09.30 uur: Fok gereefd tot minimal zeilbare grootte. Wind inmiddels toegenomen tot NO 8 Bft, maar geen sprake van noodsituatie aangezien koers, vaart, diepte en positie alle bekend waren. 11.00 uur: GPS aan dek geeft geen positie meer. Enkele minuten later doet de hand-GPS het ook niet meer. Laatste GPS-positie 11.00 uur: 49°52'9N, 01°16'6W.

De mensen van de Sauvetage en Mer bevestigen later dat onder deze golf en weersomstandigheden het vaker voorkomt dat de GPS het opgeeft. Om de rotsen en ondieptes bij Les Equets te vermijden rond 11.30 uur de havenautoriteiten van Cherbourg opgeroepen met het verzoek assistentie te verlenen bij de navigatie. Met behulp van de radar en op zicht geprobeerd boeien en kust te herkennen. Dit zonder succes, door slecht zicht en slecht radarbeeld. Ook de Racon C van Cherbourg was niet op de radar te herkennen. De radardome van het schip staat op een paal op het achterdek, circa 4 meter boven het water. De golven zijn op dat moment 4-5 meter hoog (naderhand bevestigd op het weerbulletin aan de haven). De radar zag dus alleen de golven direct rond de boot.

### **In nood**

Op dat moment

- was de situatie op zee sterk verslechterd: golfhoogte 4-5 meter, brekend over het schip en in de kuip,
- was het schip tweemaal platgeslagen en had het zich weer opgericht,





Tel.: 0181-627882

## **NIEUW IN DE VESTING VAN HELLEVOETSLUIS OOSTKADE 38A**

- ⇒ Voor al uw watersportartikelen
- ⇒ Schoenen Dubarry, TBS
- ⇒ Zeilkleding Pelle Petterson, Gill, Magic Marine
- ⇒ Vrijtijdsleding oa. Pelle Petterson, Gill, R&W Maritime,
- ⇒ Mat de Misaine, TBS
- ⇒ Ruim assortiment cadeau artikelen op nautisch gebied
- ⇒ Expertisebureau t.b.v. pleziervaart

**Zie ook onze website**

**[www.devuurtorenwatersport.nl](http://www.devuurtorenwatersport.nl)**

Openingstijden: Maandag t/m Vrijdag	09.00 - 18.00 uur
Vrijdag koopavond tot	21.00 uur
Zaterdag	09.00 - 17.00 uur
Zondag	10.00 - 14.00 uur

- was de positie onbekend,
- was er gevaar om te stranden op de rotsen van Les Equets, ten Oosten van Cherbourg,
- gaven de GPS'en nog steeds geen signaal,
- gaven de Navtexberichten geen verbetering van het weerbeeld aan.

12.00 uur: Op basis van bovenstaande situatie besloten om hulp in te roepen via Ch16. Vanaf dat moment koersen gevaren om stranding van het schip te vermijden, zo hoog mogelijk noordwestelijk, met de motor nog steeds op kruissnelheid bij.

De reddingsoperatie is op gang gekomen en een reddingboot is ons gaan zoeken. Dit was zeker twee uur lang geen succes. Op advies van de reddingboot een vuurpijl afgeschoten, gevolgd door diverse radiopeilingen via VHF.

Nadat dit allemaal niet werkte is een helikopter op zoek gegaan. Uiteindelijk op circa twee mijl een koopvaardijship gezien. Dit schip via VHF 16 aan het reddingstation in Cherbourg beschreven als 'general cargo ship' (er stond een lage kraan aan dek).

Aan de hand van die beschrijving en na het afsteken van een tweede vuurpijl kon de helikopter ons vinden. We bleken uiteindelijk maar een paar mijl bovenwinds van de rotsen van Les Equets te zitten, volgens het reddingrapport op positie 49°46'3 N, 01°23'2 W. De helikopter heeft de reddingboot naar ons toe geloodst.

Die was om 16.08 uur bij ons. Terwijl wij aan de wind voeren heeft de reddingboot ons een lijn toegeworpen van hun achterdek naar ons voordek. We hebben de lijn op onze voorborders belegd en de reddingboot heeft ons vervolgens naar de haven Cherbourg gesleept, waar we om circa 18.30 uur aankwamen.

Daar aangekomen bleek dat er geen persoonlijk letsel was en ook geen materiële schade van belang. Bij controle de volgende dag functioneerden beide GPS'en weer goed.

De rekening van de Société Nationale de Sauvetage en Mer bedroeg   900, - contant te voldoen."

### **Wat voor lessen haal ik nu als beginnend schipper uit dit zenuwslopende verhaal van mijn clubgenoot?**

- Tochtvoorbereiding kun je nooit secuur genoeg mee zijn (zorg dus voor detailkaarten).
- Liever bang zijn dan stoer, en lekker in de haven blijven als er zo dichtbij een stormwaarschuwing wordt gegeven.
- Meerdere GPS'en aan boord hebben (ook al bracht dat in dit geval geen uitkomst).
- Gewetensvraag aan mezelf: zou ik vanuit een falende GPS-situatie een gegist-bestekpositie in de kaart kunnen zetten? (zorg er dan eerst maar voor dat je ook de GPS-posities steeds netjes in de kaart zet mannetje!).
- Als ik een radardome koop zet ik die zo hoog mogelijk in de mast.
- Niet aarzelen om de reddingdienst op te roepen als je de situatie niet meer in de hand hebt of kunt overzien.
- Is mijn noodvuurwerk niet verlopen?
- Oh, dus een reddingdienst kan ook geld kosten?

De ‘redding’ die ik vorig jaar zelf voor Ramsgate heb meegemaakt was meer een gevalletje van sleepje bij een uitgevallen motor, dan van werkelijke nood. Maar achteraf realiseer ik me dat de aanleiding wel degelijk bedreigend was.



We voeren met een stevige ZW-wind op 16 mei ter hoogte van boei South Hinder met een schip dat moeilijk overstag ging. Mijn wacht besloot daarom bij een moeizaam verlopende overstagmanoeuvre de motor even bij te zetten. No problem, behalve dan dat de motor niet meer reageerde op de kleplichter en lekker door bleef diesel. Schipper erbij, motorruimte open. Oorzaak niet te vinden. Dus besluiten we de motor maar lekker stand-by te laten staan. Vijf minuten later kom je vanzelf op de gedachte dat een stand-by draaiende motor natuurlijk ook wel een handje mag helpen om wat extra vaart te maken. Zodra we de motor in z'n werk zetten barst de hel los. Horen en zien verging ons.

Ik hoor een afschuwelijk geraas van schurende tandwielen, zie een spervuur van vonken uit de motorruimte komen met een misselijk makende rookontwikkeling. Voor mijn geestes-oog zag ik het schip al in brand staan. Gelukkig week het onheil zodra de

gashandle weer in z'n neutraal werd gezet. En daarmee was meteen de oorzaak duidelijk. Door een versleten contactslot (was al gammel, het nieuwe slot was nota bene al aan boord. ‘Klusje voor later’) bleef de startmotor doorlopen. Zodra het vliegwiel door de motoraandrijving op toeren kwam, ging de startmotor met onheilspellend vuurwerk en geknars aan gort. Ondanks een kotsende bemanning - onvoorstelbaar wat een stank die ratelende tandwielen en doorgebrande bedrading voortbrengen – was de rest van het traject goed bezeild. Maar met ruwe zee voor Ramsgate achtte de schipper het toch raadzamer om de hulp van de RNLI in te roepen.

Op een mijl voor de pieren roepen we Dover Coastguard op en meldden ons probleem. Binnen 10 minuten riep de RNLI-reddingboot van Ramsgate ons op via de marifoon. Zij checkten onze positie en vroegen ons de zeilen te strijken. Nog geen kwartier later kwam het imposante oranje gevaarte langs. Wij hadden ons al voorbereid door vanaf de voorklampen reserveschoten strak te zetten naar de schootlieren, zodat de sleepkracht zou worden verdeeld over het dek en de lieren. Want als die paardenkrachten van zo'n reddingboot aan je klampen gaan trekken, kunnen ze zo uit het dek vliegen.

Onze redders hadden meteen gezien dat we ons huiswerk gedaan hadden en gooiden de sleeplijn over. Ze hoefden niet aan boord te stappen. Na het vastmaken werd de lijn strakgetrokken

en konden we even uithijgen in de kuip. De lifeboat ging er met zes knopen vandoor en over de radio kraakte het ‘Are you happy with the present speed, sir?’ Op het bevestigende antwoord ging er nog een knoopje bovenop. Het gezegde luidt immers ‘als je je voertuig onder controle hebt ga je niet hard genoeg’.

Wij hadden intussen ons RNLI-vlaggetje gehesen, want als regelmatige Engelandvaarder wilde de schipper wel weten dat het RNLI-lidmaatschap dan een vanzelfsprekendheid is. In de haven kwam de lifeboat langsij en stapten een paar van onze redders over om ons keurig langsscheeps af te meren. Voor ons een mooi moment om even een fles Ketel 1 over te hevelen om onze dankbaarheid te tonen. Veilig afgemeerd werden nog even naam, adres en number of people on board genoteerd en de reddingboot stooft er weer vandoor.

Hoewel, even later meldde de lifeboat zich weer over de radio. Met een intrigerende vraag: ‘Hoeveel vrouwen zijn er onder de geredden?’. Zou een vrouwenleven toch meer waard zijn?

#### **Lessen:**

- ‘Dat komt later wel’, nou mooi niet als je de zee op gaat. Voer die ‘kleine’ reparatie toch maar uit voordat je vertrekt.
- Aarzel niet de kustwacht op te roepen als je een probleem hebt. Zij kunnen overzien welke hulp nodig is en kunnen de andere scheepvaart waarschuwen als je mogelijk een obstakel vormt.
- Moet je gesleept worden? Span dan extra schoten van de voorklampen naar je schootlieren. Zo verdeel je de grote krachten die je voorklampen bij een sleep belasten.
- Natuurlijk ben je lid van de Reddingmaatschappij en als je veel op andere kusten vaart van de reddingdienst ter plekke
- Tel goed alle vrouwen aan boord. Dat schijnt belangrijk te zijn.

*Henne Pauli.*

**Mayday** is de Engelse verbastering van het Franse *m'aider*. *M'aider* betekent *Help me a.u.b.* In de jaren 1920/1930 werd dit door Franse piloten over de radio geroepen als zij in nood verkeerden. Engelse verkeersvliegers namen dit over en verbasterden het tot *mayday*. Het woord wordt driekeer achter elkaar gezegd en is sinds 1948 het officiële internationale code-woord voor een schip of een vliegtuig in nood. Mayday 3x herhaald moet gebruikt worden om **een noodbericht** aan te kondigen.

**PAN PAN** is het in de scheepvaart en de luchtvaart gebruikelijke signaal voor spoedoproepen maar niet voor ernstig en onmiddellijk gevaar, zoals levensbedreigende gevallen. De term is een verbastering van het Franse panne (= pech). PAN PAN 3x herhaald moet gebruikt worden om **een spoedbericht** aan te kondigen.

**Securité** 3x herhaald moet worden gebruikt voor **algemene veiligheidswaarschuwingen**.

*Ria Peelen.*

## Zet ICE in je mobiel, als de nood aan de man is

ICE staat voor In Case of Emergency en is een international bekende aanduiding in de contactenlijst van je mobiele telefoon. Onder ICE staan de gegevens van degene die in geval van nood gebeld moet worden. Hulpdiensten, zoals de Reddingmaatschappij, brandweer, ambulancepersoneel, en politiediensten kunnen in geval van nood het ICE-nummer bellen en zo direct in contact komen met degene die het slachtoffer van tevoren in zijn mobiel aangeduid heeft als contactpersoon. Het voorprogrammeren van ICE verhoogt de efficiëntie van de hulpverlening en kan tijd sparen en dus levens redden, ook in het buitenland.

### Hoe werkt ICE?

Plaats ICE voor de naam van een contactpersoon. Bijvoorbeeld ICE Willem de Vries. Met ICE1, ICE2 enzovoorts kunt u meerdere personen aangeven.

### Tips

Zet bij het invoeren van het ICE-contact een spatie vóór ICE. Op die manier komen de ICE-nummers bij de meeste toestellen boven in de contactenlijst te staan. Dit voorkomt dat men eerst naar de **i** moet scrollen.

Kopieer de naam van de gewenste contactpersoon en voeg daarna [spatie]ICE1, [spatie]ICE2, etc. toe voor de naam. Op die manier blijft deze contactpersoon ook nog in de normale alfabetische lijst staan.

*Henne Pauli.*



Nieuw in Stellendam:  
Aquavitesse Haringvliet

**Aquavitesse**

Verhuur (Valken, Sloep, kajuitjachten 21-51 voet)  
Zeilschool (ook les op eigen schip)  
Verkoop Carter en RS

tel: 0187-499315 [www.aquavitesse.nl](http://www.aquavitesse.nl) [info@aquavitesse.nl](mailto:info@aquavitesse.nl)

## Als 't mis gaat: brand, storm, aanvaring

---

*In het algemeen stap je op je schip met de gedachte dat je een tijdje leuk gaat varen. Zoals je in de auto stapt voor een leuk tochtje. Je hebt de kaart bekeken, je weet wat het weer je de komende dag gaat brengen, en hoppa: genieten maar. Het wordt al anders als je een meerdaagse vaartocht gaat maken. Dan maak je werk van tochtvoorbereiding: kaarten bestuderen, routes uitzetten, weersvoorspellingen analyseren, je oriënteren op (vlucht) havens en je uitrusting controleren. Calamiteiten? 't Zal mij niet overkomen, denk je. Maar laten we dat innerlijk waarschuwend piepstemmetje toch maar eens schrikbarend luid zetten: Braaand!!, STORM#-#, AanVARING!*

### **Brand**

*Gebeurtenis:*

Brand op een jacht op 15 oktober 2009 – verslag: brandweer Wieringen

De schipper van de *Witte Raaf* ontdekte – tijdens zijn reis van Texel naar Den Oever- terwijl hij zich in het Visjagersgaatje bevond, een brand in het achteronder van zijn schip.

Het Kustwachtcentrum Den Helder werd door het zestien meter lange jacht *Witte Raaf* opgeroepen met de melding dat er rook uit het achterruim kwam. De schipper, die de enige opvarende met zijn hond was, zag geen mogelijkheid om de brand zelf te blussen. De brandblussers op zijn schip bevonden zich namelijk bij de brandhaard. De opvarende voorzag zichzelf en hond van reddingsvest en legde het noodvlot klaar voor het geval de brand voor de aankomst van de reddingboten verder uitbrak.

De *Johanna Margareta* van station Den Oever was als eerste bij het brandende jacht aanwezig. De reddingboot



zette twee opstappers –met meerdere brandblussers in de aanslag - over op de inmiddels fiks brandende *Witte Raaf*. Hierbij werd de opvarende en de hond door een bemanningslid gerust gesteld. De brandblussers bleken onvoldoende capaciteit te hebben om de inmiddels uitslaande brand te bedaren, waarna besloten werd brandblussers bij de inmiddels toegesnelde viskoter WR111

te halen. De twee brandblussers die aan de reddingboot overgedragen werden mochten echter ook niet baten, waarna besloten werd om het jacht te evacueren. De opvarende en viervoeter werden door de reddingboot *Johanna Margareta* naar de toegesnelde RIB van de *Hr. Ms. Cerberus* van de Koninklijke Marine gebracht, waar de mariniers zich over hem en zijn hond konden ontfermen. De brand werd inmiddels een steeds grotere uitslaande brand. De verf op de romp van het schip begon af te bladderen waardoor het niet verstandig werd geacht de *Johanna Margareta*, met rubberen tube, langs zij het brandende schip te leggen. De WR111 die stand bij lag bood aan om de dekwasslang op de vlammenzee te richten. Na toestemming van de schippers en Kustwachtcentrum spoot de WR111 een aantal kuub Waddenwater in het ruim, waarna de vlammen enigszins bedaarden.

*Oorzaak:*

De brand is waarschijnlijk ontstaan door een kachel in de kajuit.

*Nabeschuiving:*

(Gebaseerd op 'Zeemanschap voor toerzeilers' auteur Des Sleightholme, 1982. Uitgave Hollandia 1995)

Veruit de meeste branden hebben als oorzaak onvoorzichtigheid of onnadenkendheid. Men heeft er niet bij nagedacht dat een bepaald deel van de uitrusting toch minder veilig was dan men gedacht had: een hete uitlaatpijp door een ruimte met pluizig touwwerk, een vette dot poetskatoen bij een warmlopende schroefaslager. Een brandende olielamp die door de scheepsbeweging van zijn plek vliegt waarvan de wegspattende olie de omgeving in vuur en vlam zet. Brand kan, evenals lek slaan, tot paniek leiden en het is vrijwel onmogelijk om te voorspellen hoe een bepaalde bemanning zal reageren. Je kunt een oefening houden, waarbij de brand gesimuleerd wordt. Maar meer dan een oefening in het omgaan met een brandblusapparaat kan het niet zijn. De dichte rook en de vaak giftige dampen, die vrij komen bij de verbranding van kunststoffen, maar vooral de schrik en de verlamming kunnen niet gesimuleerd worden. Als het om een brandende braadpan gaat, kun je een branddeken over de vuurhaard uitspreiden om het vuur te verstikken. (Zorg dus dat zo'n branddeken in de kombuis onder handbereik is. Red.). Ook poederblussers kunnen kleine vuurhaarden effectief verstikken. In elke hut hoort er een te hangen. En het blusmiddel dat een schip in onbeperkte hoeveelheden ter beschikking heeft is natuurlijk: water! Het is ongelooflijk wat een vastbesloten man met een simpele puts water kan klaarspelen. Maar(!): water mag niet gebruikt worden bij brandende vloeistoffen (olie) en ook niet wanneer het jacht een elektrische verbinding met de wal heeft.

**Storm**

*Gebeurtenis:*

('Helse tocht'. Het verhaal van Bob, op 6 september 2009 aangehaald op het NOS-weblog van Pauline Broekema naar aanleiding van de discussie over 'het zeilmeisje' Laura)

Mooi weer... Je mag er niet van uitgaan.

"Het was 1973 en ik was zestien jaar oud. Ik had een passie: zeezeilen. Iemand belde met de vraag naar Turkije te komen om een zeilboot naar Griekenland te varen. Ik was dolenthousiast. De prachtige zee, zon, natuur en natuurlijke de wind. Mijn ouders hadden reserves. Ik zou met een oudere man gaan, die minder goed ter been was. Echter, niets zou mij mijn reis afnemen. Na een aantal gesprekken besloot mijn moeder dan maar mee te gaan onder het motto:



Ik hou ook van zeilen. Ik sputterde tegen. Eigenlijk vond ik het een beetje stom. Met je moeder gaan. Maar er was geen echte keus. Het was dit of niets. Ook vond ik het wat overbodig, ik voelde me al heel vertrouwd met die zonnige en vriendelijke Middellandse Zee. Het was mijn hobby, als jong bemanningslid zwierf ik daar al enige jaren rond. Waarom dan nu al die zorgen? De start was zonnig. De wind rustig. Tot wij vertrokken van het eiland Kastellorizo, vlakbij de Turkse grens. Daar kwamen wij in een vliegende storm terecht. In hoog tempo ging alles mis. Zeilen aan flarden, helmstok gebroken, ruiten kapot, motor stuk geslagen. We werden meegesleurd in een kolkende zee, met huizenhoge golven. De boot werd een speelbal. Het heeft tien dagen geduurd voordat wij werden gevonden door een vliegdekschip van de Amerikaanse vloot dat naar ons op zoek was. Wij waren inmiddels als vermist opgegeven. Terugdenkend waren die tien dagen een fysieke en psychische uitputtingsslag zonder weerga. Ik ben er zelfs in belangrijke mate door gevormd. (Ik kan tegen een stootje omdat ik weet dat het altijd nog erger kan.) Het leven daarna beschouwde ik heel lang als een “extra”.

*Oorzaak:*

Tegenwoordig hebben we moderne meetapparatuur en een overvloed aan weersvoorspellingen. Toch zijn deze niet onfeilbaar en op zee (en in de bergen) kan het weer ineens geheel onverwachts omslaan.

*Nabeschouwing:*

(Gebaseerd op ‘Zwaar weer zeilen’. Auteur K. Adlard Coles. Hollandia 1995)

Het is een belangrijk gegeven dat stormen in een bepaald gebied niet gelijk zijn qua kracht en dat de windkrachten plaatselijk veel hoger kunnen zijn. Dit speelt vooral een rol in de nabijheid van land, waar hevige windbuien en windstoten door valleien kunnen worden gejaagd. Dezelfde variaties komen soms voor op open zee, wat de aanduiding ‘plaatselijk’ verklaart bij voorspellingen van stormachtig weer of storm. Natuurlijk behoort iedereen ‘aangelijnd te zijn een goed zwemvest te dragen (275N) dat met een kruisband gezekerd is. Uit verschillende ongevalanalyses is naar voren gekomen, dat het bij slecht weer in het algemeen beter is om verrast te worden op open zee en uit de buurt van landinvloeden. Vooropgesteld dat het vaar-



# INGE- VAREN JACH- TEN!

Verkoop van jonge jachten van de betere merken



Jachthaven Bruinisse  
Jachthavenweg 72  
4311 NC Bruinisse  
T +31 (0)111 48 38 90  
E [info@houseofyachts.nl](mailto:info@houseofyachts.nl)  
[www.houseofyachts.nl](http://www.houseofyachts.nl)

tuig goed in orde is en het menselijke element geen belemmering vormt heeft het daar de kans om er zonder kleerscheuren uit te komen. Maar geen enkele toerzeiler zal, als hij zijn verstand gebruikt, lang doorgaan met opkruisen in windkracht 8 als er een beschutte plaats in de buurt is.

### **Aanvaring**

#### *Gebeurtenis:*

(Scènes uit een aanvaring, ontleend aan 'Zeemanschap voor toerzeilers' auteur Des Sleight-holme, 1982. Uitgave Hollandia 1995)

'Het was een vredige avond. Er was niet veel scheepvaart. Alleen recht voor ons uit zag ik de lichten van een vrij groot schip dat naar het westen koerste. Na enige tijd zag ik de kleur van haar lichten veranderen van rood naar rood/groen en toen door naar groen. Ik verbaasde me wel over zo'n opvallende koerswijziging, maar het schip was nog zeker acht mijlen weg en bij haar huidige oostelijke koers zou ze over enige tijd wel uit ons gezicht verdwijnen. Maar al een paar minuten later veranderde het schip opnieuw van koers en ging in de oorspronkelijke richting verder. 'Wat is die aan het hannesen', maar, het kon ook zijn dat hij een korte slag gemaakt had om verder uit de kust te komen. Ongeveer tien tot twaalf minuten later herhaalde zij haar vreemde manoeuvre, hoewel we nu het rood, groen en witte masttoplicht tegelijk zagen, omdat ze nu van de kust af ging en recht op ons af kwam. De afstand was nog ongeveer vijf mijl. In elk geval hield het schip haar koers nu aan en naar het leek zou ze ons op tegengestelde koers ongeveer een kwart mijl oostelijk passeren. Misschien waren we nog een mijl van elkaar verwijderd, misschien ook minder toen zich een eigenaardig verschijnsel voordeed, dat twee schepen na gedurende lange tijd op vrijwel gelijke afstand van elkaar te zijn gebleven plotseling op elkaar inlopen. Ineens was het andere schip hoorbaar en voelbaar vlak bij ons. Weer liet ik de straal van mijn seinlamp door het duister priemen: eerst op de brug van dat schip om het daarna over onze zeilen te laten spelen. En op dat moment...mijn god...veranderde het schip van richting en kwam recht op ons af. Wat er toen gebeurde? Ik weet dat ik naar het stuurwiel sprong en het met alle kracht automatisch naar lij draaide. Als een reusachtige zware bijl, de steel met honderden lichten, kwam het schip op ons af, dreigend ons jacht in tweeën te splijten. Een geweldige vloedgolf rees achter ons op, die zich met donderend lawaai over ons dek uitstortte...we werden opzij gegooid...en met schurend geluid schoven niet te tellen ijzeren scheepsplaten langs onze railing...davits werden afgebroken...scepters uitgerukt. Rondhouten, staaldraad en touw kletterden omlaag. Na het geroffel van een in de verte verdwijnende scheepsschroef viel een stilte. Wij waren nog in leven!'



*Oorzaak:*

‘Pas veel later hoorde ik wat de oorzaak was. De vierde stuurman had de wacht overgenomen. Toen hij tot de ontdekking kwam dat hij wat dicht op de kust zat, gaf hij bevel tot een sterke koersverandering. Enkele minuten later bemerkte hij dat dit tot een aanvaring met het uitgaande schip kon leiden, daarom ging hij terug op zijn oorspronkelijke koers, maar raakte bijna in paniek toen hij zag dat er nu een aanvaring met twee binnenkomende schepen kon ontstaan. Opnieuw besloot hij van de kust af te gaan. Zijn laatste koerswijziging – die voor ons bijna fataal zou worden – voerde hij uit toen bleek dat zijn koers nu samenviel met die van het tweede binnenkomende schip.’

*Nabeschuwing:*

Menselijk handelen is de allesbeslissende factor. Als we denken dat we alle maatregelen genomen hebben en dat het gevaar geweken is, moeten we bedenken dat zich daar op de brug misschien een dwaze strijd om de macht afspeelt, dat er een verschil van inzicht bestaat, of dat die ongeziene figuur kiespijn heeft. Ik heb intussen geleerd dat het beter is de grote scheepvaart te vermijden. Ik wijk voor alle grote schepen uit, maar wel opvallend en lang voordat de toestand gevaarlijk wordt, zodat er geen misverstand kan ontstaan.

Samenstelling *Henne Pauli*.



**YAGRA** jachtservice en -restaurant

Stationsplein 9 3224 AT Hellevoetsluis 0181-314748  
www.yagra.nl Info@jachtservice-reparatie.nl

Voor totaal onderhoud  
en reparatie van uw schip.

- motoronderhoud
- polyesterreparatie
- houtwerk
- teak- / Marinedeck
- schilderwerk
- winterberging
- knippen & scheren
- professioneel poetswerk

Vanaf heden bij ons op het terrein gevestigd:  
Bootcentrum Voorne Putten, gespecialiseerd op het gebied van speedcruisers.

## Koolmonoxide, zeer giftig en vernietigend!

---

In het late najaar van 2009 was het nodig om enig onderhoud te verrichten in de machinekamer van ons 13,5 meter tellend motorschip. Toen ik mijn enigszins voluptueuze lichaam uit een krap hoekje van de overigens ruim bemeten machinekamer wrong, ben ik tegen de uitlaatslang van de heteluchtkachel aan gestoten. Deze was op dat ogenblik uitgeschakeld. Hierbij heb ik niet opgemerkt dat de uitlaatslang van de uitlaatbuis schoof. Deze was geborgd met een roestvaststalen slangkleem welke in 2008 vervangen was door een nieuw exemplaar tijdens het reguliere kachelonderhoud.

### **bewusteloos**

Na het werk te hebben afgerond en de machinekamer te hebben verlaten heb ik de kachel weer opgestart. Hierna was het de hoogste tijd voor wat ontspanning met een drankje in de voorroef waar ook de kombuis is gesitueerd. Enkele uren later was mijn partner in de kombuis het eten aan het voorbereiden en deelde mij mede dat zij een beetje onwel werd.

Aangezien ik de vorige week griep had gehad dacht zij logischerwijs dat het nu haar beurt was om ziek te worden. De eerste verschijnselen van koolmonoxidevergiftiging lijken namelijk op griep. Zij verloor alle kleur in haar gezicht en was op een bepaald moment niet meer aanspreekbaar. Hierbij nam ze een verkrampde houding aan met trillende en gebalde handen. Hierdoor werd het mij duidelijk dat het om iets meer dan griep ging.

Ik heb hierop de havenmeester per telefoon verwittigd en gevraagd of er een huisartsenpost bereikbaar was. Het was echter zondagavond en in het landelijke gebied was geen huisarts bereikbaar. Op advies van de havenmeester heb ik toen 112 gebeld. Tot op dat moment had ik zelf nog geen lichamelijke klachten, alhoewel ik reeds een gelijke dosis koolmonoxide in mijn bloed had opgenomen als mijn vrouw.

Tijdens het gesprek met een medewerkster met 112, waarbij zij enkele korte en doelgerichte vragen stelde en ik onder andere het adres van onze ligplaats doorgaf, begon mijn vrouw vreemd zwaar te ademen. Dit werd opgemerkt door de medewerkster van 112 waarop zij het advies gaf haar op haar zij op de bank neer te leggen. Ze vertelde dat ze per direct een ambulance zou sturen. Terwijl ik nog in gesprek met 112 was, begon ik reeds met het verplaatsen van mijn vrouw. Daarbij moest ik een redelijke krachtsinspanning leveren. Hiervoor verbruikte ik het laatste restje gezonde zuurstof in mijn bloed waarna de koolmonoxide de overhand kreeg. Enkele ogenblikken later verloor ik het bewustzijn waardoor ik uiteraard ook het contact verloor met de 112 medewerkster.

Deze begreep door het uitblijven van een reactie van mijn zijde dat er snel gehandeld moest worden. Zij waarschuwde naast de ambulancedienst en politie ook de first responders van de lokale brandweer. De vrouw van de havenmeester was inmiddels poolshoogte komen nemen en trof ons beiden bewusteloos in de voorroef aan. Hierop heeft zij direct gehandeld en alle ramen geopend. Door een logische bezorgdheid wilde zij ons na haar kordate optreden niet alleen laten en kreeg zodoende ook een gevaarlijke dosis koolmonoxide binnen.

### **hulp**

De First responders van de brandweer, waarvan enkele leden (samen met de zoon van de havenmeester) in de lokale pub gewaarschuwd werden door de oproep van 112 waren als eerste ter plaatse. Deze helden zijn zonder zuurstofmasker naar binnen gegaan en hebben ons via

twee trappen in de kombuis en de salon naar het open achterdek gebracht, hoewel zij gewaarschuwd werden voor aanwezige koolmonoxide middels hun CO-meter. De concentratie was op dat moment zo hoog dat de meter geen waarden meer kon aangeven. Het maximum meetbereik is 999 ppm (parts per million). Op het achterdek kwamen wij weer bij bewustzijn en hoorden flarden van het gesprek tussen de brandweer en de overige hulpverleners, waarbij het woord koolmonoxidevergiftiging viel.

Op dat moment drong het tot ons door wat er gebeurd was. We waarschuwden dat ons huisdier nog binnen was, waarop de brandweerlieden wederom naar binnen gingen om deze te zoeken. Gelukkig hebben ze hem levend gevonden. Mijn vrouw, de dappere vrouw van de havenmeester en ikzelf zijn, voorzien van zuurstofmaskers, door drie ambulances naar een ziekenhuis gebracht alwaar wij een nacht en een dag gebleven zijn om door middel van het toedienen van pure zuurstof de koolmonoxide uit ons bloed te 'wassen'. Gelukkig hebben wij allen, inclusief ons lieve huisdier, het goed overleefd.

Koolmonoxide hecht zich aan de rode bloedlichaampjes waardoor deze beschadigd raken en afsterven. Het lichaam lost dit op door iedere 100 dagen alle bloedlichaampjes te vervangen. De eerste tijd waren wij hierdoor kortademig en snel moe doordat er minder zuurstof in het bloed werd opgenomen.

### **nabeschouwing**

Na onderzoek bleek de afgeschoven uitlaatslang de boosdoener te zijn van dit voorval.

De slangklem bleek iets te enthousiast te zijn aangedraaid zodat deze zijn kracht had verloren. Hij is vervangen door een 3 cm brede uitlaatklem voor personenauto's. Deze werkt met bout en moer waardoor er een veel grotere kracht op de klem ugeoefend kan worden. Bovendien is er een hittebestendige afdichtpasta toegevoegd.

Minstens zo belangrijk is de aanschaf geweest van een goede koolmonoxidemeter met alarm. Enkele exemplaren zijn voorzien van een lcd scherm waarop de gemeten koolmonoxidewaarden worden weergegeven. Een kleine concentratie koolmonoxide in een afgesloten ruimte waar verbrandingstoestellen staan is niet ongewoon en direct levensbedreigend, indien men hier kortstondig verblijft.

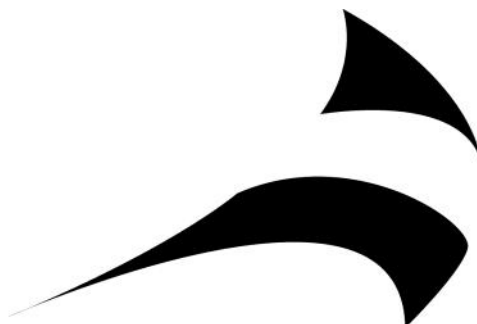
Deze waarden mogen echter zeker niet hoger worden dan 30 a 35 ppm. Hierbij wil ik nog aangeven dat rook-, gas- en hitemelders geen koolmonoxide waarnemen en dus geen alarm afgeven. Koolmonoxide is absoluut niet te ruiken. Wel zouden wij de gewone uitlaatgassen hebben kunnen ruiken. Dit is door ons beiden echter niet opgemerkt.

Wellicht is dat te wijten aan een zeer goede verbranding van de heteluchtkachel. Doordat we in het najaar de kachel wel gebruikten maar niet voldoende ventileerden, wat logisch is want we stoken niet voor de burens, kon de koolmonoxide zich door de boot een weg banen op zoek naar slachtoffers.

Vermeld moet worden dat koolmonoxide zwaarder is dan lucht waardoor het op de laagste plaats aan boord (of elders!) zich gaat opstapelen.

*Al met al is het gelukkig goed afgelopen door het juist handelen van enkele mensen, waar wij hen zeer erkentelijk voor zijn.*

*Bevriend schipper van Alda Langstraat.*



# S M E E L E N M A R I T I E M j a c h t m a k e l a a r d i j

Jachthaven:

Smeelen Maritiem Jachtmakelaardij

Burg. Van der Jagtkade 1

3221 CB Hellevoetsluis

Bemiddeling op basis van NO CURE NO PAY, vraag naar de voorwaarden

**Telefoon:** 0181-322403

**Fax:** 0181-337868

**Mobiel:** 06-51310014

**E-mail:** info@smeelenmaritiem.nl

## TWZ-MOTOREN



VOOR AL UW  
AANKOPEN  
REPARATIE EN  
ONDERHOUD  
VAN ALLE  
MERKEN  
BUITENBOORD-  
MOTOREN  
EN  
GENERATOREN.



Tevens winterstalling voor uw buitenboordmotor en  
altijd van te voren prijsopgaaf bij reparatie.

Tot Ziens bij **TWZ**.

Wilhelminaplein 6 3114 CK Schiedam tel:0104267916

## Is de boot nog wel van u?

---

*Stelt u zich eens voor: U bent in het bezit van leuke boot, gezellig recreëren en af en toe een wedstrijdje. Opeens gaat de telefoon, de havenmeester. 'Eh, er staan vijf mannen op uw boot. Weet u daar iets van?' Naar de boot gesneld, maar de heren waren al vertrokken.*

*Op de boot bleek een registratie aangebracht te zijn door het Kadaster. Bij navraag bij het Kadaster bleek dat een onbekende persoon onze boot had geregistreerd!*

*Met een nagemaakte en antedateerde koopovereenkomst, heeft het Kadaster de boot op zijn naam geschreven.*

*Vraagtekens alom, de boot is niet meer van ons! En het zou nog veel erger worden.*

Enkele weken later, weer de havenmeester aan de telefoon. 'Er zijn weer mensen bij uw boot bezig.' Deze keer waren we wel op tijd. Op ons schip stonden een aantal mannen, waaronder een politieagent en een deurwaarder van de Belastingdienst. 'Wij leggen beslag op dit schip.' Je hart giert door je keel. Hoe is dit nu mogelijk? We wilden aan boord stappen, op ons eigen schip. 'U hebt geen toegang tot de boot, het is nu staats eigendom en betreden staat gelijk aan een misdrijf.' Uiteindelijk mochten we de koelkast leeghalen, maar zelfs de natte sokken van de afgelopen IJspiegelrace moesten aan boord blijven. Gevorderd door de Belastingdienst. Kettingen werden aangebracht en met redelijk geweld een slot op het luik geplaatst. Wat was er in hemelsnaam aan de hand?

Hier begon een speurtocht naar de waarheid. De papieren van het Kadaster toonden aan dat X zelf een koopovereenkomst had gemaakt en daarmee registratie van de boot op zijn naam. Juridisch was X nu de eigenaar. Het Kadaster had genoeg genomen met dit zelf vervaardigde document. Wij hadden de echte koopovereenkomst en bankafschriften als betaalbewijs, maar de boot was inmiddels niet meer van ons, dus deze papieren hadden geen waarde.

De "nieuwe eigenaar" bleek een belastingschuld te hebben. Bij onderzoek door de Belastingdienst stuitte zij op eigendoms papieren van de boot. Er viel dus wat te halen en de Belastingdienst besloot beslag te leggen op de boot. Ons eerste doel was de beslaglegging ongedaan maken.

De Belastingdienst had al plannen de boot naar Domeinen te verplaatsen en per opbod te verkopen. Onze boot! Je moet een weekje vrij nemen en een advocaat in de arm, maar met onze papieren en bankafschrift konden we de Belastingdienst overtuigen dat er niet juist gehandeld was. Het beslag werd eraf gehaald en de kettingen verwijderd. Over de toegebrachte schade aan bijvoorbeeld het luik konden we corresponderen.

De registratie van X ongedaan maken bleek lastiger. Drie maanden na dato zijn we daar nog steeds mee bezig. We moeten zelf een juridische procedure aanspannen en enkel de rechter kan hierover oordelen en beslissen. Al die tijd zijn wij dus geen eigenaar van onze boot. We mogen er ondertussen wel weer mee varen, maar lekker voelt het niet. De Verkeerscentrale

had opdracht gekregen om als we zouden uitvaren de *Zeearend* (douaneboot) in te lichten om ons te onderscheppen en wat zou er bijvoorbeeld gebeuren bij schade? Hoe zou de verzekering reageren in een dergelijk geval? Laten we ervan uitgaan dat het allemaal goed gaat komen, maar een leerschool is het wel.

Onderzoek toont aan dat bijna zeventig procent van de watersporters het vaartuig niet inschrijft bij het Kadaster. Het eigendom van het vaartuig is daarmee niet goed aan te tonen. In het bijzonder bij calamiteiten (brand, diefstal, vermissing, zinken) kan de aangever het eigendom van het vaartuig daarom niet bewijzen. Met alle gevolgen van dien. Veertien procent heeft het vaartuig om deze reden wel laten registreren.  
Advies van onze kant: Doe dit wel, voor een ander het voor u doet!

Spuigat december 2007  
*Mariëlle Antvelink, Ronald van der Horst.*

Reactie van het Kadaster op de gebeurtenissen:

Dit is een bijzonder vervelende zaak voor alle betrokkenen. Momenteel loopt een onderzoek naar de feiten en omstandigheden die tot deze zaak hebben geleid, daarom kunnen wij nu niet concreet op deze zaak ingaan. Wel kunnen we in het algemeen zeggen dat voor registratie bij het Kadaster zowel de noodzakelijke eigendomsstukken als het aanbrennen van het brandmerk vereist zijn. Indien een kwaadwillende persoon eigendomsstukken zou vervalsen dan is het een hele toer om dat aan te tonen. Zodra het Kadaster daarover concrete aanwijzingen bezit wordt de politie ingeschakeld. Daarnaast zal die persoon ook daadwerkelijk toegang moeten hebben tot het schip, omdat hij gelegenheid moet geven aan het Kadaster om het brandmerk aan te brengen. Als hij dit niet kan omdat hij het schip niet bezit, wordt door het Kadaster aangifte gedaan bij de politie.



**J&W BEZEMER**<sup>BV</sup>  
ZEILMAKERIJ - TUIGERIJ

Tel.: (0181) 32 56 94  
Fax: (0181) 32 58 72

- Voor jachtzeilen van topkwaliteit
- Voor onderhoud, reparatie en aanpassen van zeilen
- Voor buiskappen op maat
- Voor grootzeil en voorzeil reefinstallaties
- Voor reparatie en vervanging van tuigages
- Voor vakkundig advies



**Wittevrongel Sails**

- Marconiweg 35  
3225 LV Hellevoetsluis  
bezemer.zeilmakerij@edz.nl



## Koken met de riemen die je hebt

---

### *Het belang van een goede kok, ook in noodsituaties*

#### **De grabbag (vluchttas)**

*De strijd om het behoud van het schip is ten einde. Het schip komt steeds dieper te liggen. Het reddingvlot is overboord gegooid en iedereen verlaat zo langzamerhand het zinkende schip. De kapitein redt op het laatste nippertje zijn logboek en de belangrijkste papieren, de bemanning verzamelt in het wilde weg een aantal dingen waaraan men gehecht is: souvenirs of mogelijk een fles rum? En de kok? Wanneer hij in het reddingvlot springt, heeft hij een redelijke hoeveelheid water bij zich. Daar had hij van tevoren al voor gezorgd. Ook gooit hij de containers met noodproviand naar de bemanningsleden die al in het reddingvlot zitten. Zijn grabbag lag voor het grijpen!*



De meeste reddingvloten op jachten hebben geen of nauwelijks water aan boord. Een mens kan verrassend lang zonder voedsel, zonder vocht wordt al gauw een probleem en zeewater drinken is erg gevaarlijk. Zet een aantal goed afgesloten jerrycans klaar, voor  $\frac{3}{4}$  gevuld en met een lijn aan elkaar verbonden. Zo blijven ze bij elkaar en drijven. Extra voedsel, voor als men langer op zee blijft dan verwacht, is altijd verstandig. Denk hierbij aan een langdurige hevige storm waarbij een haven aanlopen (aan lager wal b.v.) onverstandig is, een kapotte motor gecombineerd met windstilte midden op de oceaan, een prachtige baai waar je absoluut langer voor anker wilt blijven liggen. Reserveproviand, verpakt in waterdichte containers, kunnen u bij een noodgedwongen verblijf, maar dan in het reddingvlot, een grote dienst bewijzen. Die levensmiddelen (b.v. “zeekaak”, bittere chocolade, ongezouten noten, honing, rozijnen, pindakaas, druivensuiker, havermout) moeten dan wel van tijd tot tijd gecontroleerd, vervangen of aangevuld worden. Daar zorgt natuurlijk zo’n kok als in het bovenstaande verhaaltje wel voor!

**Tip** voor de navigator: Het is raadzaam de eventuele draagbare marifoon en/of GPS in een dergelijke grabbag mee te nemen.

*Ria Peelen.*





JUWELIER HOOGVLIET

*sinds 1840*



Voorstraat 37 Brielle T 0181 413461 | www.juwelierhoogvliet.nl

Voor al uw professionele gereedschappen, ijzerwaren, hout, parket- en laminaatvloeren.

*Uw hout wordt gratis op maat gezaagd en thuisbezorgd!*

- Servicegericht
- Vakkundig personeel
- Prijsconcurrerend
- Uitgebreid assortiment

Moree vof Oostdijk 64, Hellevoetsluis  
Telefoon 0181 - 31 24 15 Fax 0181 - 32 42 53

**moree**

PROFESSIEEL DOE-HET-ZELVEN

## Zeilend naar warmere streken (2)

---

*De komende drie dagen laat de meteo aan de hand van weerkaarten een goede verwachting zien. Wind uit het noordwesten, variërend van 3 tot 6 met mogelijk aan het eind 7 Bft, geen neerslag en goed zicht. Het kan niet mooier. Met deze geruststelling gaan we vroeg naar bed om de volgende morgen, 22 mei om 07.00 uur te vertrekken.*

Eerst een stukje op de motor de baai van Falmouth uit en dan al gauw: hijsen die zeilen en gaan, koers 190° tot de middag. Het zicht is goed, de zon wordt al wat krachtiger en de lokale windverwachting zegt: ‘ Plymouth 3 tot 4 ZW, voor Sole – Fitzroy 4 tot 5, later 6 uit het noorden draaiend naar zuidoost.’ We kunnen mooi aan de wind blijven varen met het zeil over bakboord. Door schifting van de wind moeten we soms met de wind mee gaan liggen. Een slag over de andere boeg zou ons teveel van de koerslijn zetten. Op het wateroppervlak zien we heel veel luchtballen. We denken eerst dat een zeeschip vuiligheid heeft geloosd maar dan ontdekken we dat het grote velden Portugese oorlogsscheepjes (gevaarlijke kwallen) zijn. Tegen zonsondergang hebben we 60 mijl afgelegd en zitten we nabij de NE boei Ile d’Ouessant. De stroming zet ons meer naar de Franse kust dan we gedacht hadden. We moeten goed oppassen om niet in de shipping lane verzeild te raken. Gelukkig is het helder weer met prima zicht. Dit helpt ons om de navigatieverlichting van de zeeschepen vroegtijdig (12 mijl) waar te nemen en geeft een goede oriëntatie of zij ruim voorlangs gaan en wat voor type schip het is. Naast de elektronische kaart laat de papieren een goed overzicht zien hoe het verkeersscheidingsstelsel loopt. Dit helpt ons om een juiste tactische afweging te maken. We hebben een kleine separatiezone (middenberm) waarin we veilig en in alle rust kunnen zeilen. De nacht verloopt kalm. Tijdens de wacht, die twee uur duurt, zit je met een reddingvest aangelijnd onder de vaste buiskap. Een kleine zaklantaarn of hoofdlamp ligt voor het grijpen. Dit is handig, want het duurt gemiddeld 20 minuten, wanneer je in fel licht hebt gekeken, om weer aan het donker gewend te zijn. In die tussentijd kan je net een zeeschip of visserman missen. Aan boord van de *Zeester* ligt aan weerszijden over het dek een looplijn. Elke lijn heeft per-



manent een lijflijn die net voldoende ruimte geeft om goed in de kuip te kunnen zitten. Zo hoef je je bij slecht weer niet eerst los te klikken, maar blijf je “zeker en vast” verbonden met het schip. Naast deze lijflijn draag je nog een andere lijn waarmee je je in de kuip kunt vastmaken om naar binnen te gaan. Bij het ochtendgloren hebben we 90

mijl afgelegd. Vanwege de sterke tegenstroom valt dit tegen. In de loop van de morgen wordt de koers naar de 200° verlegd. De wind draait naar het NE, 5 Bft, en de barometer zakt. Om 18.00 uur die dag hebben we 190 mijl gezeild.

### **disco in de golf van Biskaje**

De kaartplotter doet gek. Hij valt steeds uit en dat geeft een hinderlijk alarm. Dit duurt een uur of drie. Cees denkt dat het aan de antenne ligt. Alles wordt gecontroleerd, maar niets helpt. De wind gaat verder toenemen naar 28 knopen. We zitten nu echt in de Golf van Biskaje. Aan de golfslag is goed te zien dat de bodem van zo'n 4700 meter naar ondieper water overgaat. Ook de kleur van het water verandert van licht- naar donkerblauw. Met de weerspiegeling van dreigende wolken lijkt het soms wel zwart. Het sturen op de windvaan wordt moeilijker en ik heb er nog geen vertrouwen in. Om eventuele windvlagen goed te kunnen opvangen wordt het voorzeil flink ingerold en worden twee reven in het grootzeil gezet. We varen eigenlijk alleen maar op het grootzeil. Cees stuurt met de hand vanwege de korte steile golven. Voordat de nacht invalt, proberen we de stuurautomaat erop te zetten en dat gaat boven verwachting. Je kunt er gewoon niet tegenaan sturen, zo snel wordt er gecorrigeerd. Dit is een hele geruststelling. Het gaat regenen. Voor een veilige navigatie wordt met regelmaat de radar bijgezet. Het bereik staat op 12 mijl met een gedecentreerd middelpunt. Op deze manier heb je meer "zicht" naar voren omdat vanuit die richting ook het gevaar komt. De hele nacht is met het blote oog geen schip waar te nemen, doch wel op de radar. Ze gaan allemaal ruim voorlangs. Als het licht wordt, zien we dat de wind ons een heel stuk in de goede richting heeft gezet, nog 174 mijl te gaan naar La Coruna. Dan opeens zien we grote stukken hout voorbij komen, die later flinke balken worden. We sturen op de hand en zijn beiden aan dek om uitzicht te houden. Dit duurt zo'n twee uur en dan geen "lucifers" meer te bekennen. Er komt nu overdag wat meer zeevaart. Het eten aan boord gaat prima. We blijven met het eten en "medicijnen" in ons ritme. De wind nog steeds van achteren. Ondanks de golven gelukkig geen enkele vorm van misselijkheid, alles blijft er goed in. Tegen de avond komen we op zo'n 110 mijl van La Coruna het eerste zeilschip tegen. Het is een Contest 31 met een Nederlandse vlag. We liggen op tegengestelde koers en zo snel als we het schip zagen, zo vlot is het door de hoge deining (5 meter) ook weer uit het zicht. De wind is wat afgenomen maar via de VHF kunnen we net een weerbericht van Finisterre ontvangen. Na vertaling (ja, er wordt nu Spaans gesproken) maken we ervan: toenemende wind die draait naar het zuidoosten, kracht 6 à 7 Bft, hevige regenbuien, slecht zicht. Mooi, hebben wij weer bij het aanlopen van een onbekende bestemming. Onzeker gaan we de nacht in. De wind valt rond 00.30 uur helemaal weg. Vanwege het slaan van de zeilen, *Hagoort* is er blij mee, wordt het voorzeil weggerold en doeken we het grootzeil op. Op de stuurautomaat gaat het in één streep op La Coruna aan. Het zicht is nog goed en mede daardoor zien we dat de *Zeester* ingehaald wordt door tientallen lichtjes die zich voornamelijk op en in de golftoppen bevinden. Even later flitsen lichtstrepen, als ware lichtspoorwagentjes, voor, achter en onder de boot door: DOLFIJNEN, en niet zo weinig ook. Het lijkt wel disco in de Golf van Biskaje. Zeker drie uur duurt deze lichtshow, fantastisch!

### **La Coruna**

Ondertussen is het inderdaad gaan regenen maar de wind blijft uit. Het zicht wordt slecht en de buien steeds heviger. Onder de kust wordt het drukker met kleine vissersschepen. Ze varen allerlei koersen en met regelmaat verleggen wij onze richting. Best een uitkomst zo'n radar! Af en toe klaart het even op en in de vroege ochtend nemen we flauwe contouren van de kust



waar. Eerst een zwarte streep en gaandeweg worden het bergen en kapen. We halen de aanloopkaart voor de dag en zetten de koers erin. Dichter onder de kust worden de golven warriger en is de invloed van stroming goed merkbaar. Ondanks de goede regenpakken zijn we doorweekt. Het klaart op en nu zien we heel goed de bergen, een stuk van het achterland en dan de Torre de Hercules, de markante vuurtoren van La Coruna. Op 25 mei om 13.00 uur meren we af aan een steiger van Real Club Nautico.

### **nabeschouwing**

Terugkijkend op dit avontuur was het een snelle overtocht, 78 uur, met een afgelegde afstand van 465 mijl. Geen persoonlijke ongelukken of beschadigingen aan het schip. In de loop van de dag gaat de zon schijnen en kunnen we de natte kleding lekker te drogen hangen. We hebben door deze snelle oversteek nog vijf dagen om uit te rusten, de

lokale dingen te bekijken, inkopen te doen, schoonschip te maken, voordat de lady's komen, maar eerst ..... slapen.

### **de dagen erna**

De volgende ochtend zien wij na het ontbijt dat achter ons een Nederlands zeiljacht aan de steiger afmeert. Het blijkt de *Rebel* te zijn, ook een Victoire 1200 met Trees en Kees Tops. Al gauw heb je een praatje en ben je wederzijds behulpzaam. Dit resulteert in een gezellig uitgelopen happy hour aan boord van de *Zeester*, gelardeerd met reisverhalen en ervaringen. Met het gevolg dat Cees en ik de volgende ochtend hun elektriciteitsprobleem aan het onderzoe-



ken zijn: de diodebrug blijkt te zijn “opgeblazen”.

In de middag gaan we op de vouwfietsen van de *Rebel* de omgeving verkennen en brengen daarbij een bezoek aan de Torre de Hercules. Het is de oudste vuurtoren van Galicië. Van bovenaf heb je een schitterend uitzicht over het water en de bergen in het zuiden. Eenmaal terug aan boord houden we ons rustig onder de bimini en proberen het vochtgehalte weer op peil te krijgen.

Natuurlijk wordt het thuisfront niet vergeten. Met de PC wordt vanuit een lokaal café gemaïld en foto's uitgewisseld. De aankomsttijd met het vliegtuig is onveranderd: zaterdag 19.30 uur. Tijdens het afwassen weinig water, terwijl de tank zeker half vol moet zijn. Blijkt dat de waterpomp stuk is. Probeer dat maar in het Spaans duidelijk te maken. Met handen en voeten kom je overal een heel eind. De volgende dag een zaak gevonden en de enige pomp die voorhanden was gekocht. Gelukkig pasten alle leidingen. In de Spaanse havens is het erg onrustig vanwege de vissersboten die zo snel mogelijk (met enorme boeg- en hekgolven) in- en uitvaren. Goed afmeren met rekkers voorkomt veel schade. Door het aangename weer pas je de leefstijl aan. Alles gaat wat rustiger maar vandaag, zaterdag 30 mei hebben we een druk programma. We moeten op stap voor een goede huurauto, bootschappen doen voor de komende dagen, op visite bij de *Rebel* die vanwege de inbouw van een stopschakelaar en de diodebrug naar de vissershaven is verplaatst, om in de vroege avond de meisjes van het vliegveld te halen.

*Roel de Boer, a/b Zeester.*

*wordt vervolgd*

## Jachtwerf van den Berg

**Stalling:**

- ✓ Hellingen tot 20 ton
- ✓ Winterstalling (binnen en buiten)
- ✓ Knippen en scheren
- ✓ Verhuur van DHZ ruimte

**Levering & totaalonderhoud:**

- ✓ Osmosebehandelingen mbv. HOTVAC systeem
- ✓ Polyester- en gelcoat reparaties
- ✓ Schilderwerk
- ✓ Teakdekken en betimmeringen
- ✓ RVS en aluminium las- en buigwerk
- ✓ Alle merken motoren, schroefinstallaties en saildrive manchetten
- ✓ Klap-, vaanstand- en boegschroeven
- ✓ Elektrische installaties

**Watersportartikelen:**

- ✓ Antifouling, verf en onderhoudsproducten
- ✓ RVS bevestigingsmaterialen
- ✓ Hechthout, teak, mahonie
- ✓ Alle merken apparatuur

**Verkoopbemiddeling:**

Informeer vrijblijvend naar de mogelijkheden



**Munnikenweg 6A – 3214 LK Zuidland**  
**0181 - 452151**  
**Fax - 453369**  
**06 - 30038312**  
**jachtwerfvandenbergh@voornenet.nl**

## Bestuur

voorzitter Helius G 320	Ad Brinkman	010-4751069 a.brinkman.wsvh@gmail.com
secretaris Helius D106	Jesse van Hove	0181 326 296 06 514 084 93 jvanhove-wsv@kpnmail.nl
penningmeester Helius H 519	Hans Ploeg	06-54 215228 010-5920271 jrkploeg@gmail.com
hoofdredacteur Bestek	Ria Peelen	zie redactie Het Bestek
havencommissaris	Martin Veerdig	zie Havencommissie Kanaal
havencommissaris	Joep Willems	zie Havencommissie Heliushaven
adviseur Milieu en ARBO-zaken	Erik van der Laan	06-54785090 e.laan@wanadoo.nl

## Administratie

administrateur Kanaal 105	Peter Naber	0181-310072 fax: 0181-328322 p.naber@hccnet.nl
------------------------------	-------------	--

## Havenmeesters

Kanaal	Wim Olthoff	Havenkantoor 0181-315476 harkan@kpnplanet.nl
Heliushaven	Riet Ossewaarde	0181-324667 06-36324865 zeilschool.de.zuidwester@hetnet.nl

## Geschillencommissie

voorzitter Kanaal 145	Jacques Bijvoet	078-6745592 j.bijvoet@chello.nl
Helius E 221	Jan Bouwhuis	070-5176306
	Leo Determan	0181-416082
Helius G 329	Renee Mahieu	070-3274247 06 22280055
Helius A 016	Paul van Zwieten	0180-425965 p.zwieten5@upcmail.nl

### **Havencommissie Heliushaven**

voorzitter Helius F 421	Joep Willems	078-6510979 luchtloper@planet.nl
penningmeester	Jan Leeninga	010-4227379 jhj.leeninga@zonnet.nl
technisch commissaris Helius A 013	Frits d'Achard van Enschut	010- 4748462 fda@smithholland.nl
projectleider steigers Helius C 059	Frank van der Vlies	0181-315796 piet.vd.vlies@solcon.nl
milieu-arbo comm. Helius H 528	Hans van Crugten	06-12726429 sp263429@telfort.nl
coördinator zwh Helius B 042	Henk Ruhl	0181-326257 henk_ruhl@hotmail.com
technisch commissaris Helius E 236	Cees Kegel	0181 -401055

### **Havencommissie Kanaal door Voorne**

voorzitter Kanaal 071	Martin Veerdig	0182-795192 maro1@orange.nl	06-12443934
secretaris	vacature		
penningmeester Kanaal 13	Bob Dekkers	010-5013644 r.dekkers47@hetnet.nl	
technisch commissaris Kanaal 037	Willem Smith	0181-506442 hanse350@gmail.com	06-47773706
coördinator zwh Kanaal 019	Erik Bastemeijer	0181-322501 e.bastemeijer@planet.nl	

### **Evenementencommissie**

voorzitter Helius B 043	Trudy Intres	0182-373408 /06-44420433 intres2003@yahoo.com	
Kanaal 019	Jeffrey Johannes	0180-517313 djeff@hetnet.nl	06-12108104
Helius E 226	Hennie Daniëls	06-30 334282 info@subsea.nl	



<b>Jeugdcommissie</b>		<b>aquakidz@wsvharingvliet.nl</b>
Voorzitter Helius G 328	Robert Douma	010-5114379 douma@wxs.nl
Kanaal 065	Peter Vos	peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl.
Kanaal 015	Arie Rijk	0181-323756 a.rijk25@chello.nl
Kanaal 119	Mark Willemse	0174-518228      06-51533277 mark.willemse@orange.nl

<b>Redactie Het Bestek</b>		<b>redactie@wsv-haringvliet.nl</b>
hoofd/eindredacteur Helius C 073	Ria Peelen	0181-315754 riapeelen@planet.nl
redacteur Helius G 308	Alda Langstraat	06-22197930 fritsenalda@xs4all.nl
advertentie-exploitatie	Henne Pauli	06-51393309 info@hennepauli.nl
redacteur Kanaal 009	Joke van Vugt	0181-328324 wouter.vanvugt@telfort.nl
samenstelling Helius F 406	Ed Stubenitsky	0181-404190 ed.e.stubenitsky@hetnet.nl
illustrator Helius D 113	Bart van Leeuwen	010-4223664 bartelvanleeuwen@telfort.nl
website-beheerder Helius G333	Peter Rausch	0181-325922 webmaster@wsv-haringvliet.nl

Alle wijzigingen in uw gegevens doorgeven aan de administratie.  
Ook alle verzoeken hieraan richten. Deze zorgt dat uw verzoeken bij de juiste personen terecht komen.

**WSV Haringvliet**  
**Postbus 26**  
**3220 AA Hellevoetsluis**

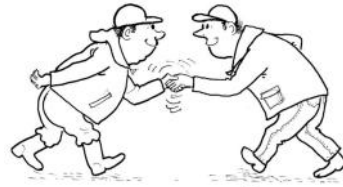
Wij verzoeken u vragen uwerzijds per telefoon aan de administrateur te stellen:

**Telefoonnummer 0181-310072**

## Nieuwe leden

---

Arendse J.W.  
Baauw J.  
Beek L.  
Beek T.  
Dols L.  
Goosen F.G.  
Louis B.  
Tol P.  
Veen M. van  
Vorstenbos A.



## Geen lid meer

---

Geet G.T.A. van  
Pas C.H.M. van der  
Rijkuijter H.P.  
Schilt A.J.



## Een gedichtje ter overdenking

### ik zag een vliegje verdrinken

ik zag een vliegje verdrinken  
ze dartelde eerst nog  
brutaal om mijn hoofd  
op mijn hand, in mijn haren  
verraste mij plagend  
in kringetjes vragend  
met zoemzoemkabaal  
de zon maakte haar dronken  
de wind greep de flap van haar jas  
ze dook met een vaartje  
van de kop tot 't staartje  
in mijn spiegelend glas  
ze spetterde even  
en liet zich toen gaan  
ik zag een vliegje verdrinken  
en ik heb er niets aan gedaan

*Von.*



Goede wijn behoeft geen krans...

Veelzijdige jachtinterieurs, prefab meubels, profielen, lijstwerk, restauraties, refits, teakdekken, polyester reparaties, winterstalling, schilderwerk, jacht- en sloepenbouw.



Delta Industrieterrein - Nijverheidsweg 28 - 3251 LP Stellendam - the Netherlands  
tel. (0187) 49 12 76 - fax (0187) 49 33 63 - e-mail: info@vanveenjachtbouw.nl

[www.vanveenjachtbouw.nl](http://www.vanveenjachtbouw.nl)

# Hagoort Sails

**CRUISING**  
TOURLINE

**OFF SHORE**  
PERFORMANCE

**RACE**  
HIGHTEC

Verbreepark 11 2731 BR Benthuisen tel: 079 34 22 641  
[www.hagoortsails.nl](http://www.hagoortsails.nl) e-mail: info@hagoortsails.nl

