

# Inhoud

Van de bestuurstafel.....	4
In memoriam.....	5
In memoriam.....	6
Nieuwe leden.....	7
Infoblad vervuilde gasolie (diesel).....	8
IJzeretende bacterie gevonden.....	9
Nieuwe leden.....	10
Nieuwe leden.....	12
Nieuwe leden.....	13
Nieuwe leden.....	14
Nieuwe leden.....	16
Nieuwe leden.....	17
Verzegeling vuilwatertank komt veel te snel.....	20
ASV slaat alarm over biobrandstoffen .....	22
De onfrisse gevolgen van een lekkende drinkwatertank.....	26
Help, de achteruit doet het niet!.....	27
Van kop tot kont.....	34
FVEN.....	36
Bestellen VDMS vlaggen.....	36

## ADRESWIJZIGING OF E-MAIL WIJZIGING?

Verhuist u? of verandert u van uw telefoon- of internet leverancier? Schuift u wel eens van KPN naar ZIGGO naar VODAFONE of maakt u een GMAIL account?

Denk er dan ook aan deze wijziging door te geven aan onze ledenadministratie (ledenadministratie@motorsleepboot.nl). Hierdoor blijft u digitaal bereikbaar.

U krijgt dan regelmatig de nieuwsflitsberichten die niet kunnen wachten tot een volgende uitgave van De Beting. Bent u niet digitaal bereikbaar maar wilt u wel de Nieuwsflits ontvangen? Geef dat dan door via de secretaris (adresgegevens zie De Beting).

## KAARTSPELLEN

Er zijn voor de verzamelaar nog enkele kaartspellen te koop à € 8.00,- per set incl. verzending.

Geïnteresseerden kunnen het bedrag over te maken op de bankrekening van de vereniging (**NL70INGB0005970371**) onder vermelding van kaartspel en hun naam en adres.

---

Voorplaat: ,Opuwer Zeehond foto: eigenaar.

Achterplaat: Spes te Vianen, foto: redactie.

---

**Voorzitter:**

Chris Nieuwpoort - Mslb. Morgenster  
Lindenlaan 8 - 3442 GG Woerden  
☎ 06-40355078  
✉ voorzitter@motorsleepboot.nl

**Secretaris:**

Albin Glaser - Mslb Geertruida  
Broekerhavenweg 238 - 1611CK Bovenkarspel  
☎ 06-22835539  
✉ secretaris@motorsleepboot.nl

**Penningmeester:**

Anton van Megen  
✉ penningmeester@motorsleepboot.nl

**Algemeen bestuurslid:**

Freddie Hagen - Mslb.Ottawa  
Blekersweg 9 - 8162RK Epe  
☎ 06-23365085

**Ledenadministratie:**

Jan Verhoef - Mslb. Ger-Ant  
Pr Christinalaan 12 - 3981BD Bunnik  
☎ 06-10883599  
✉ ledenadministratie@motorsleepboot.nl

**Redactie en Lay-out De Beting:**

Anton en Carina Schoo - Mslb. Dolfijn  
Delving 56 - 1921VG Akersloot  
☎ 06-81508128  
✉ a.schoo@ziggo.nl

**Reizende reporter voor de Beting**

G.H. Herrebrugh – Opd. Opsteker  
Achter de Kerken 139 – 1391 LE Abcoude  
☎ 06-38519211  
✉ herrebrugh.gh@zonnet.nl

**Duurzaamheidscommissie**

✉ duurzaam@motorsleepboot.nl

**Evenementen:**

Piet van Zaal - Mslb. Harmonie Sr.  
Vrouwgeestweg 6 - 2481KN Woubrugge  
☎ 06-53283283  
✉ evenementen@motorsleepboot.nl

**Kennisbank/bibliotheek:**

Brigitte Zwarts - Opd. Ouwe Vos  
Achterbos 28R3 - 3645 CD Vinkeveen  
☎ 06-54946002  
✉ zwartswatersportservice@gmail.com

**Contactpersoon Register Varend  
Erfgoed Nederland:**

Jan Verhoef - Mslb. Ger-Ant  
Pr Christinalaan 12 - 3981BD Bunnik  
☎ 06-10883599  
✉ register@motorsleepboot.nl

**Internet webmaster:**

Matthijs Wink - Mslb. Atalanta  
Ravelijnspad 1 - 1398VA Muiden  
☎ 029-4263765 na 19:00 uur  
✉ webmaster@motorsleepboot.nl

**Behoudszaken:**

Kees Weststrate - Mslb. de Wilhelmina  
☎ 06-53369892  
✉ kweststrate@hotmail.com

**Afgevaardigde FVEN:**

Kees Weststrate - Mslb. de Wilhelmina  
☎ 06-53369892  
✉ fven@motorsleepboot.nl

**Public relations:** Saskia Laugs,  
Jeroen Engel & Samantha Methorst  
Chrysantenstraat 36, 2431XL Noorden  
☎ 06-45436358  
✉ pr@motorsleepboot.nl

**Privacypersoon AVG**

Herriëtte Nieuwpoort

---

De Vereniging De MotorSleepboot en de redactie aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de juistheid van de in de artikelen voorkomende gegevens. Het gebruik maken van gegevens uit de artikelen geschiedt voor eigen risico. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Contributie voor leden van Vereniging De MotorSleepboot € 45,50 per jaar inclusief het clubblad.

Kamer van Koophandel te Hilversum nr. V 40.517700

**De Motorsleepboot - Driehuis**

**Bank: ING rek. nr. 5970371 / IBAN NL70INGB0005970371 - BIC INGBNL2A / ISSN: 1388-8846**

---



**RiVo Dieselservice**  
voor Advies- Onderhoud en Reparaties

**Tel: 06-23419855**

Gespecialiseerd in reparatie en onderhoud van dieselmotoren.

\* Bolnes – Deutz – Werkspoor – Stork – M.A.N. etc.

\* Repareren krukas en lager schade.

[www.rivodieselservice.nl](http://www.rivodieselservice.nl) | [info@rivodieselservice.nl](mailto:info@rivodieselservice.nl) | Krimpen aan de IJssel



sinds 1919

**Kramer scheepsmotoren b.v.**  
**Machinefabriek - ZAANDAM**

Kalf 33, telefoon 075 - 6164082  
na 20.00 uur 0299 - 674359

**Reparatie - Revisie - Verkoop - Inbouw van:**

- Scheepsmotoren
- Keerkoppelingen
- Scheepsschroeven

Stevendok  
Assenbank 6 x 1,2 mtr

Veel nieuwe en gebruikte schroeven  
Repareren en aanpassen van schroeven

In- en Verkoop van  
Boten en Sloopschepen  
Opruimen pleziervaartuigen  
Verhuur: IJsbrekers,  
Pontons, Snelboten  
Directievaartuigen,  
Sleep- & Duwboten

Tel: 06-53413663



SCHIEPVAARTBEDRIJF

**KORN. KOEHOORN & ZN**

ANNO  
1975

*Skippen en Hamel*

Motoren Accu's  
Keerkoppelingen  
Aggregaten

Kiesterzijl 18 Franeker

**Mis het niet: het laatste nieuws over Varend Erfgoed**



Wekelijks kan je al het nieuws voor het Varend Erfgoed ontvangen via de mail. De 'Scheepspost' gaat over schepen, mensen, regelgeving, havens, bedreigingen, kansen, evenementen en nog veel meer betreffende het Varend Erfgoed. En op de website [www.scheepspost.info](http://www.scheepspost.info) vind je naast het laatste nieuws ook een uitgebreid evenementen overzicht.

De 'Scheepspost' is een uitgave van Wouter van Dusseldorp, in samenwerking met de FVEN. Wouter is eigenaar van de stevenaak 'Egberdina' uit 1882. Deze nieuwsbrief is gratis, maar een vrijwillige bijdrage van € 15,- wordt op prijs gesteld.

**Aanmelden: [www.scheepspost.info](http://www.scheepspost.info)**  
of mail aan: [wouter@scheepspost.info](mailto:wouter@scheepspost.info)





## VAN DE BESTUURSTAFEL



Tsja het eerste stukje...

Ohoh, moet ik ook nog een stukje proza produceren. Ik dacht als penningmeester hoef ik alleen maar met cijfers om te gaan.

Ik ben nog redelijk nieuw in de vereniging en zo kon het gebeuren dat ik de voorzitter tijdens een dagtochtje naar het Alkmaardermeer zomaar twee keer voorbij voer zonder zijn boot te herkennen.....We genieten nog even van de nazomer en varen er nog een stukje op los.

Het jaar 2021 schiet al weer aardig op en evenementen komen slechts mondjesmaat op gang. De onzekerheid weerhoudt veel organisaties nog om vol in te zetten op het organiseren van evenementen. Dat zal dit jaar wel doorgaan. Maar we mogen weer zachtjes gaan dromen van de Nationale Sleepbootdagen volgend jaar in Zwartsluis. Hoop doet leven, staat er op veel schepen geschreven.

Als verse bestuurder heb ik de meerderheid van de vergaderingen slechts mee mogen maken via Teams. Dat is even wennen om zo je mede bestuursleden te leren kennen. Hopelijk krijgen we in het najaar wel weer gelegenheid tot fysieke vergaderingen. Ik ben positief verrast over de vele leden die ook actief zijn binnen de vereniging.

Van de bestuurstafel is er nog niet veel te melden, het is zomerreces en dat is maar goed ook, want het is door het mooie weer erg druk in Zaandam aan de Havenstraat.

Goede vaart en blijf gezond !

Anton van Megen



Na vijf moeilijke weken is overleden mijn maatje, vader, schoonvader, opa, broer en onze zwager

## *Thomas Borst*

\* Weesp, 24 maart 1947

† Amsterdam, 22 augustus 2021

*Wij zullen hem erg missen.*

Verlengd Buitenveer 8  
1381 NB Weesp

Ria  
Jeroen en Marieke  
Rens  
Gerry en Hans  
Ad en Noor  
Agnes en Remi  
Petra en Henry

Thomas is overgebracht naar Uitvaartcentrum Myosotis,  
Utrechtseweg 110-B te Weesp, alwaar geen bezoek.

Wegens de huidige omstandigheden zijn wij genoodzaakt om de crematieplechtigheid in besloten kring te laten plaatsvinden. Indien u de uitvaart live wilt bijwonen dan kan dit op maandag 30 augustus om 15.00 uur via:  
[www.liveuitzendingen.nl](http://www.liveuitzendingen.nl) met de code: 755D356F

Online condoleanceregister: [www.uitvaartverzorgingmyosotis.nl/condoleance/2021481](http://www.uitvaartverzorgingmyosotis.nl/condoleance/2021481)



Het afscheid zal in besloten kring plaatsvinden.

De begrafenis zal woensdag 14 juli omstreeks 14.00 uur plaatsvinden op de Algemene Begraafplaats aan de Maasdamseweg 1C te 's-Gravendeel.

*Liever geen bezoek aan huis*

Langs deze weg willen wij u laten weten, dat na een lange periode van ziek zijn, op rustige wijze is overleden mijn lieve man, onze vader, opa en overgroot opa

## Jan van Twist

30 mei 1944

8 juli 2021

*Laat varen zij die varen lusten  
Ik heb gevaren laat mij maar rusten*

Jopie van Twist-Deurloo  
Kinderen  
Kleinkinderen  
Achterkleinkind

Smidsweg 25A  
3295 BT 's-Gravendeel



Eigenaar: B Dirksen  
Naam boot: Jutter  
Type boot: Opduwer  
Bouwjaar: 1935  
Thuishaven: Eemnes  
Lengte in meters: 4,85 m  
Breedte in meters: 1,65 m  
Diepgang in meters: 0,80 m  
Kruiphoogte in meters: 01,00 m  
Motor merk: Ailsa Craig  
Motor type: RF1M  
Motor bouwjaar: 1934  
Motor PK: 10  
Aantal cylinders: 1  
Keerkoppeling overbrenging: 2:1  
Schroef aantal bladen: 4  
Diameter in mm: 350  
Materiaal: Brons



# INFOBLAD VERVUILDE GASOLIE (DIESEL)

**Vooral in de recreatievaart komt het vaak voor: de gasolie is vervuild door bacteriegroei, waardoor de brandstoffilters dichtslaan en de motor stopt met draaien. In veel gevallen stopt de motor op een moment dat dit niet uitkomt en dat zorgt voor gevaarlijke situaties.**

## **Waardoor komt het?**

- Aan gasolie wordt tegenwoordig een percentage biobrandstof toegevoegd.
- Biobrandstof bestaat voornamelijk uit plantaardige oliën en die vormen een voedingsbodem voor micro-organismen.
- Biobrandstof is bovendien hygroscopisch: het trekt water aan. Ook water is een voedingsbodem voor bacteriën, algen en schimmels.
- Het zwavelpercentage is wettelijk verlaagd. Zwavel is een goede bacterieremmer, dus minder zwavel betekent minder rem op de bacteriegroei.
- Er komen regelmatig verouderde partijen gasolie op de markt. Brandstof verouderd in de loop van de tijd, waardoor onder andere de kans op bacteriegroei toeneemt.
- De toevoegingen in de brandstof zijn in de zomerperiode anders dan de winter. Brandstof getankt in de zomer kan bij lage temperaturen gaan kristalliseren (vlokken).
- Bij het slingeren/stampen van het schip komen het vuil en de bacteriën in de brandstoftank los. Hierdoor raken de brandstoffilters verstopt.

## **Hoe ontstaat het?**

- De belangrijkste groeifactoren voor micro-organismen zijn water en warmte.
- Door bacteriën en schimmels en hun afscheidingen ontstaat een slijmerige substantie, die uiteindelijk de brandstoffilters verstopt.
- Water komt met de brandstof mee of ontstaat door condens. Het zakt op termijn en vormt een laagje onderin de tank. Dit is een prima leefomgeving voor bacteriën en algen.
- Voor bacteriegroei is warmte nodig. De brandstoftank warmt op door retourbrandstof van de motor en door de omgevingswarmte, zeker als de brandstoftank in de machinekamer geplaatst is.

## **Hoe herken je het?**

- De brandstof ruikt naar terpentijn/wasbenzine.
- Een slijmachtige substantie op filters of de bodem en wanden van de tank. Dit wijst op bacteriën en algen.
- Sediment dat lijkt op zwarte modder op de bodem van de tank. Dit wijst op dode bacteriën en algen.
- Door monsternamen en testen.

## **Wat kan je ertegen doen?**

- De afdichting van de tankdop controleren.
- De tank zo 'vol' mogelijk houden. Hierdoor is de kans op condensatie minimaal.
- Aan de brandstof standaard een bacteriedodend middel (biocide) toevoegen.



- Vooral belangrijk bij weinig varen, overleg hierover met het bunkerstation.
- Regelmatig water aftappen onderuit de tank. Dit kan via de aftapkraan (waterzak).
  - De brandstoftank periodiek schoonmaken.
  - Een brandstoffilter met een waterafscheider voor de motor plaatsen.
  - Het brandstoffilter jaarlijks vernieuwen.
  - Een onderhoudsdosis biocide aan de brandstof toevoegen.
  -

**Bron van dit artikel: <https://eoc.nl/>**

---

## **IJZERETENDE BACTERIE GEVONDEN IN KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN**

In het Kanaal van Gent naar Terneuzen is een ijzeretende bacterie gevonden. Het gaat om de MIC-bacterie. Die vreet zich dwars door ijzer en zelfs door staal. In de jachthaven van Zelzate, net over de grens in België, zijn al verschillende boten zwaar beschadigd. Belgische onderzoekers maken zich grote zorgen.

De bacterie is niet alleen een gevaar voor boten; ook staal van damwanden langs het kanaal kan aangetast raken.



Onderzoekers van de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen en de universiteiten van Gent en Leuven hebben de bacterie ontdekt. Ze zijn verrast door de kracht ervan. Waar normaal onder water zo'n 0,1 millimeter staal per jaar wegroest, vreet deze bacterie jaarlijks tot een halve centimeter weg, stellen de onderzoekers.

Het ijzer verdwijnt dus vijftig keer zo snel als normaal. "Ik heb al honderden zeeschepen onderzocht, maar dit is ongekend. De bacteriën vreten het schip als het ware op. Nooit gezien, hoe snel deze bacterie toeslaat", zegt Kris De Baere, hoogleraar van de Hogere Zeevaartschool, tegen Omroep Zeeland.

De Baere sluit niet uit dat de bacterie ook aan de Nederlandse kant van het kanaal zit. "Het open water betekent dat de bacterie zich makkelijk kan verspreiden en voorlopig hebben we nog geen idee waar de bacterie nog meer zit." Hij pleit voor een groot onderzoek naar de bacterie en de verspreiding ervan.

**Bron: Omroep Zeeland**

**Naam:** Zeehond  
**Type:** Opduwer  
**Bouwjaar:** 1930  
**Eigenaar:** J.M. van der Leij  
**Thuishaven:** Terkaple  
**Lengte (in meters):** 6.50 m  
**Breedte (in meters):** 2.00 m  
**Diepgang (in meters):** 1.10 m  
**Kruiphoogte (in meters):** 1.20 m  
**Naam werf:** Lands Welvaren  
**Plaats werf:** Maassluis  
**Land werf:** Nederland  
**Motor merk:** Kromhout  
**Motor type:** 3LS  
**Motor bouwjaar:** 1938  
**Motor PK:** 30  
**Motor aantal cilinders:** 3

**Keerkoppeling merk:** Rijsdijk  
**Keerkoppeling type:** OK 4  
**Keerkoppeling overbrenging:** 2 : 1  
**Schroef aantal bladen:** 4  
**Schroef diameter (in mm):** 700  
**Schroef materiaal:** Brons  
**Soort erfgoed:** Varend erfgoed  
**RVEN registratienummer:** 3866

**Historie:**  
**Naam vorige eigenaar:** Jelle van der Leij  
**Woonplaats vorige eigenaar:** Terkaple  
**Naam boot bij vorige eigenaar:** Zeehond



# MOLENAAR'S

## SCHEEPSWERF B.V.

Vijf overdekte hellingen  
 Reparatie en onderhoud  
 Ideaal voor uw motorsleepboot

D. Sonoyweg 13  
 1509 BR Zaandam  
 ☎ 075 - 6166279  
 📠 075 - 6702711



### WWW.MARKVANSCHAICK.NL



**OUR SERVICES:**

- Crankshaft repair (max. length 12000 mm)
- Repair of engine- and industrial parts
- Connecting rod repair
- Lineboring
- Technical consultants
- Marine and industrial spare parts
- White metal bearings
- Hardchromeplating
- Shaft straightening
- In situ machining
- Camshaft repair
- Laser cladding

OFFICE & WORKSHOP NIEUWE WATERWEGSTRAAT 7, 3115 HE SCHIEDAM, NETHERLANDS, (HARBOUR 535, PORT OF ROTTERDAM) TEL. +31 (0)10 409 05 99, FAX +31 (0)10 409 05 90, INFO@MARKVANSCHAICK.NL



# EPIFANES®

www.epifanes.nl

Naam: Spartan  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1949  
Eigenaar: W Sijpersma  
Thuishaven: Kollum  
Lengte (in meters): 13.20 m  
Breedte (in meters): 3.48 m  
Diepgang (in meters): 1.25 m  
Kruiphoogte (in meters): 1.80 m  
Naam werf: Vooruit  
Plaats werf: Zaandam  
Land werf: Nederland  
Werfnummer: 174  
Motor merk: Industrie  
Motor type: 2D41  
Motor bouwjaar 1964  
Motor PK: 80  
Motor aantal cilinders: 2

Keerkoppeling merk: Reintjes  
Keerkoppeling bouwjaar: 1962  
Keerkoppeling overbrenging: 1:!  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter (in mm): 800  
Schroef materiaal: Brons  
Soort erfgoed: Varend erfgoed  
RVEN registratienummer: 1264

Historie: Ex Houtvaart 4





Naam: Storm  
Type: Sleepboot  
Bouwjaar: 1909  
Eigenaar: P.J. van Hooijdonk  
Thuishaven: Leiden  
Lengte (in meters): 19.85 m  
Breedte (in meters): 4.85 m  
Diepgang (in meters): 2.20 m  
Kruiphoogte (in meters): 4.50 m  
Eur scheepsnummer (ENI): 03020433  
Brandmerk: 433BHAARL1938  
Naam werf: J en A v/d Schuit  
Plaats werf: Papendrecht  
Land werf: Nederland

Motor merk: Stork Ricardo  
Motor type: AR215  
Motor bouwjaar: 1956  
Motor PK: 235  
Motor aantal cilinders: 5  
Keerkoppeling merk: Brevo  
Keerkoppeling bouwjaar: 1956  
Keerkoppeling overbrenging: 1:1  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter (in mm): 1400  
Schroef materiaal: Gietijzer  
Soort erfgoed: Varend erfgoed  
RVEN registratienummer: 2017



Naam: Theodoor	Motor type: 475
Type: Sleepboot	Motor bouwjaar: 1963
Bouwjaar: 1921	Motor PK: 80
Eigenaar: C Aukema	Motor aantal cilinders: 6
Thuishaven: Joure	Keerkoppeling merk: PRM
Lengte (in meters): 12.00 m	Keerkoppeling type: 160 SVR3
Breedte (in meters): 3.00 m	Keerkoppeling bouwjaar: 1963
Diepgang (in meters): 1.25 m	Keerkoppeling overbrenging: 3 : 1
Kruiphoogte (in meters): 2.35 m	Schroef aantal bladen: 3
Werk: Fa. Wed.J.L.Ceuvel/De Vredenhof	Schroef diameter (in mm): 570
Plaats werf: Amsterdam	Schroef materiaal: Brons
Land werf: Nederland	Soort erfgoed: Varend erfgoed
Motor merk: Daf	RVEN registratienummer: 1820

**Historie:**

Voorheen genaamd 'Cadans' Voormalige eigenaren: G. Kalkwarf te Amsterdam, daarna tot augustus 2003: T. v.d. Bij te Oldeboarn en vervolgens J. van Esch uit Gorinchem tot 2021. In 2003/2004 met 90 cm verlengd tot een lengte van 12 m.







**1941**  
boottechniek

## Voor onderhoud en reparatie op locatie

U kunt bij ons terecht voor:

- onderhoud aan dieselmotoren;
- keuring gassystemen;
- elektra aanleggen of vervangen;
- plaatsen en leveren zonnepanelen;
- onderhoud of aanleg sanitaire voorziening;
- zomer- en winterklaar maken van uw vaartuig;
- staal- en constructiewerk;
- authentiek restauratiewerk klassieke schepen;

**Sander Kamminga**  
Snilen 17

**8467 SZ Vegelinsoord**  
**06 22963789**

**[www.1941boottechniek.nl](http://www.1941boottechniek.nl)**



Naam: Johannes P  
Type: Sleepvlet  
Bouwjaar: 1950  
Eigenaar: J.P. van Dijke  
Thuishaven: Waalwijk  
Lengte (in meters): 7.00 m  
Breedte (in meters): 2.30 m  
Diepgang (in meters): 0.70 m  
Kruiphoogte (in meters): 1.90 m  
Naam werf: Launch  
Plaats werf: Zaandam  
Land werf: Nederland

Motor merk: Samofa  
Motor type: 2S -180  
Motor bouwjaar: 1950  
Motor PK: 30  
Motor aantal cilinders: 2  
Keerkoppeling merk: Heurth  
Keerkoppeling type: slipkoppeling  
Keerkoppeling bouwjaar: 1950  
Keerkoppeling overbrenging: 1:1  
Schroef aantal bladen: 3  
Schroef diameter (in mm): 500  
Schroef materiaal: Brons  
Soort erfgoed: Varend erfgoed



Eigenaar: Groep VaarHuis

Naam boot: Pollux

Type boot: Sleepvlet

Bouwjaar: 1965

Thuishaven: Terherne

Lengte in meters: 16,88m

Breedte in meters: 3,88m

Diepgang in meters: 0,90m

Kruiphoogte in meters: 3,60m

Naam werf: Bayerische Schiffbaugesellschaft GmbH

Plaats werf: Erlenbach am Main

Land werf: Deutschland

Werfnummer: 988

Motor merk: Daimler, Mercedes-Benz

Motor type: type OM 346, 110 kW

Motor PK: 150

Aantal cylinders: 6

Schroef aantal bladen: 3









# VERZEGELING VUILWATERTANK KOMT VEEL TE SNEL

In de Tweede kamer is onlangs een motie aangenomen om de afvoerkraan van de vuilwaterkraan van pleziervaartuigen te verzegelen. De invoering ervan is gepland op 1 juli 2022. Dit is volgens de FVEN veel te snel.

Het lozen van toiletwater is al sinds 2019 verboden. Maar handhaving is al jaren een probleem. Daarom heeft D66 kamerlid Tjeerd de Groot een motie in de Tweede Kamer ingediend om de afvoerkraan te verzegelen. Deze motie is aangenomen en de invoering is gepland op 1 juli 2022.

## **Uitzonderingen voor Varend Erfgoed**

Als in het Besluit lozen buiten inrichting wordt verwezen naar de Wet op de pleziervaartuigen kan geconcludeerd worden dat schepen, die niet onder die wet vallen dus ook niet onder het Besluit zullen vallen.

Dat geldt in ieder geval voor schepen < 2,5 meter en > 24 meter. Bij eerder onderzoek hiernaar zijn er tot nu toe geen andere regels gevonden voor deze categorieën pleziervaartuigen. De Wet pleziervaartuigen stelt in art. 2 dat voor zover het ontwerp- en bouwvoorschriften betreft er uitzonderingen zijn.

Het is een interpretatie van de wet dat deze bouwvoorschriften ook voor de aanwezigheid van een vuilwatertank en een afsluiter op de buitenboordleiding geldt. Als dat zo is zijn wedstrijdvaartuigen (inclusief traditionele wedstrijdvaartuigen), historische vaartuigen en replica's die vóór 1950 zijn gebouwd en voor eigen gebruik gebouwde vaartuigen uitgezonderd.

Het is niet uit te sluiten dat een aantal behoudsorganisaties ook schepen vertegenwoordigen die ná 1950 zijn ontworpen en gebouwd.

Bij het bepalen van de uitzondering geldt alleen de wettekst en zijn opname in het RVEN als Varend Monument of Varend erfgoed of enige andere door FVEN gehanteerde definitie niet van belang. Conclusie is dat voor een groot deel van de achterban regels met betrekking tot lozen van vuilwater en daaropvolgend de verplichting om de vuilwatertank te verzegelen juridisch niet aan de orde lijkt. Hierbij lijkt de waarschuwing op zijn plaats dat niet bekend is of hierover jurisprudentie bestaat.

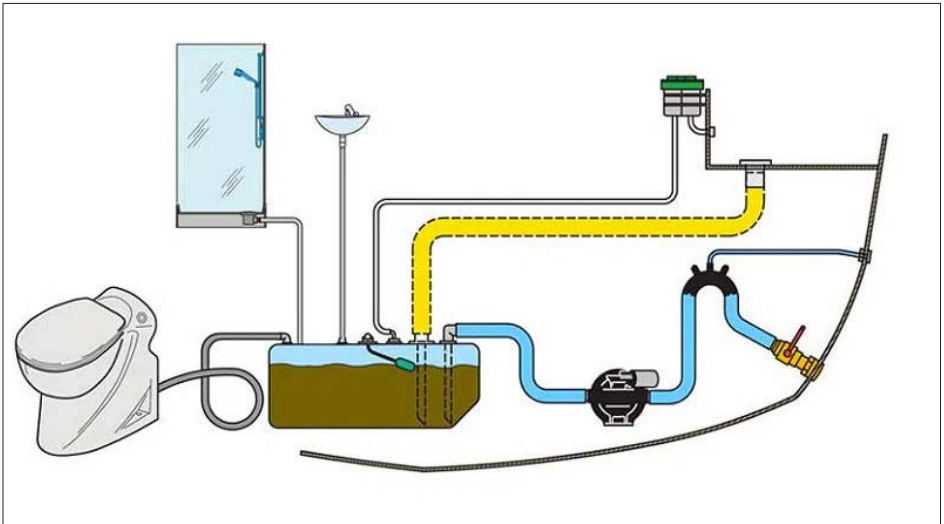
Op dit moment zijn er logistieke problemen voor de invoering op zo'n korte termijn. Zo zullen de vuilwatertanks leeggepompt moeten worden bij afvoerstations. Op dit moment zijn er daar veel te weinig van. Op havens die ze wel hebben staan de stations vaak op lastig bereikbare plekken en werken niet naar behoren. Het Ministerie stelt daarnaast voor om aan boord van pleziervaartuigen zuiveringsinstallaties te plaatsen, maar die zijn nog in ontwikkeling en niet te koop.



## Overgangstermijn

Een speciale klankgroep bestaande uit vertegenwoordigers van diverse watersportorganisaties, waaronder het Watersportverbond, de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC), de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers en het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM), maakt zich niet alleen zorgen over de uitvoerbaarheid van het besluit.

Het voorziet dat het de pleziervaart op hoge kosten jaagt. Zij pleiten daarom voor een overgangstermijn van minimaal 5 jaar om te zorgen dat er voldoende afvoerstations komen. Ook moeten er nog betaalbare zuiveringsinstallaties verkrijgbaar zijn.



FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

*De grootste collectie varend erfgoed ter wereld*

# ASV SLAAT ALARM OVER BIOBRANDSTOFFEN BINNENVAART

**Binnenvaartschippers kunnen ernstige motorproblemen krijgen wanneer biobrandstoffen worden gemengd met fossiele gasolie. Vanaf 2022 is dat, in het kader van de Green Deal, verplicht. De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), NOVE, de brancheorganisatie van brandstofleveranciers, en Slurink Bunkerstations maken zich om uiteenlopende redenen zorgen over deze kwestie.**

NOVE stuurde begin december al een brandbrief naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De organisatie vreest klanten te verliezen wanneer straks alleen in Nederland verplicht duurere biobrandstoffen moeten worden verkocht. Als buurlanden België en Duitsland geen bijmengverplichting hebben, zullen veel Nederlandse schippers ervoor kiezen daar te gaan bunkeren. 'Hierdoor zal 40 tot 60% van het bunkervolume uit Nederland weglekken', waarschuwt NOVE. En dat zal het einde betekenen voor menig bunkerstation.

## **Onjuist beeld**

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) stelt in een brandbrief dat de politiek in de eerste plaats een onjuist beeld heeft van de schadelijke uitstoot van de binnenvaart. Die is in werkelijkheid in Nederland veel lager. 'Die hoeveelheid wordt namelijk niet alleen in Nederland uitgestoten, want er wordt internationaal gevaren.'

## **Rapporten**

De schippersvereniging stelt dat twee rapporten over de voor- en nadelen van bijmenging van biodiesel – de goedkoopste variant is FAME (Fatty Acid Methyl Esters) -totaal verschillende conclusies hebben. In 2007 heeft TNO gerapporteerd dat bijmenging motorschade kan opleveren. Olie moest voldoen aan de DIN 51603-norm, wat betekende dat er geen biologische componenten in mochten zitten. Maar vorig jaar is hierin verandering gekomen, toen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuw rapport aanvroeg bij TNO. In dit jongste rapport concludeert het onderzoeksinstituut dat de toepassing van biobrandstoffen weinig tot geen problemen oplevert.

TNO kan deze verschillende conclusies wel verklaren.

## **Biobrandstoffen lijken onontkoombaar**

De urgentie om iets te doen tegen klimaatverandering is in 13 jaar veel groter worden, stelt TNO. Dat is de reden waarom in toenemende mate biobrandstoffen worden bijgemengd. Tot 7% bijmenging van FAME is volgens het onderzoeksinstituut nu al heel gebruikelijk en leidt niet tot problemen op grote schaal.

Het kritische TNO-rapport uit 2007 was vooral bedoeld voor wegtransport en niet relevant voor de binnenvaartsector, zo verklaart het instituut. NOVE schaart zich achter de rapporten van TNO en ziet ook de voordelen, zoals CO2-reductie. De leveranciers hameren er echter op dat dit internationaal moet worden geregeld om

'bunkertoerisme' te voorkomen.

### **Stilvallende motoren**

De ASV is niet gerustgesteld en wijst erop dat de afgelopen maanden wel degelijk problemen zijn ontstaan bij experimenten met FAME. De brandstofkwaliteit zou snel achteruitgaan en niet meer voldoen aan de normen die motorenleveranciers eraan stellen. In de praktijk zouden motoren stilvallen, omdat filters en leidingen verstopt raken en injectoren zouden het binnen enkele maanden begeven.

Het onderzoeksinstituut TNO laat ook weten dat er al jaren ervaring is opgebouwd met het gebruik van FAME in de binnenvaart, en tot 7& FAME in brandstof gemengd is al enige tijd de norm voor EN590. 'Van de Nederlandse bunkermarkt wordt bij 20% van de leveringen al FAME bijgemengd in hun brandstoffen.'

Volgens TNO is daarbij nog geen grootschalige problematiek is ontstaan door het mengen van brandstoffen.

### **Alternatieven**

De ASV vindt het echter onterecht dat dat TNO de verantwoordelijkheid legt bij de schipper, waar het gaat om de extra zorg en aandacht die nodig is bij het gebruik van biodiesel. TNO spreekt in zijn rapport namelijk van het belang van 'good house-keeping', waardoor schepen minder problemen zouden ondervinden bij het gebruik van FAME. TNO blijft wijzen op het belang van 'good housekeeping', maar meldt ook dat het afnemen van FAME geen verplichting is. 'Schippers kunnen bijvoorbeeld kiezen voor een andere bioblend.'

### **Slurink Bunkerstations**

De ASV krijgt steun van bunkerbedrijf Slurink Bunkerstations, dat niet alleen vreest voor klantverlies, maar eveneens niet overtuigd is van de kwaliteit van biodiesel. Het bedrijf wijst erop dat biodiesel mogelijk onveilig en zeker kostenverhogend is. Bijmengen kan eventueel wel, maar alleen met de nodige technische voorbereidingstijd en wanneer dit op Europees niveau wordt geregeld.

De ASV stelt zich op het standpunt dat toevoegingen alleen kunnen worden toegevoegd wanneer de veiligheid van het product vaststaat en het daadwerkelijk beter is voor het milieu. 'We mogen niet het risico lopen, dat we als binnenvaart gebruikt gaan worden als ongeveer 5000 stuks verbrandingsovens voor het verstoken van UCO (Used Cooking Oil)!'

### **Reactie IVR**

Belangenorganisatie IVR heeft een meldpunt opgezet waarbij schippers hun ervaringen met biobrandstof kunnen delen. Dat gebeurde in samenwerking met Koninklijke BLN-Schuttevaer, NOVE, CBRB en de Stichting VOS. Technisch secretaris Henk Arntz meldt echter dat op basis daarvan nog geen conclusies zijn te trekken over de gevolgen van bio-toevoegingen. 'Duidelijk is wel dat het brandstofverbruik toeneemt.' Ook erkent hij dat er klachten zijn geweest over stilvallende motoren door verontreiniging van het brandstofsysteem.

Ook zijn er gevolgen voor de uitstoot in de binnenvaartsector bij gebruik van bio-brandstoffen. Dat heeft te maken met slechte verbranding in de motor door vervuiling en het dichtslibben van het brandstofsysteem. 'Dat heeft ook zijn effect op de slijtage van de verbrandingsruimte-componenten van de motor,' aldus Arntz. 'Maar de lange-termijneffecten staan nog niet te bezien.'

Arntz legt uit dat er in het algemeen al bekende klachten en uitdagingen zijn bij het gebruik van biobrandstoffen. Daarbij gaat het onder meer over de groei van bacteriën en schimmels door het ophopen van gecondenseerd water in biodiesels. Ook zuurstofafbraak, lage temperaturen in biobrandstoffen en corrosie van slangen en pakkingen spelen een rol. Het IVR stelt dat nog veel moet worden onderzocht en geanalyseerd voordat duidelijk is of het gebruik van biodiesels positief of negatief uitpakt voor de sector. Wel zegt Arntz dat de zorgen over de implementatie niet ongegrond zijn.

### **Reactie EICB**

Directeur Khalid Tachi van het Expertise- en Informatiecentrum Binnenvaart (EICB), erkent dat er soms problemen zijn, maar wil ook een nuance aanbrengen. 'Het bijmengen van biobrandstoffen leidt zeker niet altijd tot problemen, maar wij ontkennen niet dat er problemen zijn. Het is zaak om er achter te komen wat de oorzaak is van die problemen. Het IVR-meldpunt is daar een goede aanzet toe.'

Volgens Tachi varen veel schepen al jaren probleemloos op biobrandstoffen, terwijl anderen wel motorproblemen ondervinden. Dat hangt onder meer af van type motor, de grondstof waarvan de biobrandstof wordt vervaardigd en het vaarprofiel van het schip. 'Als je beperkte afstanden vaart of je vaak stilligt, kun je misschien problemen ervaren.'

TNO onderschrijft de stelling van het EICB. 'Oude schepen kunnen wellicht wat meer problemen opleveren dan bij wegtransport. Aan de andere kant is er bij binnenvaart wat meer ruimte voor maatwerk (afwijkende blends van biobrandstoffen).' Het EICB bestempelt biobrandstoffen dan ook niet als goed of slecht. 'Het is genuanceerder dan dat. De wens vanuit de branche is, dat we meer doen met biobrandstoffen. Dus moeten we daarover kennis opdoen. Het meldpunt is daarom van goede toegevoegde waarde.'

Wel heeft het EICB geadviseerd om de toepassing van biobrandstoffen op internationaal niveau te regelen. 'De binnenvaart is niet een exclusief Nederlandse aangelegenheid, dus een level playing-field is van belang.'

### **Reactie EOC Scheepsverzekeringen**

Scheepsverzekeraar EOC neemt een wisselend beeld waar van schippers die gebruik maken van biobrandstoffen. 'Er was een periode dat we veel problemen gemeld kregen. Wij denken dat dat lag aan bepaalde partijen die op de markt kwamen die problemen veroorzaakten. Wij vermoeden namelijk dat de hoeveelheid biobrandstof die gemengd wordt in de normale brandstof niet altijd dezelfde samenstelling heeft,' aldus een woordvoerder. 'De ene partij veroorzaakt problemen en de andere niet.'

Volgens hem heeft ook het soort schip en het jaargetijde invloed op de problematiek rondom biobrandstoffen. 'Qua schademeldingen hebben we geen consistent beeld.' De problemen die schippers hebben valt volgens het beeld van EOC dus wel mee. 'Maar dat betekent niet dat die problemen er niet zijn.'

### **Reactie VIV: FAME is sluipmoordenaar**

'Het bijmengen van biobrandstof om een lagere CO2 voetafdruk te krijgen is een wettelijk gegeven. Dat dit met FAME gebeurt is echter geen gegeven maar een financiële afweging' zegt Michel Voorwinde van de VIV (Vereniging Importeurs Verbrandingsmotoren)

'FAME is een sluipmoordenaar voor de binnenvaart. Voor de binnenvaart zijn namelijk een aantal specifieke omstandigheden te noemen. Allereerst water, dat moge duidelijk zijn. FAME is sterk hygroscopisch is (onttrekt water aan zijn omgeving) en dus krijgt FAME alle kansen vocht te onttrekken aan zijn omgeving. Dat brengt ook met zich mee dat met het gebruik van FAME er alle gelegenheid en tijd is bacteriën te laten groeien samen met het opgenomen water in de bunkerruimtes.

Dat leidt tot verstopping van de filters ver voordat deze volgens het onderhouds-schema verwisseld moeten worden. Door het verstopping van de filters is het al een paar maal voorgekomen dat een schipper zijn motorvermogen onaangekondigd zag teruglopen of zelfs helemaal zag wegvallen. Er kunnen hierdoor levensgevaarlijke toestanden ontstaan', waarschuwt Voorwinde.

### **'HVO veel betere optie voor bijmengen'**

De VIV vindt dat bijmengen van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) een veel betere optie is. 'Het iets duurder HVO zorgt namelijk ook voor verlaging van de CO2 voetafdruk en kan, in tegenstelling tot FAME, wel tot 50% worden bijgemengd! Daarnaast is HVO een 3e generatie hernieuwbare brandstof die alle negatieve eigenschappen van biobrandstof FAME niet bezit. Sterker nog, de motor gaat van HVO schoner draaien wat bij FAME ook niet het geval is. Brancheorganisatie VIV is er daarom een groot voorstander van om direct te stoppen met het bijmengen van FAME en voortaan met HVO bij te mengen voordat het een keertje enorm mis gaat en we achteraf staan te kijken hoe dit heeft kunnen gebeuren!'

### **Conclusie TNO**

TNO stelt dat onder het Parijsakkoord en de European Green Deal ook de binnenvaartsector stappen moet zetten en dat het mogelijk is dat zij transportvolume zullen verliezen als het niet meegaat in de ontwikkeling van duurzaamheid.

'Deze uitdaging kost geld en moeite maar niet investeren in duurzaamheid en voortgaan op de fossiele weg kan de samenleving op termijn veel meer kosten.'

Koninklijke BLN-Schuttevaer en CBRB blijven achter de Green Deal staan. (Robin van den Bovenkamp)

**Bron: Schuttevaer**

# DE ONFRISSE GEVOLGEN VAN EEN LEKKENDE DRINKWATERTANK

Ieder schip dat lading vervoert heeft ze en ook in de pleziervaart zijn op veel schepen drinkwatertanks aanwezig. Van een bescheiden formaat tot vele kuubs groot en gemaakt van kunststof, staal of rvs. Fijn, altijd lekker fris drinkwater. Totdat ineens blijkt dat de tank al een tijdje lekt. De gevolgen daarvan zijn stukken minder fris.

Ze druppelen met regelmaat binnen: schades door lekkende drinkwatertanks. Een greep uit wat we zoal tegenkomen. Beroepsmatige vaartuigen waarbij de stalen vloer van de roef (woning) direct de bovenzijde van de drinkwatertank is. Bij zo'n scheepsconstructie is het extra van belang om de drinkwatertank goed te onderhouden en dat is in veel gevallen het probleem. Zolang het water helder blijft en niet vreemd ruikt is er voor de meeste gebruikers geen aanleiding om de tank te openen, inspecteren en reinigen.

We zien ook vaak dat vul- en ontluichtingsleidingen die door de roef naar het dek lopen doorrotten. Hierdoor kunnen de isolatie en het grondhout van de vloer van de woning volledig doordrenkt raken met water, waardoor de betimmering gaat schimmelen. Dit wordt pas opgemerkt als het behang gaat verkleuren, tegelvloeren scheuren, of vloeren gaan bewegen of doorzakken. Drogen door een gespecialiseerd bedrijf is dan een gepasseerd stadium, er is dan nog maar één mogelijkheid: de volledige vloer met onderliggende isolatie en ontdreuningsplaten (of rubber) vernieuwen. Een kostbare en tijdrovende klus.

## Hou het fris

- Let bij aankoop van een vaartuig op de staat van de drinkwatertank, zeker als de roefvloer de bovenwand van de tank vormt.
- Maak minimaal iedere 5 jaar (vaker is beter) de drinkwatertank leeg en inspecteer deze. Problemen treden vaak aan de bovenkant op. Als er een warmtebron zoals een uitlaat dicht langs de watertank loopt, dan is dat vaak een 'hotspot' voor corrosie. Zoek naar roestsporen of -blazen bij gecementeerde of gecoate tanks; tijdig behandelen voorkomt doorrotten.
- Reinigen van de tank gaat bacteriegroei tegen. In de tank, maar ook in de leidingen, ontstaat een slijmerige laag die hecht aan de wanden. In deze 'biofilm' groeien micro-organismen zoals Legionella en die tasten de kwaliteit van het drinkwater aan. Hogere temperaturen stimuleren de aangroei. Filtersystemen kunnen erdoor vervuild raken en daardoor minder goed werken. Regelmatig de tank inspecteren en reinigen is dus in het belang van het schip én de gezondheid.

Drinkwatertanks zijn niet onderhoudsvrij, zelfs niet als ze gemaakt zijn uit een onderhoudsvrij materiaal. Zeg eens eerlijk: wanneer keek jij voor het laatst naar de tank? En erin? Weet je zeker dat alles nog in orde is?



# HELP, DE ACHTERUIT DOET HET NIET!

## Over morsekabels en hun onderhoud

Een beetje schipper weet precies wanneer hij 'in zijn achteruit' moet om op tijd stil te liggen in een sluis of bij het aanleggen in een jachthaven. Hendel naar achteren en de keerkoppeling doet zijn werk. Dat gaat vaak jaren goed, zonder enige hapering. Tot hij ineens weigert. Dan sta je raar te kijken: in plaats van achteruit te slaan, vaart de boot gewoon door. Dit jaar is het meerdere schippers overkomen. Er was materiële schade, maar helaas ook ernstig lichamelijk letsel. Een klein bootje is vaak nog wel op spierkracht af te stoppen, maar bij grotere vaartuigen of hogere snelheid is het een heel ander verhaal.

## Inspector Morse

Hoe kan zo iets? Als de koppeling weigert, is er meestal wat mis met de morsekabel. Dat is de kabel die de reguleur bij de stuurstand verbindt met de bediening op de keerkoppeling. Als die vastzit of juist losraakt of breekt, dan doet de koppeling het niet meer. Zo'n morsekabel is een kwetsbaar onderdeel en gevoelig voor slijtage. Ons advies: ga op zoek naar die kabel – soms is hij weggewerkt en is het even speuren – en controleer hem regelmatig. Kijk naar de kabel zelf, maar ook naar de bevestiging. Een morsekabel mag niet scherp de bocht omgaan of in aanraking komen met hete onderdelen zoals de uitlaat. Bij twijfels over de staat kun je hem maar beter vervangen. Het is een kleine uitgave als je het afzet tegen de mogelijke schade als de kabel totaal onverwachts dienst weigert.

## Top 5 kabelproblemen

### Oorzaken die onze experts in de praktijk het meest tegenkomen:

- losgekomen borgboutjes
- onvoldoende borging
- slecht lopen van de bedieningskabel
- beschadigde kabel
- losgekomen bevestigingssteunen

## Verkeerde reactie

Eerste reactie als de boot gang blijft maken terwijl je denkt achteruit te slaan? Extra gas erop. Maar als de morsekabel naar de keerkoppeling net is geknapt, dan staat hij nog in zijn vooruit en geef je dus gas vóóruit. Dat maakt een kink in de morsekabel extra link.

Bron van deze artikelen: <https://varedevrienden.eoc.nl/>

Varende Vrienden van





# Doeve Makelaars jachten & schepen

Wegens goede verkopen boten ter bemiddeling gevraagd



Sleepboot Bravoure met CBB



alu Patrouille 19.90 met CBB



Sleepboot Marlene met CBB



Damen Inspectievaartuig



Sleepboot 18.25 met CBB



Inspectie 17.20 met CBB



Sleepboot Varnebank

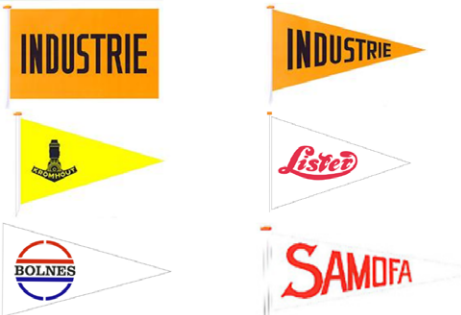


Patrouillevaartuig 18.79

Westhavenkade 87c 010 - 248 98 30 info@doevemakelaar.nl  
3133 AV Vlaardingen ook voor taxaties www.doevemakelaar.nl

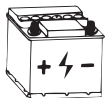


Vaart U met een historische motor?  
Hang er eens een bijbehorende vlag of wimpel bij!

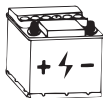


Afmetingen en prijzen van deze doeken:  
<http://www.sleepduwwaart.nl/vlaggen.html>

Stichting B.A.S.M. - Wormer - tel.: 06 - 22 516 238  
E-mail: basmbehoud@ziggo.nl



## ACCU'S



# 10% korting

Leden van deze watersportvereniging krijgen bij inlevering van deze advertentie **10% afhaalkorting**, op de Daveco accu's van 120, 150 en 200 A/h.



DAVECO ACCUVERKOOP BV  
Leeghwaterstraat 19  
4251 LM Werkendam  
Tel: 0183-501016  
Fax: 0183-502001  
E-mail: info@daveco.nl  
Website: www.daveco.nl

**Prijzen: zie website!**

**OUDE ACCU'S ZIJN GELD WAARD  
- BEZORGEN MOGELIJK -**

Openingstijden:

Maandag t/m Vrijdag : 8.00 - 17.00 uur  
Zaterdag : 8.00 - 13.00 uur



**ex-Directievaartuig 'Theodoor'**, bj. 1930, afm. 11.97 x 3.00 x 1.25m. DAF 80 PK. Een zeer goed, al dan niet uitstekend, onderhouden schip geschikt voor lange reizen, de Franse Wateren. Het schip is v.v. een groot achterdek, salon v.v. kombuis, dinette en toilet, 4 slppl. veel kastruimte. € 59.500,-

**ex Rijkswaterstaat vaartuig 'Rauwdouwer'**  
bj. 1976, Afm: 24.80-21.85 x 5.20 x 2.20m. S1, Werkspoor 450 PK. v.v. gr. achterdek met sleepbeting, brandbluspomp + installatie, grote brug met rijke nautische uitrusting, 2 hutten, douche/toilet etc. € 240.000,-

**Offshore Fishing Boat 'Happy Jack'**, bj. 2007. Seaswirl Striper 2601. Afm: 7.80 x 2.59 x 0.46-0.90m. Volvo 225 PK 2007, geschikt voor vistrups en vakanties. Gr. achterdek, goed nautisch uitgerust, gr. 2-pers. bed, etc. € 39.500

**Sleepboot 'Johanna'**, bj. 1938 Afm: 12.50 x 3.45 x 1.50 Volvo Penta 160 PK in NIEUWSTAAT. nieuw vlak - € 44.500

**Sleepboot 'Amice'**, vakanties/langer verblijf. bj. 1924, afm. 15.36 x 3.68 x 1.80. Volvo Penta 210 PK - € 39.500,-

**ex Politie boot 'Liza'**, langer verblijf aan boord, bj. 1975, afm: 11.50 x 3.60 x 1.40m. Mercedes 256 PK - € 41.500,-

Meer informatie over bovenstaande en vele andere schepen zie onze vernieuwde website

Schepen in bemiddeling gevraagd tegen scherp tarief wegens grote belangstelling uit binnen en buitenland. Informeer naar onze soepele voorwaarden!

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

Ronald de Jong  
Dennenweg 1

Tel: 0227-511586

Autotel: 06-22247525

8881 CJ West-Terschelling



# Communicatie op het water

Een marifoon is een zend- en ontvangapparaat voor maritieme communicatie. Via de marifoon legt u contact met andere schepen en met walstations, zoals bruggen, sluisen, verkeersposten of de kustwacht. Zowel op zee als op de binnenwateren. Goed marifoongebruik draagt bij aan de veiligheid op het water.

## Veiliger varen

Een marifoon is niet verplicht aan boord van een klein schip. Het is wel raadzaam een marifoon te gebruiken. U ontvangt dan berichten, hoort wat andere schippers melden en kunt zelf contact leggen. Dat komt de veiligheid op het water ten goede, zeker in gebieden met beroepsvaart. Als u een marifoon aan boord hebt, moet u een bedieningscertificaat bezitten en bent u verplicht om uit te luisteren. Op de binnenwateren, waaronder ook het IJsselmeer en de Waddenzee, zet u de marifoon in principe op kanaal 10. Op zee op kanaal 16. Schakel regelmatig over op een nautisch informatiekanaal (bijvoorbeeld VHF 1 van de Centrale Meldpost IJsselmeer) voor weerberichten en mededelingen voor de scheepvaart.

## Waarom een marifoon?

- De marifoon is belangrijk voor het contact met de verkeersbegeleiders, brug- en sluiswachters.
- Door het uitluisteren van de marifoon weet u wat er in uw omgeving gebeurt, welke schepen er in de buurt zijn en welke manoeuvres zij maken. Met dergelijke informatie kunt u veilig navigeren.
- U ontvangt eenvoudig veiligheidsberichten aan boord, zoals weersverwachtingen, stormwaarschuwingen en scheepvaartberichten.
- Uw noodoproep via de marifoon wordt gehoord door iedereen die in uw omgeving uitluistert.





## Geen alternatief

Een mobiele telefoon is geen alternatief voor de marifoon. Een mobieltje slechts maakt één op één contact en is afhankelijk van bereik en batterijduur. Een portofoon is evenmin een volwaardig alternatief voor de marifoon. Een portofoon heeft minder zend- en ontvangstbereik en is eveneens afhankelijk van de batterijwerking.

## Verkeersbegeleiding

In drukke gebieden zorgt de vaarwegbeheerder vanaf verkeersposten en -centrales voor verkeersbegeleiding. Een verkeersleider informeert en adviseert en geeft zo nodig aanwijzingen binnen het werkgebied van de verkeerspost. Zo zorgt deze voor een veilige en vlotte doorstroming. Als u door een verkeerspost of -centrale wordt opgeroepen, bent u verplicht te antwoorden en de gevraagde informatie te verstrekken. Dit geldt ook voor een oproep op een schip-schipkanaal.

## Blokkanaal

Elke verkeerspost neemt een stuk van de vaarweg voor zijn rekening, een zogenoemd blokgebied of een sector. Daarin geldt een eigen marifoonkanaal, het blokkanaal. Een blokkanaal wordt aangegeven op de waterkaart en op VHF-borden langs de oevers. Zodra u een blokgebied binnenvaart en er een marifoon aan boord is, bent u verplicht uit te luisteren op het aangegeven blokkanaal. Verlaat u het blokgebied, dan schakelt u weer over op kanaal 10 of een volgend blokgebied.

Bij binnenkomst van een blokgebied hoeft u zich niet te melden, maar als u een bijzondere manoeuvre gaat maken, moet u dat wel laten weten. Bij bruggen en sluizen luistert u uit op het marifoonkanaal dat op borden is aangegeven. Daarna schakelt u weer over op kanaal 10 of een blokkanaal.

## Regels voor marifoongebruik

In het Binnenvaart Politiereglement (BPR) en het Rijnvaart Politiereglement (RPR) staan regels voor maritieme communicatie. De belangrijkste zijn:

- Het boek 'Wetgeving voor de Binnenvaart deel III Marifonie' (Handboek voor de marifonie), het registratiebewijs of vergunning en het bedieningscertificaat moeten aan boord zijn.
- Wie een marifoon heeft, is verplicht uit te luisteren op kanaal 10 (binnenwater), kanaal 16 (op zee) of het geldende blokkanaal.
- Wordt u aangeroepen op een blok- of schip-schipkanaal, dan moet u alle informatie geven die voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijk is.
- Gebruik bij communicatieproblemen de taal die is aangegeven in de scheepvaartreglementen.

## Noodverkeer

Als het schip en opvarenden in ernstig en dreigend gevaar verkeren en onmiddellijk hulp nodig hebben, mag het noodsein ('Mayday') worden gebruikt.



## Registratie en bedieningscertificaat

In Nederland bent u verplicht maritieme radiozendapparatuur te registreren. Daarvoor hebt u een bedieningscertificaat nodig. Registreren kan met uw DigiD via de website van Agentschap Telecom.

Als u een marifoon of portofoon aan boord hebt zonder registratie, bent u in overtreding. Ook voor het gebruik van aanvullende apparatuur, zoals AIS (Automatic Identification System), EPIRB (noodradiobaken), middengolf/kortegolf of SATCOM, geldt een registratieplicht. Al deze apparatuur moet zijn voorzien van de aan de registratiehouder toegewezen identificatie (ATIS en/of MMSI). Voor de bediening van sommige aanvullende apparatuur is Marcom A of B vereist. Voor het gebruik van de veel voorkomende combimarifoon moet u minimaal in het bezit zijn van een Marcom B certificaat. Meer informatie: [www.agentschaptelecom.nl](http://www.agentschaptelecom.nl).

## ATIS

De marifoons en portofoons die op de binnenwateren worden gebruikt, moeten de toegewezen ATIS-code (radioroepnaam) uitzenden. ATIS staat voor Automatic Transmitter Identification System. Ontvangers kunnen dankzij ATIS zien door wie zij worden opgeroepen. Koopt u een nieuwe marifoon of portofoon, dan moet u de toegewezen ATIS-code (laten) programmeren. Deze vindt u op het registratiebewijs. Neemt u een marifoon of portofoon over van iemand anders, dan moet u de aan u toegewezen ATIS-code (laten) programmeren. In overleg met Agentschap Telecom is het mogelijk de code van de vorige eigenaar over te nemen. Geef wijzigingen van uw registratiegegevens altijd door aan Agentschap Telecom.

## MMSI

Een MMSI (Maritime Mobile Service Identity) is een uniek nummer van negen cijfers dat wordt gebruikt om een schip te identificeren. De MMSI moet worden geprogrammeerd in noodradiobakens (Epirbs), maritieme

radiozendapparaten geschikt voor DSC (Digital Selective Calling) en AIS (Automatic Identification System). Dat helpt om opsporings- en reddingsacties snel en efficiënt te laten verlopen. De MMSI is vergelijkbaar met ATIS. In principe was ATIS voor binnenvaart en MMSI voor de zeevaart. Met de komst van AIS wordt de MMSI ook gebruikt voor de binnen- en recreatievaart. Een MMSI vraagt u aan bij Agentschap Telecom. Een Nederlandse MMSI begint met 244, 245 of 246.

## AIS

Het Automatic Identification System is een wereldwijd gebruikt, geautomatiseerd meld- en volgsysteem. Walstations en schepen in de omgeving van een schip ontvangen informatie en wisselen dat automatisch uit, zoals identificatie, soort vaartuig, positie, koers, snelheid en lading. AIS is een navigatie ondersteunend systeem wat bijdraagt aan veiligheid en efficiënt vervoer over water. Een AIS-transponder moet wel correct geprogrammeerd zijn. AIS-apparatuur moet u bij Agentschap Telecom aanmelden. U krijgt dan automatisch een MMSI-nummer toegewezen en de AIS-apparatuur wordt op uw bestaande registratie bijgeschreven. In de AIS dient de scheepsnaam te worden ingevoerd zonder voor- en/of achtervoegsel en de roepnaam moet zonder spaties worden geprogrammeerd. AIS is niet verplicht voor recreatievaart (kleine schepen). Wel voor grote schepen (langer dan 20 meter) en recreatieschepen met een Certificaat van Onderzoek, op grotere wateren (klasse CEMT 1 en hoger).

- Het is dus heel belangrijk om de aan u toegewezen identificatiecodes (ATIS en MMSI) correct in de hiervoor bestemde apparatuur te programmeren.



## Gespreksdiscipline

Een goede gespreksdiscipline bevordert een vlotte afwikkeling van het radioverkeer en voorkomt ruis.

Dat bereikt u door:

- de marifoonkanalen te gebruiken waarvoor ze bedoeld zijn;
- volgens de verplichte procedure te handelen;
- alleen relevante gesprekken te voeren op de kanalen bestemd voor schip-schipverkeer, nautische informatie, verkeer tussen schip en havenautoriteiten en communicatie aan boord;
- voor privégesprekken uitsluitend de VHF-kanalen 72 en 77 te gebruiken;
- de zendtoets niet langer dan nodig ingedrukt te houden. Houd de ether vrij!

Gebruik voor een juiste positiemelding de vier W's: wie bent u (scheepsnaam), wat bent u (motorjacht, zeiljacht), waar bent u (duidelijke positie), waarheen vaart u (richting vaarwater/haven).

## Toezichthouders

Bij toezicht op marifoongebruik zijn onderstaande partijen betrokken.

### Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat werkt aan vlot en veilig verkeer op het netwerk van hoofdwaterwegen, voor zowel de binnenvaart als de recreatievaart.

Goed marifoongebruik speelt hierbij een belangrijke rol. 0800-8002. [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

### Agentschap Telecom

Agentschap Telecom houdt toezicht op communicatie via de ether. Maritieme communicatie is hier een onderdeel van. Agentschap Telecom streeft naar een storingsvrije, veilige en professionele maritieme communicatie. 050-587 74 44. [www.agentschaptelecom.nl](http://www.agentschaptelecom.nl)

### Politie

De Politie is verantwoordelijk voor de veiligheid, opsporing en het toezicht op de Nederlandse wateren en de Noordzee. Eén van de vijf kerntaken is het handhaven en verbeteren van de nautische veiligheid. Marifoongebruik is hier een onderdeel van. 0900-8844.

[www.politie.nl/themas/waterpolitie.html](http://www.politie.nl/themas/waterpolitie.html)

## Colofon

Het project 'Varen doe je Samen!' heeft als doel de risico's te beperken voor beroeps- en recreatievaart op dezelfde vaarweg. Tal van partijen werken samen in het project:

Agentschap Telecom, ANWB, Koninklijke BLN-Schuttevaer, Havenbedrijf Amsterdam N.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., HISWA Vereniging, KNRM, Rijkswaterstaat, Netwerk Waterrecreatie, de Provincies, Reddingsbrigade Nederland, Sportvisserij Nederland, Stichting Waterrecreatie Nederland, Unie van Waterschappen, Watersportverbond.

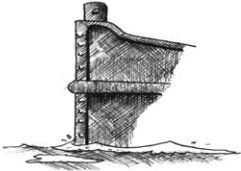
## Uitvoering

Waterrecreatie Nederland, Postbus 37111, 1030 AC Amsterdam  
[info@varendoesamen.nl](mailto:info@varendoesamen.nl) / [www.varendoesamen.nl](http://www.varendoesamen.nl)  
Internationale informatie vind je op: [www.safeboating.eu](http://www.safeboating.eu)

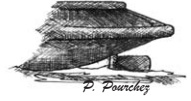
Vragen? Of nieuwsgierig naar andere aandachtspunten voor veiligheid op het water? Kijk op [www.varendoesamen.nl](http://www.varendoesamen.nl)  
De website van 'Varen doe je Samen!' werkt ook goed op een smartphone.  
Aan de inhoud van deze brochure zijn geen rechten te onlenen.  
Kijk voor meer informatie [www.varendoesamen.nl/disclaimer](http://www.varendoesamen.nl/disclaimer)







## VAN KOP TOT KONT



### **Te Koop Industrie 3 VD 6**

Wij hebben besloten om onze Industrie te gaan verkopen aan een liefhebber, vandaar dat we hem eerst aanbieden aan de leden van ons clubje van de VDMS.

We hebben er erg veel werk en plezier van en mee gehad en nog steeds. Het gaat ons aan het hart, maar het is goed zo.

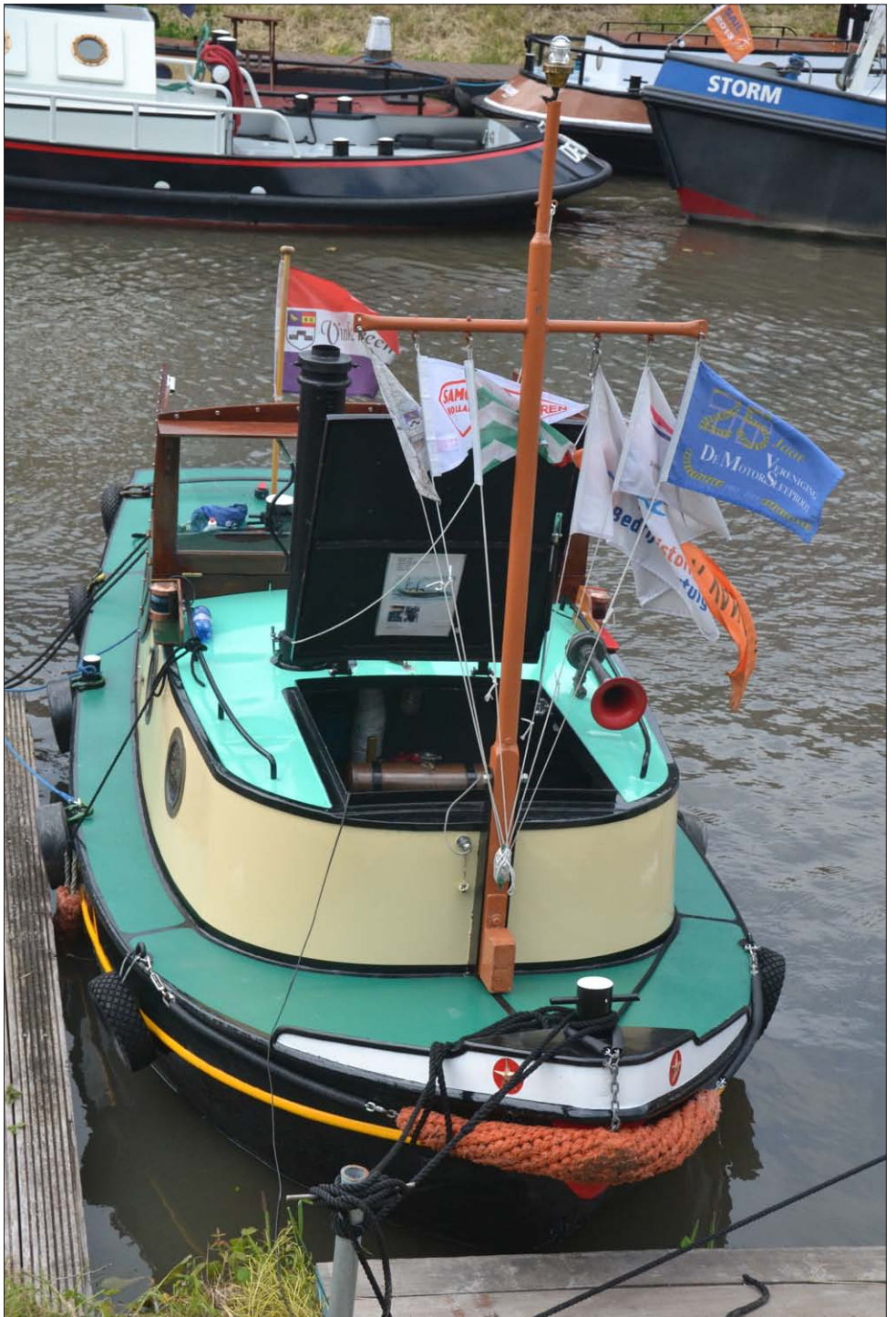
De Industrie is geheel overhaald en schoongemaakt. Ook de Lister is overhaald. Ook een Industrie compressor en nog een 380 Volt compressor. Een luchtfles van 250 liter, 24 volt verlichting en accu's en dynamo.

Al met al een complete machinekamer in een 20 voets container en selfsupporting.

Het type van de Industrie is 3 VD 6 van 150 pk met een Kypers koppeling van 1:1.

De Lister is een 1 cilinder van 6 pk.





# FVEN

## ***Nu ook Varend Erfgoed wimpel***

De Federatie Varend Erfgoed Nederland heeft voor de in het register ingeschreven schepen, naast de persoonsgebonden pas, ook de bekende Wimpel.

De voorraad wimpels was zodanig dat een nieuwe bestelling moest worden geplaatst. Daarbij is de gelegenheid ter hand genomen om met een completer aanbod richting de schepen te komen.

Naast de bekende Varend Monument® wimpel in diverse afmetingen zijn er nu ook 2 maten wimpels onder de titel Varend Erfgoed aangeschaft.

Deze wimpels kunnen door eigenaren worden besteld door overmaking van de kosten, zie daarvoor deze link: <http://www.fven.nl/wp-content/uploads/2017/02/Tarieven-2017-190217.pdf>

De wimpels worden verstrekt op basis van de uitgegeven passen - de omschrijving op de pas geeft aan welke wimpel u in de mast kunt hangen en die sturen wij u dus toe.

De afmetingen zijn voor beide soorten - L 60 cm x H 25 cm voor schepen tot ca. 12 meter en L 90 cm x H 49 cm voor schepen boven de 12 meter. Dit wordt door Registerbeheer bepaald.

---

## **BESTELLEN VDMS VLAGGEN**

Is je boot toe aan een nieuwe verenigingsvlag?

De volgende VDMS vlaggen zijn te bestellen:

1x 30x45	€ 12,00 incl. portokosten
1x 50x75	€ 14,00 incl. portokosten
1x 75x100	€ 17,00 incl. portokosten

Je bestelling voor een vlag mag je doorgeven via: [ledenadministratie@motorsleepboot.nl](mailto:ledenadministratie@motorsleepboot.nl)

Het bedrag voor de vlag van je keuze mag overgemaakt worden aan: Vereniging de Motorsleepboot, ING rekening NL70INGB0005970371 o.v.v. je naam en het vlagformaat. De vlag wordt dan z.s.m. aan je toegestuurd.