



de Kentenaren

clubkrant van KENT 27/28 - vaarders jrg. 5- nr. 7 december 2004



Stuurgroep en redactie wensen u goede feestdagen

Bij een afscheid ; stuurgroepwisseling

In de stuurgroep werd op 27 november j.l. afscheid genomen van Marc Oost Lievense en echtgenote Marian; Marc was penningmeester sedert de oprichting van de Kentenaren-club. Wegens verandering van boottype, nu een Hollandia, trad Marc terug. Met een treffende speech van de voorzitter Jos Aardenburg en een attentie werd middels een gezellige bijeenkomst met hapje en drankje Marc en Marian 'uitgeluid'. Tevens werd de nieuw aangezochte penningmeester José van de Aa welkom geheten binnen de stuurgroep. Wij stellen hen nog graag even fotografisch voor.



In deze bijeenkomst werden verder enige plannen en data besproken voor seizoen 2005; hierover meer op de volgende pagina.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Contributie: 2005 Ongewijzigd € 20.-- (per boot) gaarne op giro P1116410 tnv T vd Aa tgv Kentenaren

E-mail penningmeester: t-jvdaa@home.nl / adres Orthen 57 - 5231 XP 's-Hertogenbosch



In dit nummer

Afscheid van fam. Oost Lievense
Nieuwe penningmeester
V-snaar
BPR
Waterdicht
Lozingen
Marrekrite



Afscheid van:

fam. Oost Lievense
fam. Burgers (stopt met varen)
dhr. Peters (boot verkocht)



Stuurgroep:

voorz.: Jos aardenburg
secr.: Dick Twisterling
penn.: José vd Aa
giro: P1116410 bijdr. € 20.00
tnv T vd Aa/Kentenaren
redactie: Jos en Dick
e-mail: twisterling@hotmail.nl

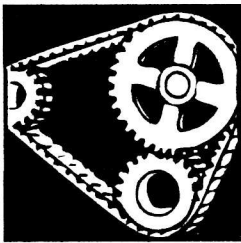


Verslag bijeenkomst

- A. Vaststelling **Voorjaarsbijeenkomst**: zondag 27 februari 2005 - zaal 'voor Pampus' - Marina Muiderburcht - aanvang 12.30 uur tot ± 17.00 uur (uitnodiging volgt t.z.t.)
- B. Weer problemen met Kent 27 van de secretaris. Na behandeling in Engeland laat de interpreter na afsputten los tot op de vinylesterlaag; dit met 5 jaar garantie in voorjaar 2004!! Hierover is intensief contact en advies van International Paint Nederland.
- C. Contact met Ansems is slecht/gering, geeft geen info over bestellers van de Kent. Voorzitter zal het nog eens proberen.
- D. Van een lid vernomen, dat Cory overweegt de boten in Engeland af te bouwen en twijfelt over de kwaliteit van Ansems als importeur.....
- E. Zomeractiviteit: hier zijn enige ideeën gelanceerd; u hoort nader en nieuwe inbreng is altijd welkom.

secr.

-0-0-0-0-0-0-0-0-



Slijtage V-snaar

Onno Lindemulder meldde sterke slijtage en het niet in lijn staan van de poelie. Volgens een deskundige kan de oorzaak ook liggen in de situatie van te weinig stroom(accum); dynamo moet dan te hard werken en trekt de poelie bekervormig. Bij stilliggen van de boot loopt de accu ca. 2% per maand leeg (motor Vetus M 4.14 - 33 PK).

Eventueel verdere info: Vetus Leeuwarden - dhr. Douwe vd Meer - 058 288 25 25.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Cory

Bedankt ons voor het sturen van de Kent krant en spreekt zijn spijt uit, dat zij niet naar onze bijeenkomst konden komen wegens het klaarmaken van de nieuwe Kent 31 Launch. Zij vragen of wij digitaal materiaal kunnen zenden voor publicatie in hun website.

-0-0-0-0-0-0-0-0-



Binnenvaart Politie Reglement (BPR)

De afgelopen jaren is door de overheid gewerkt aan een complete herziening van het BPR, de verkeersregels op het binnenwater. Natuurlijk is het Watersportverbond hier actief bij betrokken geweest. Op 1 november 2004 worden die nieuwe regels van kracht; vanaf die datum gelden er dus een aantal andere regels op het water.

Het Watersportverbond zal op verschillende manieren aandacht besteden aan de belangrijkste wijzigingen, onder andere op de site, in de Maandelijkse Nieuwsbrief en in Schipper (december nr.).

Het BPR is helemaal veranderd, maar het grootste deel van de veranderingen is redactioneel. De terminologie is begrijpelijker en de indeling logischer, waardoor het geheel leesbaarder is geworden. Er zijn echter ook inhoudelijke veranderingen, die in veel gevallen positief uitpakken voor de watersport.

De positie van kleine schepen (<20 meter) ten opzichte van grote is verbeterd. Zo hoeft een klein schip niet langer uit te wijken voor een groot schip als het netjes aan stuurboord van het vaarwater of de vaargeul vaart.

WATERDICHTE VERBINDING

Tijdelijke oplossingen hebben soms een lang leven. Frits Boreman monteerde een wind generator midden in de zomer. Om de draden te trekken op de goede manier zou hij eerst van alles moeten slopen. Frits stelde die klus uit tot de winter en bedacht een waterdichte verbinding. Nodig: een stukje slang, 2 rubber kurken, 2 slangklemmen, tape en een kroonsteentje. Boor in de ene kurk twee gaten voor de draden, de andere kurk blijft gewoon heel. Voer de draden door de kurk, draai de slangklem vast; zo sluiten de gaten zich om de draad. Omwikkel het hele ding met zelfvulkaniserend tape.

De verbinding werkt zo goed dat een definitieve niet nodig is en een zusje heeft gekregen in de bilge om de pomp met de dompelschakelaar te verbinden; desnoods onder water.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Lozingenverbod

In de krant heeft gestaan dat er een lozingenverbod komt voor pleziervaartuigen in 2009 en voor nieuwe schepen al in 2006. Staatssecretaris Van Geel van VROM zou dat afgesproken hebben met de watersportorganisaties, waaronder het Watersportverbond. Zoals wel vaker met dingen die in de krant staan, is ook dit niet waar. Dat ligt in dit geval niet aan de krant, maar aan de staatssecretaris: ook de Tweede Kamer heeft hij niet goed ingelicht. Daarom heeft het Watersportverbond onmiddellijk gereageerd naar de Kamer en zullen er door diverse Kamerleden kritische vragen worden gesteld aan de staatssecretaris over zijn plannen met de pleziervaart.

De verwachting is dat er nog wel iets zal veranderen, omdat zelfs de staatssecretaris begrijpt medewerking van de watersport, dus draagvlak nodig is om een lozingenverbod in te voeren. Controle is immers vrijwel onmogelijk.

Standpunt Watersportverbond

Het standpunt van het Watersportverbond is al jaren hetzelfde en gevormd door diverse discussies in ledenvergaderingen en recent zelfs in Schipper. Het komt er op neer dat wij schoon en gezond water ook van groot belang vinden en dat wij van mening zijn dat de watersport daar zelf aan moet bijdragen. Daar past ook het stoppen van toiletlozingen op termijn bij. Tot zover is er geen discussie met de overheid. De discussie begint bij de vraag hoe één en ander geregeld moet worden. Wij vinden dat je opvang van toiletwater aan boord vooral langs vrijwillige weg moet regelen, met behulp van goede communicatie, stimuleringsregelingen, etc. Een lozingenverbod is misschien later nodig om ook de laatste groep over de streep te trekken, maar zeker niet als start.

Kamervragen

Dit standpunt hebben wij ook duidelijk met de staatssecretarissen Van Geel en Schulz van Haegen besproken. Zij proberen alleen een ander beeld te scheppen naar de Tweede Kamer en in de pers. Daarom hebben wij de specialisten van de grote fracties in de Kamer duidelijk gemaakt dat onderstaande vragen tenminste beantwoord moeten worden (uit de brief aan de Kamer):

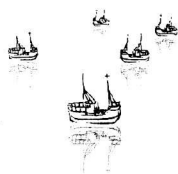
- * **Het moet allereerst duidelijk zijn waarom een lozingenverbod belangrijk is, waarom dat een forse investering (€ 2000.- à € 3000.-) in je schip rechtvaardigt.**
- * **Het moet daarnaast duidelijk zijn dat ook anderen te maken krijgen met dergelijke strenge regelgeving. Niet alleen de landbouw en de riooloverstorten waar de krant mee vol staat, maar juist ook de andere scheepvaart die op hetzelfde water vaart. Er zal dus voor andere scheepvaartsectoren ook aanvullend beleid gepubliceerd moeten worden.**
- * **Voor andere schepen dan recreatievaartuigen wordt verwezen naar EU-regelgeving of andere internationale kaders. Waarom wordt er in de randvoorwaarden en termijnstelling bij recreatievaartuigen geen afstemming gezocht binnen Europa?**
- * **Een lozingenverbod voor nieuwbouwschepen in 2006 laten ingaan is vreemd, creëert rechtsongelijkheid en is oncontroleerbaar; schepen hebben geen kenteken waaruit nieuwbouw blijkt. Bovendien werkt dat frustrerend op het convenant met de nieuwbouwsector dat begin 2005 ondertekend zou worden en waarin bouwers en importeurs toezeggen om standaard vuilwatertanks in te bouwen in nieuwe schepen. Dus: laat het convenant doorgaan en behandel verder alle watersporters hetzelfde.**

- * *Er wordt niet ingegaan op het logistieke probleem dat ruim 200.000 recreatievaartuigen tegelijkertijd van een vuilwateropvang-installatie moeten worden voorzien.*
- * *De infrastructuurproblemen bij jachthavens worden afgedaan met het Besluit Jachthavens, waarin staat dat de grotere havens op termijn de mogelijkheid moeten bieden om vuilwater in te zamelen. Dat wil nog niet zeggen dat er opeens voldoende capaciteit is om op een mooie zondagavond die 200.000 schepen te behandelen.*
- * *Er wordt niet ingegaan op problemen die te voorzien zijn bij oudere en historische schepen op het gebied van enerzijds rentabiliteit van de investering, anderzijds technische onmogelijkheden.*

Overigens heeft het Watersportverbond niet alleen goed contact met de belangrijkste Kamerleden, wij adviseren ook de ambtenaren die de regels moeten opstellen. Steeds komen we als Watersportverbond daarbij voor uw belang op. Daar kunt u op blijven rekenen.

Meer informatie kunt u verkrijgen bij Pieter de Vries, hoofd Nationale Belangenbehartiging van het Watersportverbond, e-mail: Pieter.devries@watersportverbond.nl

-0-0-0-0-0-0-0-0-



21^{ste} Turfrace

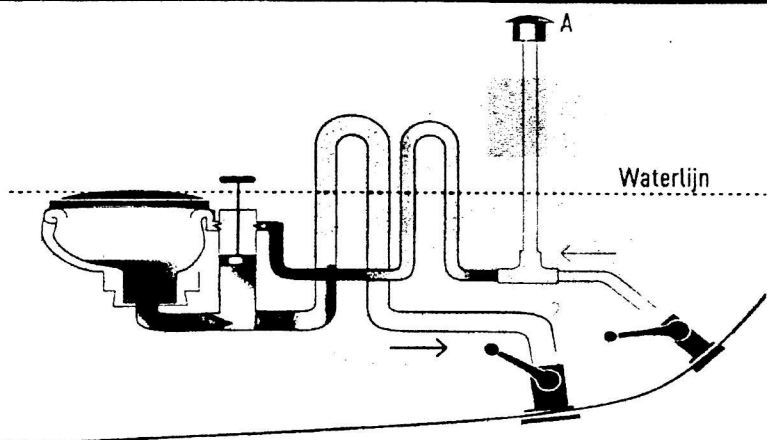
De strontrace geniet landelijke bekendheid. Zeilend, bomend, jagend brengen platbodems mest van Friesland naar de bollenstreek. Een ode aan de harde strijd die de zeilende beroepschippers vroeger leverden. Veel minder bekend is een variant met kleinere vrachtvaarders onder zeil: de Turfrace. Bemanningen van Westlanders, Kagenaars en Aken zeilen, roeien, jagen en bomen in drie dagen tussen Vinkeveen en Warmond vice versa. De scheepstypen werden vroeger speciaal gebouwd voor de smalle Hollandse binnenwateren. De turfrace bestaat al twee decennia: eind september was de 21^{ste} aflevering. Een verbeterde strijd tussen vermetele mannen met hun stevige schepen.

De bemanning van de Westlander 'Tijdgeest' won.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

STINKEND POMPTOILET

Tip van onze medewerker Peter Sonneborn



Hoe schoon je het pomptoilet ook achterlaat, een week later is bij de eerste keer doorpompen toch vaak sprake van een vervelende stank. Die is afkomstig van het bedorven water in de aanvoerslang en bacteriegroei is de oorzaak. Oplossing: de aanvoerslang inwendig reinigen. Dat is mogelijk door zo dicht mogelijk bij de buitenboordkraan een T-stuk te monteren. Sluit hierop permanent een aparte vulleiding of slang aan. Gebruik goede slangklemmen want de verbinding zit wel onder de waterlijn. Het schema laat slechts het principe zien. Vaak zijn de aan- en afvoerslangen in een boog

boven de waterlijn aangebracht om hevelen te voorkomen. Door die langere slangen wordt het probleem van bacteriegroei echter nog groter. Na het sluiten van de buitenboordtoevoerkraan kun je bij A het reinigingsmiddel bv NUTRINOX erin gieten en dit met enkele langzame slagen doorpompen. Dit 5 tot 10 minuten

laten inwerken. De dosering hangt af van de kwaliteit van het buitenwater en de lengte van de slangen. De bovenzijde van de slang bij A moet afsluitbaar zijn, liefst met een apart kraantje, anders zuig je bij normaal gebruik van het toilet valse lucht aan. Gebruik geen agressieve reinigingsmiddelen, maar liever een afbreekbaar product dat behalve het milieu ook de pomp en de kleppen van het toilet spaart. De aparte inlaat is ook ideaal om olijfolie of babyolie toe te voegen om het toilet te smeren en bij het winterklaarmaken het inlaatgedeelte met antivries te vullen.

Wimpelverkoop en beurzen

De verkoop van onze wimpels was weer een groot succes. In december wordt door de vrijwilligers bekend gemaakt hoeveel er zijn verkocht.

De verkoop startte in februari op onze stand op Boot Holland. Tijdens deze watersportbeurs hebben we een prijsvraag gehouden onder onze bezoekers met als hoofdprijs een diner voor 2 personen. Ruim 250 mensen hebben er aan meegedaan. Ook op de volgende Boot Holland, die gehouden wordt van 4 tot en met 9 februari 2005, zal er opnieuw een prijsvraag zijn. Bovendien zullen wij de bezoekers vragen wat zij vinden van het werk van "De Marrekrite" en hoe wij voor de watersporters nog een betere gastheer kunnen zijn.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Aanlegsteigers

Iedere Marrekrite steiger krijgt binnenkort een nummer bestaande uit 2 letters en een aantal cijfers. Het doel hiervan is, dat iemand in geval van nood aan de alarmcentrale alleen maar dit nummer hoeft door te geven, zodat de hulpverleners exact weten waar het betreffende schip ligt. Wij hopen hiermee veel spraakverwachtingen te voorkomen, waardoor vaak kostbare tijd verloren gaat. Binnenkort zullen we de hulpverleningscentrales hiervan op de hoogte brengen.

Langs de Zwemmer hebben we in 2004 diverse steigers aangelegd. Daardoor wordt het steeds aantrekkelijker om een tochtje naar Dokkum en het Lauwersmeergebied te maken.

Dit jaar is begonnen met het vervangen van de ringen op de steigers door kikkers. We hebben hier veel positieve reacties op ontvangen omdat vooral mindervaliden en oudere mensen hierdoor veel makkelijker kunnen aanleggen. Vanaf het schip kan worden aangelegd zonder dat men eerst hoeft af te stappen. De kikkers komen op de plaats van de ringen, dus boven op de steiger.

De ligplaatsen in de gemeente Heerenveen worden met ingang van het jaar 2005 niet meer door "De Marrekrite" onderhouden. De gemeente Heerenveen is namelijk uit de gemeenschappelijke regeling van "De Marrekrite" getreden. Wij betreuren dat zeer.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

De Watersport en hoge nood

Lang niet ieder boot is voorzien van een toilet, daarom is in juli een proef gestart met een openbaar toilet op de drukbezochte Langehoekspôle in de Fluessen. Het is een proef die gepland is voor 2 jaar, maar binnen 2 weken werd het toilet al vernield. Het toilet is inmiddels weer hersteld en er wordt veel gebruik van gemaakt. De proef moet uitwijzen of er de komende jaren op meerder locaties toiletten kunnen worden geplaatst. Deze proef is uniek omdat het een zelfreinigend toilet betreft met een speciale IBA (waterzuiveringsunit) die het gereinigde restwater weer op het oppervlaktewater loost.

-0-0-0-0-0-0-0-0-

Onderzoek brug- en sluisbediening

"De Marrekrite" is samen met de provincie een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor het afschaffen van de pauzes van de brugwachters overdag, betere openingstijden in voor- en naseizoen en het afschaffen van bruggeld. Wij willen daarbij gebruik maken van de effecten van de nieuwe aquaducten en het verhogen van bruggen op verschillende routes (Fries Meren project). Dit is alleen te realiseren door het op grotere schaal invoeren van bediening op afstand, automatisering en zelfbediening. Ook is onderzocht of het afstemmen van bedieningstijden per route meer kansen biedt. De gemeenten hebben echter als eis gesteld, dat een nieuwe regeling 'budgettair neutraal' moet kunnen worden ingevoerd. Dat lijkt een moeilijke, zo niet onmogelijke opgave. Voorlopig blijft de huidige regeling dan ook gelden.



Brandveilig? Tien gouden regels!

Preventie

1. Controleer regelmatig op brandstoflekkages.
2. Zorg voor goed werkende detectiemiddelen.
3. Wees op de hoogte van de risicofactoren aan boord.
4. Goede ventilatie waar nodig.
5. Sla lichtontvlambare stoffen op de juiste plaats op.
6. Zet gasflessen, benzinetanks e.d. zeevast in de daarvoor bestemde gasbun.
- 7/8 Zorg voor goed functionerend gekeurd blusmateriaal en goede kennis van de aanwezige blusmiddelen.
9. Instrueer opvarenden,
10. Bij verwisselen gasfles controle d.m.v. lekzoekspray of zeepsop.

Brand

1. Alarmeer omgeving. In de haven 1-1-2 en de havenmeester bellen. Op binnenwater VHF kanaal 10, op openwateren/zee VHF kanaal 16.
2. Breng opvarenden in veiligheid.
3. Beschermende kleding.
4. Ga met geactiveerde blusser richting brand.
5. Blijf zo laag mogelijk en voorkom inademen van rook.
6. Wees bedacht op elektriciteit.
7. Spuit nooit recht in de vuurhaard.
8. Zorg voor aanvoer blusmiddelen.
9. Wees bedacht op herontsteking.
10. Controleer omgeving.

-0-0-0-0-0-0-0-0-



Gasveilig? Tien gouden regels

1. Gebruik **nooit** LPG (autogas)
2. Instrueer en informeer bemanning over veilig gebruik gasinstallatie en brandblussers.
3. Bewaar nooit gasflessen benedendeks van uw schip, maar altijd in een speciale gaskast of gasbun, ook lege gasflessen en merk deze.
4. Werk niet zelf aan uw gasinstallatie; het is specialistenwerk.
5. Laat om de drie jaar een inspectie uitvoeren van uw gasinstallatie aan boord door een bedrijf of instelling met het 'Certificaat Gastechniek'.
6. Zorg voor voldoende ventilatie, voorkom condens of erger: koolmonoxide.
7. Sluit alle gas af als u van boord gaat, ook de koelkast.
8. Houdt uw gasapparatuur schoon en jong. Vervang elke 10 jaar uw gasdrukregelaar en bij voorkeur uw gasslang om de drie jaar.
9. Raadpleeg direct een vakman bij gebreken aan de installatie; ga niet zelf repareren.
10. Zorg voor goed functionerend recent blusmateriaal.

