



# STEIGERNIEUWS



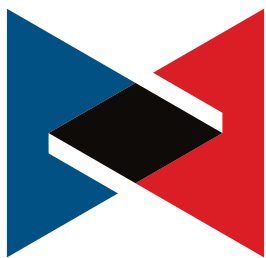
Najaar 2024

**Watersportvereniging De Engel**



- Warmte-werende folie
- Naamstickers
- Striping

T. 026 -3193400  
dorigo-rosbag.nl



# hagenleewis installeert

Installatietechniek ► Elektrotechniek ► Klimatechniek ► Beveiliging ►



Gildestraat 16  
6883 DB Velp  
info@hagenleewis.nl  
(026) 362 08 63

# Steigernieuws



JAARGANG 46

NAJAAR 2024

## Wat staat waar?



Infopagina	4
Van de nieuwe voorzitter	5
Van de havenmeester	6
Nieuws over de website	7
Dieselproblemen	8
Nieuwtjes van het Brainstormteam	9
Keuzestress?	10
Waarom is het na volle maan en nieuwe maan springtij?	13
Amsterdam bouwt fietsersbrug	15
Officieel uitgewezen uit Birma	17
Aan alles komt een eind	21
Marifoonkanalen wijzigen naar VDES	25

## Redactioneel

Na een lange en soms hete zomer is het weer tijd voor een nieuw Steigernieuws. We kregen (nog) geen reisverhalen, maar dat komt misschien later nog. Gelukkig hadden we nog wat oude verhalen liggen. Lezers, pak de pen of de laptop en stuur kopij in!

Wij wensen u veel leesplezier.

De redactie:

**Jan, Theo en Vincent.**

**Bij de voorplaat: ook in de hete zomermaanden wordt de bloemenpracht bij het clubhuis perfect onderhouden.**  
(Foto Inge Kroonsberg)



*Beeld: Rijkswaterstaat en Varen doe je samen*

**Op de onlangs gerenoveerde Haringvlietbrug prijkt een nieuw brugsein: rood-dubbel groen. Deze lichtcombinatie wordt per 1 januari 2025 officieel aan het BPR toegevoegd.**

**Het nieuwe brugsein 'rood-dubbel groen' wordt toegevoegd om duidelijk te maken dat wanneer een brug geopend is, de scheepvaart van beide zijden tegelijkertijd door mag varen.**

**Dit sein is noodzakelijk omdat het oude sein 'rood-groen' alleen aangaf dat scheepvaart van één kant door mocht varen zodra de brug open was. Het nieuwe sein voorkomt verwarring en zorgt voor efficiëntere en veiligere doorvaart bij bruggen waar dubbel passeren mogelijk is, met name bij drukke bruggen met veel pleziervaart. Hierdoor kan de openingsduur van de brug verkort worden, omdat schepen van beide kanten tegelijk kunnen passeren. Op dit moment kom je rood-dubbel groen alleen tegen op de Haringvlietbrug. Wel is Rijkswaterstaat van plan het sein bij meer bruggen te gebruiken, zoals bij de Merwedeburg Papendrecht.**

## Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink †, H.P. Mooiman †

Secretariaat WSV De Engel: Steegse Haven 1, 6991 GZ, Rheden

**Bestuur:** Ewoud Coppers } [bestuur@wsvdeengel.nl](mailto:bestuur@wsvdeengel.nl) 06 51844593  
Paul de Kinkelder } 06 23298100  
Faruk Kinran } 06 53538760  
Ferry Nijhof } 06 51391003  
Ben Poelen } 06 22474916

**Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94**

Het aftredende bestuur heeft toestemming aan de algemene vergadering gevraagd om uit de nieuwe bestuursleden de voorzitter te laten kiezen en de andere functies onderling te verdelen. De nieuwe voorzitter zal tijdens de komende algemene vergadering in het najaar 2024 worden voorgedragen en dan zal de rest van de functieverdeling bekend gemaakt worden en opgenomen worden in het Steigernieuws en op onze website.

**Brainstormteam:** Jolanda van Amersvoort } 06 18883998  
Ellen Mul } 06 40171819  
Guus Mul } [brainstormteam@wsvdeengel.nl](mailto:brainstormteam@wsvdeengel.nl) 06 40704688  
Bertha Smids } 06 28185310

Ontwerp en uitvoering flyers: Jeroen Schutten

**Beheerder de Engelenbak:** Guus Mul [brainstormteam@wsvdeengel.nl](mailto:brainstormteam@wsvdeengel.nl) 06 40704688

**Redactiecommissie:** Jan Huisman [steigernieuws@wsvdeengel.nl](mailto:steigernieuws@wsvdeengel.nl) 06 40979679  
Theo Weimar 06 54680539

**Advertenties:** **VACATURES** Vincent Koers [v.koers@melistransport.nl](mailto:v.koers@melistransport.nl) 06 11954773

**Website:** [www.wsvdeengel.nl](http://www.wsvdeengel.nl)  
Operationeel beheer: Jos van den Houten [webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:webbeheer@wsvdeengel.nl)  
Functioneel beheer: Ernst-Jan Bakker (AndreSoft Webdisign).

**Coördinator zelfwerkzaamheid:** [coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl](mailto:coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl)  
Ruben Willems 06 20569709

**Havenmeesters en gebruik kraan:** [havenmeester@wsvdeengel.nl](mailto:havenmeester@wsvdeengel.nl)  
Hans Kramer 06 23821329  
Bij afwezigheid vervangend havenmeesters: Ben Poelen en Dik Bosveld 06 23821329

**Jeugdcommissie:**  
Bericht ontvangen van Tijmen Augustijn:  
**De jeugdcommissie is helaas opgehouden te bestaan.**

*Erg jammer voor die commissie en voor de vereniging. Flinke groepen kinderen hebben toch een eerste kennismaking met de watersport, en in het bijzonder met het zeilen, gekregen (Redactie).*

Het Steigernieuws verschijnt eind februari, mei, september en december. Kopij kan worden aangeleverd bij de leden van het redactieteam tot uiterlijk de 10<sup>e</sup> van deze maanden. **Teksten zo mogelijk aanleveren in Word en beeldmateriaal in JPG** (bestandsgrootte minstens 500 kB). Origineel beeld- of tekstmateriaal kan desgewenst door de redactie worden gedigitaliseerd. De redactie heeft het recht redactionele wijzigingen of bekortingen aan te brengen in de aangeleverde kopij. Bijdragen moeten voorzien zijn van de naam van de auteur of de commissie, die de bijdrage aanlevert. Het accepteren van een bijdrage is geen garantie voor plaatsing in een bepaald nummer. Van geweigerde bijdragen zal de inzender op de hoogte worden gebracht. De schrijver is verantwoordelijk voor de mening die in de bijdrage wordt weergegeven. Deze mening is niet noodzakelijkerwijs de mening van de redactie of van het bestuur van Watersportvereniging De Engel, of daarmee in overeenstemming. Mochten personen, instanties of bedrijven van mening zijn schade te hebben geleden ten gevolge van een publicatie, dan zal WSV De Engel geen vergoedingen verstrekken. Aangeboden bijdragen en beeldmateriaal moeten vrij zijn van auteursrecht. Watersportvereniging De Engel zal geen auteursrecht vergoeden.

## Een introductie van de nieuwe voorzitter, Ewoud Coppers

**Beste lezer,**

Mijn naam is Ewoud Coppers en ik woon in De Steeg samen met mijn vrouw Hester. Daar wonen wij inmiddels 21 jaar en nu de beide kinderen beide het huis uit zijn weer gezellig met z'n tweeën.

Ik ben werkzaam bij Alliander als Lean verander consultant.

Als kleinzoon van een zeesleper van Smit Internationale (ik ben ook geboren Rotterdammer) is het bloed na vele jaren toch gaan kruipen waar het niet gaan kan. We hebben nu inmiddels 8 jaar een boot. Sinds enkele maanden varen we met heel veel plezier een sloep van Felor Watersport uit Nieuwveen. Ook de beide kinderen maken met de vrienden graag gebruik van de boot. (Zie foto onder)

Ik ben altijd betrokken geweest bij verenigingen in de omgeving waar ik woon, dat begon bij de tennisvereniging in Heteren, via de oudervereniging De Lappendeken in De Steeg, om vervolgens als bestuurslid aan te sluiten bij de stichting Cultuur erfgoed De Steeg, waarna ik nu met veel plezier terecht ben gekomen bij onze enorm mooie watersportvereniging.

Voor mij staat gezelligheid met elkaar als leden hoog in het vaandel, dit is dan ook iets waar ik samen met de andere bestuursleden, de havenmeesters en alle leden de komende jaren mee aan de slag wil gaan. De vereniging een nog gezelligere en leukere plek maken.

Het leven is een feestje maar je moet wel zelf de slingers ophangen.

Ik hoop velen van jullie te spreken op de haven, in de Engelenbak of tijdens een vergadering.

Groetjes,  
Ewoud



## Van de Havenmeester

U heeft mij waarschijnlijk een paar keer gemist in het Steigernieuws, dit alles had te maken met de rumoerige en voor mij zeer pijnlijk periode waar ik na een onderhoud met het nieuwe bestuur, samen met mijn assistenten heb besloten er een dikke streep onder te zetten en vooruit te kijken. Ik moet zeggen dat de zomerperiode voor ons weer een prettige tijd was en hoop dat, als mijn gezondheid het toelaat, samen met mijn assistenten het havenmeesterschap nog even te kunnen blijven doen.

### Dus

De havenmeester is Hans Kramer, met aan zijn zijde 2 assistenten, te weten Ben Poelen en Dik Bosveld.

Hans coördineert de dagelijkse gang van zaken, bij afwezigheid van de havenmeester zijn één van beide heren het aanspreekpunt.

Voor meldingen of vragen kunt u het centrale nummer van de havenmeester bellen: 06-23821329 of mailen naar [havenmeesterdeengel@gmail.com](mailto:havenmeesterdeengel@gmail.com).

Ook voor vragen m.b.t. hijsen kunt u dezelfde contactgegevens aanhouden.

Als extra ondersteuning draait sinds kort Jan Buurman in de werkzaamheden mee. Wij zijn erg blij met deze extra aanvulling.

Nog even een paar geheugensteuntjes:

- als u langer dan 2 nachten wegblijft even melden en minimaal 24 van tevoren melden dat u terugkomt,
- De kruiwagens gebruiken waar voor ze bedoeld zijn, de rode restvervoer bijv. brandstof, accu's, afval. Groen, schoonvervoer van bijvoorbeeld kleding, etenswaren etc. En na gebruik het verzoek om de kruiwagens weer op de goede plaats terugzetten.
- Uw voertuig graag op de daarvoor bestemde plaats tussen de gele strepen parkeren, ook als het niet zo druk is.
- Honden aan de lijn s.v.p. er is een speciaal losloopgebied gecreëerd in de achterste weide bij het ooievaarsnest.

Het zijn kleine dingen die het voor ons makkelijker maken.

Bij voorbaat dank! **Hans**



*Zelf gebouwd in Riva stijl*



*Deze was ook heel apart, idyllisch*

## **Bijzondere passanten.**

Foto's: Hans Kramer

## Nieuws over de Website



Ik weet niet hoe het u vergaat in deze periode, maar bij mij vliegen de weken voorbij. En ik nog wel denken dat als je met pensioen gaat het allemaal een beetje minder hectisch zou zijn. Niets is minder waar, want als je zelf een beetje actief blijft heb je in een mum van tijd alle 'gaten' weer gevuld. Voor het beheren van de website lijken de zomermaanden een rustige tijd. Iedereen op vakantie en weinig activiteiten in de haven dus niet veel te melden zou je denken.

Welnu, ik gebruik de zomermaanden (behalve vakantie houden natuurlijk) meestal om eens bij andere watersportverenigingen op de website te kijken. Soms zie je best aardige stukken die je dan vervolgens weer kan gebruiken.

Verschillende havens hebben net als wij camperplekken. De beschrijving hiervan is dan voor mij weer interessant om eens te vergelijken met onze website.

Aan Hans onze havenmeester vroeg ik hoe het met de bezetting van de camperplekken ging waarop Hans kon antwoorden dat het aantal overnachtingen aan het teruglopen is. Toen we daar wat over doorpraatten was de conclusie dat het afsluiten van de spoorwegovergang vanaf de Arnhemsestraatweg voor gemotoriseerd verkeer toch wel een enorme rem zet op onze toegankelijkheid. Men moet om bij ons te komen nu via de zijde van de Groenestraat komen aanrijden om vervolgens allerlei (voor onze gasten) onbekende industrieterreinen te passeren om bij ons te komen. Ik denk dat dit best wel negatief werkt op de aantrekkelijkheid van onze camperplekken.

Ik ben eens gaan kijken hoe dat zit bij andere havens, want daar zal toch best wel een vergelijkbare situatie te vinden zijn. Zo kwam ik op:

<https://livcamp.nl/lijt-camperplaatsen-bij-een-jachthaven/>

Tja en als je eenmaal op zo'n site bent aangekomen vergeet je wat de oorspronkelijke vraag was want dan het wel zo leuk eens even verder te kijken en te zien hoeveel keuze er wel is. Overigens zag ik dat onze WSV er nog niet bij stond dus heb ik dat ook gelijk even doorgegeven.

Toch nog maar even terug naar ons eigen vraagstuk. "Hoe krijgen we de beeldvorming van 'haven bij industrieterrein' zodanig helder dat men niet de aanrijroute blijft onthouden maar de fijne camperplaats zelf".

Ik heb ervoor gekozen om op de website bij 'camperplaatsen' een toevoeging te schrijven, zodat men niet wordt afgeschrikt als men langs het industrieterrein komt aanrijden.

Gewoon beschrijven wat ze tegenkomen, want eenmaal bij WSV De Engel aangekomen is het industrieterrein allang weer vergeten. Het gewoon in de juiste proporties plaatsen.

Misschien gaat dit een positief effect krijgen. We gaan het zien!

Reacties op- en/of suggesties voor de website zijn hartelijk welkom op:

[webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:webbeheer@wsvdeengel.nl)

Hartelijk gegroet,  
Jos van den Houten,  
Webbeheerder WSV De Engel

## Dieselproblemen

door Hans Kramer

Elke booteigenaar heeft er wel eens mee te maken gehad. Heel naar als op een stromende rivier de motor er mee ophoudt. Meestal is het een filterprobleem, de boot heeft lang stilgelegen of altijd op rustig water gevaren. Als je dan ineens op roerig water komt gaat de diesel in de tank klotsen en het vuil komt los, met als gevolg dat filters dichtslaan.

Meestal is het dan een kwestie van filter vervangen en het probleem is dan (tijdelijk) opgelost. Maar vroeg of laat gebeurt het nog een keer.

Zo hebben we een lid in de haven die veel vaart, lange reizen maakte en zijn boot up to date liet onderhouden, net twee van de nieuwste Volvo Penta's laten plaatsen en lekker op vakantie.

FORGET IT, bijna om het uur filters vervangen, en na 10 filters vond hij het wel genoeg.

Hij heeft een bedrijf laten komen die de diesel filtert. Zij komen met een grote opvangbak en een zuig- en vulpomp. De tank wordt leeggezogen, gefilterd en met hoge druk teruggeblazen, zodat het vuil aan de wanden wordt losgeblazen, en dit meerdere malen.

Als je dan ziet wat een modderige substantie er in het filter achterblijft, je hebt er geen idee van wat zich er in de jaren ophoopt.

Dit verhaal en de foto's kunnen andere leden misschien helpen.





## Nieuwtjes van het Brainstormteam

### **Beste leden,**

De zomer loopt helaas alweer naar het einde. Wij hopen als brainstormteam dat jullie allemaal van een mooie zomer en de boot hebben mogen genieten.

### **Opening Kantine**

De kantine is dit seizoen op de zondagmiddag open gegaan.

Alle verandering is even wennen natuurlijk, maar we kunnen terugkijken op een geslaagde actie. Bezoek was wisselend, soms wat drukker en soms minder druk. Maar zeker wel gezellige middagen gehad.

De kantine is elke zondagmiddag geopend van 16 uur tot 19 uur (na opening vaarseizoen tot sluiting vaarseizoen).

- *Feestdagen uitgezonderd*
- *Frituur kan besteld worden tot 18 uur*
- *Vriendelijk verzoek alleen met pin te betalen*

Na zaterdag 12 oktober zal de kantine weer gesloten zijn en zal er in principe elke maand een leuke activiteit georganiseerd worden. **We willen dit graag doen, maar dan is het wel nodig dat er meer mensen zich willen aansluiten bij het brainstormteam!!!**



Ook waren er spontane acties door Henk Jansen om tijdens het EK de kantine open te doen om samen naar de wedstrijden van ons Oranje te kijken. Dit werd zeker gewaardeerd en goed bezocht (zie de foto). Henk, top dat je dit gedaan hebt.

Wij zullen zeker open staan voor spontane acties (in overleg) die de saamhorigheid en gezelligheid vergroten. Heb je hier ideeën over, laat het ons dan weten zodat we er samen wat leuks van kunnen maken.

### **Nieuwe mensen voor het brainstormteam en de bardiensten**

Zoals aangekondigd zal Bertha na de sluiting van het vaarseizoen stoppen met het brainstormteam en de bardiensten. Nogmaals bedankt voor je inzet, Bertha! Wij zijn dus nog steeds dringend op zoek naar mensen die zowel het BST als de bardiensten kunnen versterken.

Want ook hier geldt: geen mensen... geen activiteit.

Lijkt het je leuk om samen met ons nieuwe activiteiten te bedenken en uit te voeren of vind je het leuk om een paar keer per jaar de bardienst te draaien op zondag, meld je dan bij het kernteam aan. Dit zijn Jolanda van Amersvoort en Guus en Ellen Mul.

### **Zaterdag 12 oktober Sluiting Vaarseizoen**

Zet het vast in je agenda, de sluiting van het vaarseizoen. Dit zal zijn vanaf 15 uur. Verder info volgt zo spoedig mogelijk.

### **Agenda 2024**

- 12 oktober sluiting vaarseizoen
- 9 november Bingoavond
- 18 november najaarsvergadering door bestuur
- 15 december "Frituur niet duur". Gezellige middag vanaf 15 uur in kerstsfeer

## Keuzestress? door Ronald Kroonsberg

Na eerdere bezoeken aan Berlijn en omgeving hadden we ze wel eerder gezien: huisjes op een ponton met twee drijvers en een buitenboordmotortje, meestal 15 pk. Op de meren aldaar te varen zonder vaarbewijs. Dus prima voor de verhuurders, want er wordt veel gebruik van gemaakt. Zowel heel eenvoudig als superluxe uitvoeringen, voorzien van een forse Honda met 40 pk achterop.



Terwijl wij op één van de meren van Mecklenburg-Vorpommern voeren zag ik ineens een caravan op een plek, waarvan ik dacht 'hoe komt die daar nu'? Bleek het ding op een speciaal gebouwde ponton te staan. Twee drijvers. Buitenboordmotor achterop en een stuurstand voorop. Het bleek om een normale wegcaravan te gaan.



Je kunt zo'n ponton huren en dan je eigen caravan erop (laten) rijden. Om het nog gekker te maken, ook een, zelfs forse, camper kan op zo'n ding gezet worden. Enkele zijn dan voorzien van een hoge 'stuurstand' achterop, maar bij de meeste zit men dan voor de camper te sturen.

Dus als je niet kunt kiezen tussen een boot of een camper/caravan, kun je altijd terecht bij één van de verhuurders in het merengebied rond- en vooral boven Berlijn

PS. Er 'vaart' overigens nog veel meer vreemd spul rond. Wat te denken van een "hot tub" met stookgelegenheid!

**Op de volgende pagina een collage van Inge Kroonsberg, waarop meer gekke vaartuigen te zien zijn.**








# STEIN

INSTALLATIE EXPERTS



Tel. 026 - 36 45 544  
info@steinarnhem.nl

## DE BUITEN ZAAK

ZEILMAKERIJ



- bootkappen
- bootkussens
- dekkleden
- hoezen
- schaduwdoeken
- verandazeilen
- lounge kussens

Nijverheidsstraat 21b • Giesbeek • t 0313 844 588  
info@debuitenzaak.nl • www.debuitenzaak.nl



## TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vof

Voor een vrijblijvende offerte  
of vakkundig advies:  
0313-450997  
06-51243313

[WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL](http://WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL)

# PANNEKOEKHUIS STRIJLAND

\* Wij serveren 65 soorten  
pannekoeken naar oud Hollands  
familierecept en op ambachtelijke  
wijze bereid

\* Wij houden rekening met Uw  
allergie- en/of dieetwensen  
(o.a. lactose en glutenvrij)

\* Airconditioning

\* Onze keuken is 7 dagen per week  
van 12.00 tot 19.30 uur geopend.  
Wij sluiten om 20.00 uur.



AL MEER DAN  
60 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS  
STRIJLAND



Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382  
[WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL](http://WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL)

## Waarom is het na volle maan en nieuwe maan springtij?

Yannick Fritschy voor KIJK editie 8 van 2024, aangevuld door de redactie Steigernieuws (Ingestuurd door Inge Kroonsberg)

Twee keer per maand is er sprake van springtij. Op die momenten is het verschil tussen hoog- en laagwater het grootst. Dit gebeurt altijd kort na volle maan en kort na nieuwe maan. Hoe komt dat?

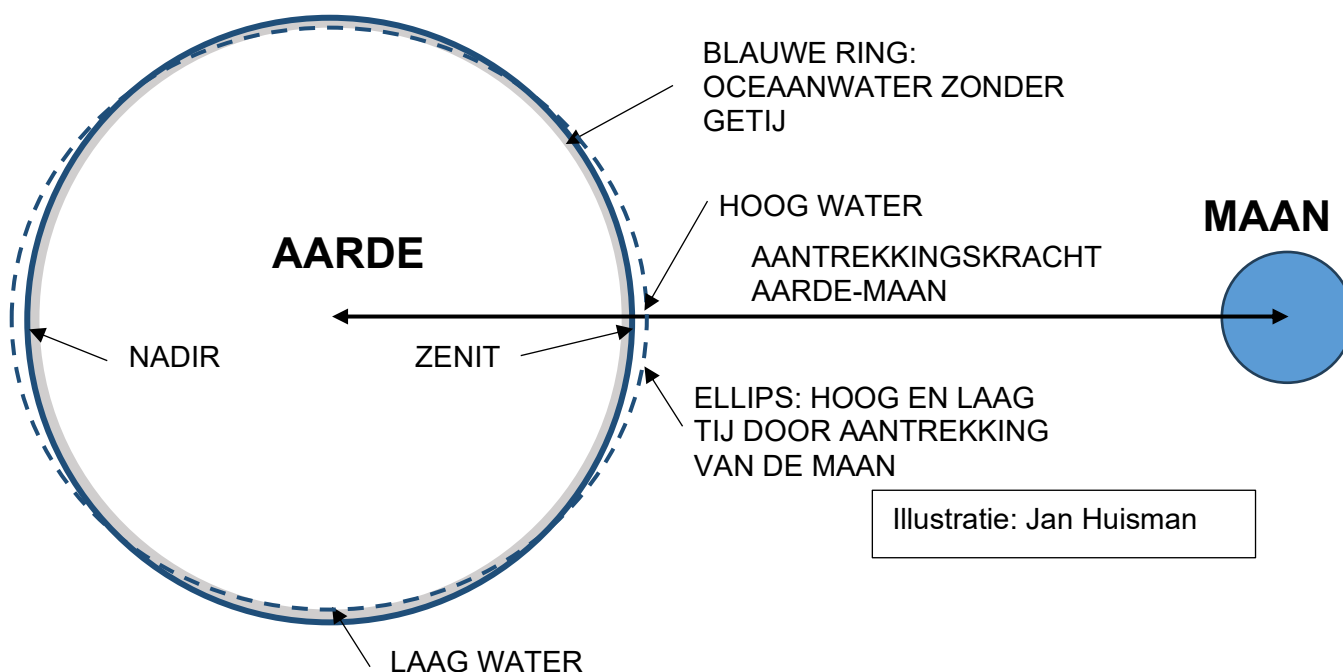
Dat we eb en vloed hebben, komt vooral door de maan. Die trekt via de zwaartekracht een beetje aan de aarde. Die trekkracht is aan de kant van de aarde waar de maan aan de hemel staat (in het **zenit**) wat groter dan de middelpunttrekkende (centripetale) kracht, een kracht die het water op de aarde in de cirkelbeweging (rotatie) van de aarde houdt. Aan de tegenoverliggende kant van de aarde, waar de maan in het **nadir** staat, is de aantrekkingskracht van de maan juist wat kleiner dan de centripetale kracht.

Door die verschillen wordt het water op de aarde verplaatst, zowel in de richting van de maan als in de tegenovergestelde richting. Het water in de oceanen beweegt dus twee kanten op. En dus is er altijd op twee plekken in de wereld hoogwater: aan de kant van de maan en aan de tegenoverliggende zijde. Het is laagwater aan de kanten die daar haaks op staan. Doordat het getij op een locatie bepaald wordt door veel factoren, waaronder de afstand van de locatie tot de evenaar, de waterdiepte, en de aanwezigheid en vorm van landmassa's, vertoont het van plaats tot plaats grote verschillen. De waterstand die daadwerkelijk optreedt wordt daarnaast niet alleen door het getij maar ook door weersomstandigheden als luchtdruk en wind bepaald.

Door de draaiing van de aarde komen het hoogwater en het laagwater ongeveer twee keer per dag voor. Ook de zon, hoewel 27 miljoen keer zwaarder dan de maan, doet in mindere mate mee aan dit getouwtrek (afstand aarde-zon is 390 x afstand aarde-maan). Als aarde, maan en zon op één lijn staan, versterkt de zon de trekkracht op de aarde. Dat is twee keer per maand het geval: bij volle maan en bij nieuwe maan. Zo'n twee dagen later heeft het oceaانwater zich in reactie hierop zodanig over de planeet verdeeld dat het hoogwater een stuk hoger is dan gemiddeld en het laagwater een stuk lager.

Naast springtij bestaat er ook doottij. Dan is er juist weinig verschil tussen hoog- en laagwater. Doottij vindt plaats als zon en maan elkaar tegenwerken, oftewel bij halve maan.

Zie ook het artikel "Getijdenmachines" in Steigernieuws Voorjaar 2017 (op de website te vinden).



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



Volg ons op Facebook: Slijterij van Baal

**Alles voor uw boot enzo:**

Van een gasfles tot houten platen  
van 1,22 x 2,44 en meer.  
VEEL MEER



**RHEDEN Groenestraat 63**

[WWW.RHEDEN.HUBO.NL](http://WWW.RHEDEN.HUBO.NL)

# HSC

## HAIR STYLING CENTER

Den Heuvel 40  
6881 VE VELP  
026 36 40 111

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



**ACCUCENTRALE KOMEET**

AL 90 jaar vertrouwde naam  
voor levering accu's  
tractiebatterijen  
opladers

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

VESTIGINGS&AFHAALADRES  
**RONDWEG 3**  
**6515 AS NIJMEGEN**



[INFO@ACCUCENTRALEKOMEET.NL](mailto:INFO@ACCUCENTRALEKOMEET.NL)



026 3614810



Dealer van o.a.

Highfield

Kalf

Lodestar

Oudhuyzer

Talamex

Topcraft

Yamaha

Lankhorst Taselaar

**BOOT- EN KAMPEERSHOP**

Uw recreatiespecialist voor elk seizoen!

Recreatie op uw boot of op de camping? Rutgers Recreatie heeft alles in huis om er nóg meer van te genieten. Een groot assortiment boten, kampeerbenodigdheden, accessoires en onderdelen ligt voor u klaar. En alle onderhoudsmiddelen om uw recreatiemiddel in topconditie te houden. Tegen aantrekkelijke prijzen. Wilt u iets speciaals? Wij bestellen het voor u. Ook voor vrijblijvend advies bent u bij ons altijd welkom.

**TIP: neem ook eens een kijkje op ons Occasionplein!**

Rutgers Recreatie  
Koestraat 5a  
6988 AA Lathum

Tel. (0313) 63 14 76  
Fax (0313) 63 12 00

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

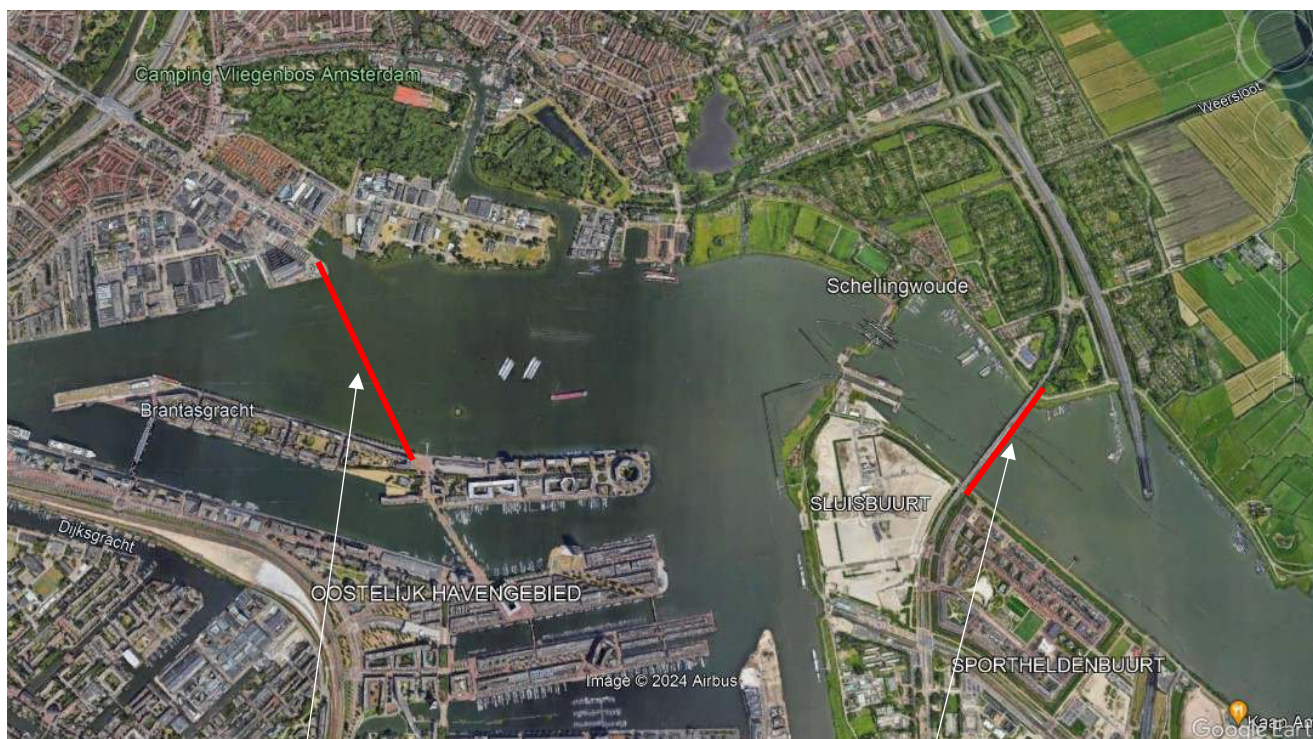


## Amsterdam bouwt fietsbrug over het IJ: maar is er aan de scheepvaart gedacht?

Bron: Vaarwijzer Nieuwsbrief, bewerkt door Jan Huisman

Amsterdam", schrijft de gemeente in een toelichting.

Maar niet iedereen is te spreken over de gekozen locatie. Het zwaartepunt van het noordelijke stadsdeel van Amsterdam ligt juist tegenover het Centraal Station. "Ik vind



*De voorgestelde Oostbrug*

*De brug van Schellingwoude*

Amsterdam krijgt na lang gesteggel een fietsbrug over het IJ. Die komt te liggen tussen het Azartplein op het Java-eiland en de Johan van Hasseltweg in Amsterdam-Noord. En dat is een flink stuk verwijderd van het Centraal Station.

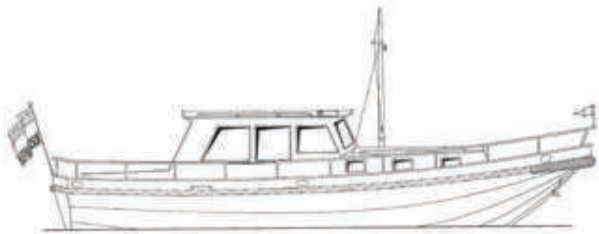
De zogenoemde Oostbrug is volgens de gemeente Amsterdam op z'n vroegst in 2034 klaar, maar zorgt al wel voor de nodige discussie. Niet in de laatste plaats omdat de kosten worden geraamd op 300 miljoen euro, waarmee het de duurste fietsbrug van Europa wordt.

"Via de nieuwe brug zijn fietsers uit bijvoorbeeld Waterland, Purmerend, Landsmeer, Oostzaan en Zaanstad zo'n 10 tot 12 minuten sneller aan de oostkant van Amsterdam. Ze hoeven niet meer af te stappen voor de pont over het IJ. De Oostbrug sluit aan op de binnenring, de snelle fietsverbinding om het centrum van

het dom beleid", geeft mede-eigenaar Sander Groet van A'Dam Toren aan tegenover Het Financieele Dagblad. A'Dam Toren is gelegen tegenover Amsterdam Centraal en krijgt ruim een miljoen bezoekers per jaar.

Afgezien van al deze Amsterdamse overwegingen is er nog een aspect, dat ik helaas in de artikelen over de nieuwe brug niet aantref: de brug ligt in de staande mast route naar zee en daar varen schepen met hoge masten. Wie weleens door de brug van Schellingwoude gevaren is weet waar ik het over heb. Die brug opent op vaste tijden twee maal per uur. In het zeilseizoen betekent dat dat zodra de brug open is de meute gaat varen en het duurt zeker 20 minuten voor de brug weer dicht is. Dat betekent voor de fietser een effectieve gebruiksduur van 20 minuten per uur. Waar blijft dan de geclaimde tijdwinst?

# JACHTWERF DOESBURG



**“verwen uw schip met  
vakkundig onderhoud!”**

sput- en schilderwerk - - ijzerwerk  
boeg- en hekschroefbouw - - electra  
scheepstimmerwerk - - motorinbouw/onderhoud  
aangesloten bij NN schadeherstelnetwerk  
bouwer van de MULTIVLET

**www.jachtwerfdoesburg.nl**  
**0313 472275**

info@jachtwerfdoesburg.nl

Burg. Fl. v. Aspermontlaan 10 - Doesburg



10 min van Velperbroek Circuit  
**Gezellig!**

**PSTL**  
De Peerdestal

Zutphensestraatweg 50 in Ellecom  
T 0313 41 57 58  
7 dagen per week vanaf 12.00 uur

Bijzonder eten en drinken  
Restaurant en feestlocatie

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

 **TRUCKHERSTEL**

*Lak voor uw boot nodig?  
bij ons verkrijgbaar!*

Dijkgraaf 26 Duiven T 026-3117706

Zin in lekker eten of een ijsje?  
**Cafetaria  
“De Linde”**

Hoofdstraat 124  
De Steeg  
(Ca. 500 m van de Jachthaven)  
Frieda Smees  
026-4951736

**Als kwaliteit uw keuze is!**

Servicepost 

Tevens beschikken wij over een  
Mobiele snackwagen voor evenementen ed.



## Officieel uitgewezen uit Birma Uit de memoires van Jan Huisman

Het is 1966. Ik vaar als 2<sup>e</sup> werktuigkundige op het motorschip Siao van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). De rederij heeft een deal gesloten met het ministerie in Nederland, zodat ze op kleine schepen die in een afgebakend vaargebied varen (Indonesië – Birma – Oost-Pakistan) mogen afwijken van de zeevaart-diplomawet. Ik ben officieel 5<sup>e</sup> wtk, maar ik vaar met mijn diploma A als 2<sup>e</sup> en ik word ook als zodanig betaald. Het is hard werken; op die kleine en oude bootjes (van 1949), met een minimum bemanning is er altijd veel werk te doen.

Op een zeker moment liggen we met de Siao in Rangoon, Birma (nu Myanmar). Er zijn problemen in de machinekamer en ik ben hard aan het werk. De douane komt aan boord en doorzoekt alle hutten. In die van mij vinden ze wat vreemd geld. Ik word er meteen bij gehaald en moet verklaren waar dat geld vandaan komt. Ik zeg naar waarheid dat het een stapeltje varia-geld is dat ik overgenomen heb van een collega die met verlof naar Nederland ging. Een paar Hong Kong dollars, wat roepia's, wat Australische dollars, dat soort werk. Totale waarde misschien 25 gulden. Wat ik niet wist is dat er ook een paar Birmese Kyats tussen zaten en dat het streng verboden is om het Birmese geld uit of in te voeren. Dit in verband met de kunstmatig opgevoerde officiële koers van het geld, dat buiten Birma voor een habbekrats te koop is.

De zaak wordt hoog opgenomen door de douaneambtenaar, ik moet mee naar het politiebureau en ik word daar even vastgehouden. De kapitein haalt meteen onze scheepsagent erbij en die ziet kans om mij weer voorlopig vrij te krijgen, ik mag aan boord verblijven. Er wordt meteen een rechtszaak voorbereid.

De volgende dag moet ik mee naar een rechtszaal, een heel eind buiten Rangoon. Daar wordt een proces gevoerd, helemaal in het Birmees, zodat ik er niets van begrijp. Ik heb een advocaat bij mij, die mij zegt wanneer ik moet zitten en wanneer ik moet opstaan, en wat ik eventueel moet zeggen.

Voorlopig wordt mij niets gevraagd. De douaneman doet zijn verhaal, nog een andere bobo wordt gehoord en dan zegt de rechter dat ik moet opstaan. Hij vraagt dan in accentloos Oxford Engels of ik mij schuldig acht aan het overtreden van de valutawetgeving van Birma. Ik zeg ja op instructie van mijn advocaat. Dan is het gauw klaar: ik word veroordeeld tot drie maanden gevangenisstraf of een boete van omgerekend 950 gulden, meteen af te rekenen.

De keuze is niet moeilijk, maar onze agent heeft zoveel geld niet bij zich en hij moet helemaal terug naar Rangoon om het geld te halen. Ik moet uren wachten en in die tijd neemt de politie zes vingerafdrukken van alle vingers, plus zes afdrukken van de volle hand. Ik zit helemaal onder de inkt en men biedt geen doekje aan om mijn handen een beetje schoon te vegen. Een Engelsman die het hele proces heeft gevolgd biedt mij de benzinetank (met handgat) van zijn Landrover aan, waarin ik mijn handen kan wassen.

Als de scheepsagent terug is met het geld en de boete betaald is ben ik vrij, althans, ik moet meteen terug naar het schip, omdat ik ook nog officieel uitgewezen ben, als ongewenste vreemdeling, uit Birma. Dat laatste heeft voor mij grote consequenties. Zodra het schip in Singapore afmeert ga ik van boord en ik word overgeplaatst naar het stoomschip "Tjibodas", dat daar in de haven ligt. Ik val terug op mijn eigenlijke rang, 5<sup>e</sup> werktuigkundige, dus het is over met het dikke salaris.

Het hele geval is behoorlijk frustrerend, zeker als ik een aantal weken daarna een brief van de Chef Technische Dienst uit Amsterdam ontvang, die geen enkel begrip toont voor de omstandigheden waaronder dit kon gebeuren. Op dat moment wil ik op staande voet ontslag nemen, maar ik besef op tijd dat ik mijn vaartijd voor het volgende zeevaardiploma (B) nodig heb, anders kan ik straks niet terug naar school. Ik verbijt mijn frustratie en geniet toch ook van het totaal andere schip waar ik nu op vaar. In een volgend artikel zal ik wat over die stoomschepen schrijven.

## Wat waren zoal die moeilijkheden op de Siao?

In de eerste plaats: de personeelsbezetting. Volgens de gesloten overeenkomst met de overheid mochten wij varen met twee gediplomeerde werktuigkundigen, een hoofdwerktuigkundige met diploma B en een tweede WTK met diploma A. Daar voldeden wij aan. De andere medewerkers in de machinekamer waren een Chinese en een Indonesische motordrijver. Zij hadden lokale diploma's, waarvan de waarde ons niet bekend was. De Chinese motordrijver was redelijk betrouwbaar, totdat hij een dieselolietank overpompte naar een al volle dagtank, waardoor de hele bakboordzijde van het schip onder de dieselolie kwam. Ik zag dat, omdat het raam in mijn hut plotseling helemaal bruin werd. Foutje, bedankt. De stuurman was niet blij, want de opbouw van het schip was net geschilderd.

De Indonesische motordrijver had in de haven de vreemde gewoonte dat hij gewoon van zijn wacht wegliep omdat hij noodzakelijk naar de vrouwen moest. Je kon dus in de haven totaal niet vertrouwen op die man. Als je hem er op aansprak deed hij alsof zijn gedrag nu eenmaal noodzakelijk was voor een man.

Dan hadden we de Thomassen hulpmotoren. Op zichzelf helemaal geen slechte motoren, maar wat ons op een dag overkwam zal ik nooit vergeten. Een van de motoren gaf een enorme klap en dwars door het aluminium carterdeksel vloog een stuk van de cilindervoering horizontaal de machinekamer in. Een olieman die de hoofdmotor stond te poetsen was zo alert om zich aan zijn handen omhoog te trekken, zodat het stuk gietijzer onder zijn voeten door passeerde. Toen wij de motor demonteerden bleek een van de zuigers halverwege afgebroken te zijn, ter hoogte van de zuigerpen. Het afgebroken stuk was naar beneden gevallen en tussen de drijfslag en de cilindervoering klem

geraakt. Daar was niet voldoende ruimte, dus een stuk voering brak af. De snelheid waarmee dit gebeurde was zo groot dat het stuk passend door de carterdeur ging, ongeveer zoals je in tekenfilms ziet als iemand door een deur breekt. Wij konden het stuk met moeite in omgekeerde richting door dat gat krijgen.

Het grootste probleem was echter de hoofdmotor. Dit merkwaardige ontwerp van Sulzer had 5 cilinders en een aangebouwde spoelpomp. De zuigers werden met olie gekoeld via telescopische pijpen aan de zijkant van de motor. De zuigers bestonden uit twee delen, afgedicht met een rubber O-ring. En daar ging het steeds mis. De O-ring ging lekken en dan verdween de koelolie naar het uitlaatkanaal. Als we weer een lekkage vermoedden kroop een van de WTKs in de haven in het uitlaatkanaal en dan zag je het meteen. Een vette bende bij een van de cilinders. De betreffende zuiger werd dan getrokken en uit elkaar gehaald. Met een nieuwe O-ring kon het dan weer een poosje mee.

Een echte oplossing werd pas gevonden toen de KPM samen ging met de KJCPL, een grotere rederij met een grotere Technische Dienst. Zij kregen het probleem op hun bordje en na wat studie en overleg met Sulzer bleek er een oplossing te zijn: naast de O-ring werden gaatjes geboord die de lekkende olie meteen afvoerden naar het carter. De lekkage kon men dus ook niet verhelpen, maar die was nu niet meer hinderlijk.



*Het m.s. Siao*

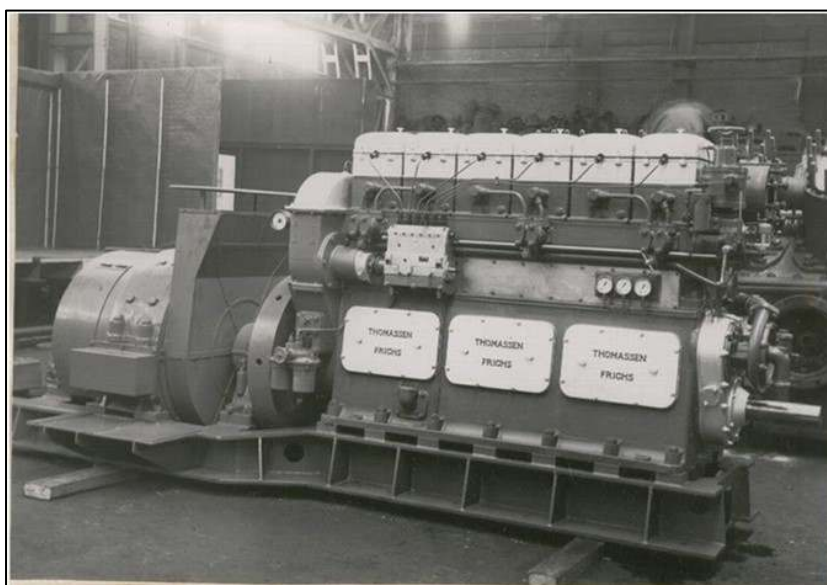
Tijdens de 2e wereldoorlog waren veel schepen van de KPM vergaan en moesten vervangen worden. In 1948 kreeg C. van der Giessen & Zonen Scheepswerven N.V., Krimpen a/d IJssel de opdracht om zes schepen van de nieuwe serie SI te bouwen. Het waren de motorschepen SINABANG, SIBEROET, SIAOE, SIGLI, SILINDOENG en SIBIGO. Ze hadden een lengte van ongeveer 90 meter. De vrachtschepen hadden een accommodatie voor 12 hutpassagiers en de eerste vier schepen zelfs nog een dekaccommodatie van 392 dekpassagiers. De schepen met dekaccommodatie hadden teakdekken en zonnetenten over de hele scheepslengte. De oorspronkelijke bemanning bestond uit ongeveer 60 leden. Het waren zo te zien prachtige schepen die zowel in de Indische Archipel als op de route van Nederlands-Indië naar Australië dienst hebben gedaan. Er werden allerlei havens aangedaan en vaak moest men lang wachten voordat het schip weer geladen was en men weer verder kon varen. Dus alles in een rustig tempo. Ook was er altijd veel onderhoud aan de hoofdmotoren. De hoofdmotor was een door de Schelde in licentie gebouwde 5-cilinder Sulzer trunkzuigermotor met een vermogen van 1350 pk. Daarnaast stonden er in de machinekamer twee 6-cilinder Thomassen dieselmotoren van het type 6Fa met generator, die het schip van (gelijk)stroom moesten voorzien. Ook was er nog een noodstroomgenerator, aangedreven door een Kromhoutmotor.



Het m.s. Siberoet



Een SI-boot in tropische wateren



Een Thomassen hulpmotor met generator

De schepen zijn later overgegaan in andere handen en tenslotte in het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw gesloopt

# VAN DAM STAAL DESIGN

VOOR MAATWERK  
IN STIJLVOLLE  
STALEN PUIEN

- DEUREN
- RAMEN
- SCHUIFPUIEN
- BUITENDEUREN
- GEÏSOLEERDE PUIEN
- INTERIEURWERK



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

0313-785488  
06-50714833

lid  
van de  
**metaalunie**

## Aan alles komt een eind...

**Ofwel: afscheid van een hobby van 50 jaar.**

**door Jan Huisman**

Toen ik in 1972 afscheid nam van de koopvaardij heb ik eerst een jaar of zes bij de Enka in Arnhem gewerkt. Nadat we ons huis in Rheden gebouwd hadden kregen we tijd om een lang gekoesterde wens werkelijkheid te maken: een zeilboot(je) in de Rhedense haven.

Er werd een bootje aangeschaft van 16 voet (4,8 meter) lengte, met een boottrailer. We kregen een ligplaats bij WSV De Engel in Rheden, mede omdat ik vanaf dag 1 van mijn lidmaatschap meewerkte met de opbouw van de haven. Er was geen geld bij de vereniging en mijn eerste taak was het slopen van het dak van een boerderij in Rheden, zodat de gordingen gebruikt konden worden voor de eerste drijvende steigers (inderdaad, op oliedrums). De haven groeide, er werd liggeld geïnd en men kon geleidelijk beter steigermateriaal kopen.

Met ons bootje zeilden we in het Rhederlaag. Ook zeilde ik na het werk vaak solo in de dode IJsselarm. In Giesbeek waren vaak zeilwedstrijden en tot onze verbazing scoorden we daar goed; we hebben menige eerste prijs gewonnen. In de zomervakantie gingen we met de boottrailer naar Friesland en daar zetten we op de camping in Balk ons tentje op, met een haven in de buurt. We maakten dagtochten en af en toe een tocht van een paar dagen. Het kajuitje was zo klein dat je er net met z'n tweeën in paste. Ach ja, je was jong en dat soort dingen. Het bootje hadden we "LUF 2" genoemd (voor nette mensen: Second Love).

Na een aantal jaren begon dat kleine bootje toch wat te knellen en we kochten op de Hiswa een splinternieuwe boot, maar een klein beetje groter. We hadden helemaal niet proefgezeild met dat bootje en dat kwam ons duur te staan. Ons tweede bootje bleek een rampzalig slechte zeiler te zijn en we sloegen een baggerfiguur bij wedstrijden in

Giesbeek. Na twee jaar hebben we dat bootje verkocht, voor de halve prijs.

Na dit debacle keken we beter uit en we kochten een heel fijn bootje van 22 voet (6,7 meter), een Oceaan 22. Met dit bootje voeren we 6 jaar. We konden zelf de mast strijken, zodat we in Rheden konden blijven liggen. Ook deze boot had een trailer, maar wij hebben daar nooit mee gereden. De trailer werd alleen voor de winteropslag gebruikt.

Na 6 jaar kopen we een, voor ons gevoel, echte boot: een Friendship 28 (8,50 meter). Stahoogte in de kajuit, tweepits gasstel, drinkwatertank met elektrische pomp, een wc en als grootste luxe een binnenboord-motor, een 10 pk Bukh diesel die je buiten nauwelijks hoort. Dat is een enorme verbetering ten opzichte van die lawaaiige buitenboordmotoren.

We vinden voor de Friendship 28 een ligplaats, eerst in Huizen, waar we deze boot gekocht hebben, en later in Naarden. We kunnen met onze mast onder de Hollandse brug door en vanuit Naarden ben je zo op het Markermeer. In de winter laten we de mast zakken, dat kunnen we zelf, en varen de IJssel op naar Rheden, waar we in de haven van WSV De Engel, vlak bij huis, de winter doorbrengen. Ik vind bij mijn werkgever in de oudijzerbak een zwaar frame. Dat mag ik wel meenemen en ik laad onze Saab 900 vol met staal. In onze garage slijp en las ik de balken zo aan elkaar dat er een mooie bok voor de. Zo kunnen we uit het water voor "knippen en scheren".



*De Friendship gaat in Rheden op de bok*

Later blijkt deze bok te klein voor onze volgende boot en ik schenk hem aan WSV De Engel. Omdat er geen ander jacht is dat erop past slopen we de bok later.

We varen inmiddels op wat ruimer water. Durfden we met onze kleine bootjes niet op het IJsselmeer, met de Oceaan 22 hebben we dat wel een aantal keren gedaan, en nu gaan we de zee op. Annelies haalt haar diploma *Theoretische Kustnavigatie (TKN)*, ik doe zelfs twee keer die cursus (bij Dick Zweers), maar ik ben steeds voor mijn werk op reis als het examen er is. We worden lid van de *Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers (NVvK)* en we leren de eerste jaren veel over de zeevaart en het zeilen van lange tochten. Mijn ervaring bij de koopvaardij speelt daarbij geen rol; het is een heel andere wereld als je op een klein zeilbootje op zee vaart, vergeleken met een koopvaardijship.

Onze Friendship 28 wordt na 6 jaar vervangen door een 35-voets (10,6 meter) Hallberg Rassy 352. We noemen haar Happy Hours en dat zal het schip worden



**Met de Friendship 28 op ruim water**

waarmee we tot onze oude dag zullen varen. Onze ligplaats wordt Lelystad Haven, omdat we in Naarden niet meer onder de Hollandse brug door kunnen.

Met de Happy Hours maken we mooie tochten naar Denemarken en naar de Engels en Franse kust. Vooral in de tijd dat Annelies' moeder graag op ons huis en de poes past, hadden we de tijd om lange tochten te maken, zoals rondom Denemarken met een hele week in Kopenhagen.

Na 28 jaar met de Happy Hours wordt het zeilen, en met name het onderhoud van de boot, ons te zwaar. Daarom hebben we onze boot gedoneerd aan de KNRM, die haar zal verkopen. Een waardig einde aan onze 50-jarige hobby.

Om de boot gereed te maken voor de overdracht aan de KNRM moeten we nog van onze winterplaats Lelystad binnendijks naar Lelystad-Haven varen, door de Noordersluis. Ook moeten de zeilen nog gehesen worden. Ronald en Inge Kroonsberg zijn zo vriendelijk om ons daarbij te helpen. Inge maakt tijdens de tewaterlating een serie foto's en ze maakt daar later een fraaie collage van. Die staat op de volgende pagina.

Ik blijf 4 dagen aan boord slapen om alles schoon en netje te maken en om de laatste spullen van boord te halen. Het is echt onvoorstelbaar wat zich in 28 jaar op zo'n boot kan verzamelen. Na het tekenen van de afstandsverklaring komen twee schippers van de KNRM om het schip op vrijdag 17 mei naar Medemblik te zeilen, waar de KNRM zijn verkoophaven heeft. Zij sturen tijdens de zeiltocht nog onderstaande foto. Inmiddels is de boot getaxeerd en ook al vrij vlot verkocht.



**Onder vol zeil  
op het  
IJsselmeer**



# Boot verkopen?



Lig de hele ZOMER  
**gratis**  
in onze verkoophaven

**Schepenkring Lelystad**

Info- en adviescentrum, DEKO Marina  
Parkhaven 3, Lelystad  
T +31(0)320 711 340

**Schepenkring Randmeren**

Strandweg 1, Biddinghuizen  
T +31(0)6 53 407 245  
E randmeren@schepenkring.nl

**Schepenkring Kortgene**

Veerdam 3, Kortgene  
T +31(0)113 307 178  
E kortgene@schepenkring.nl

**Schepenkring Gelderland**

De Muggenwaard 18, Lathum  
T +31(0)313 631 620  
E lathum@schepenkring.nl

**Schepenkring Roermond**

Hertenerweg 2, Herten  
T +31(0)475 315 661  
E roermond@schepenkring.nl

**Schepenkring Dordrecht**  
Baanhoekweg 1b, Dordrecht  
T +31(0)78 616 5201  
E dordrecht@schepenkring.nl



## 10x - wat doet Schepenkring voor u?

1. Scherpe commissie, geen kosten vooraf
2. No cure no pay
3. Uitgebreide promotie van uw boot met foto/film
4. Actieve zichtbaarheid online en offline
5. Veilige financiële afhandeling
6. Full service ondersteuning in het verkoopproces
7. Technische ondersteuning en service
8. Eigen verkoopsteiger in een van onze verkoophavens
9. Ruim 35 jaar kennis en ervaring in de jachtmakelaardij
10. Hiswa Certified Yachtbrokers

De #1 jachtmakelaar van Nederland

\*Kijk voor meer informatie: [www.schepenkring.nl](http://www.schepenkring.nl)





## Marifoonkanalen wijzigen naar VDES

**Bron: Zeilen Nieuwsbrief juni 2024, aangepast door Jan Huisman.**

Ondanks de invoering van VDES hebben veel zeilers hun marifoon nog niet aangepast. De meeste marifoons kunnen bij watersportwinkels of specialisten van de nieuwe kanalen worden voorzien. Hieronder lees je hoe.

VDES (VHF Data Exchange System) is op 1 januari 2024 ingevoerd. Kanalen die eerder voor analoge spraak zijn gebruikt, zijn nu opgedeeld of herverdeeld en toegewezen aan digitale diensten als AIS. Het gaat om kanalen 24, 25, 26, 27, 28, 84, 85 en 86. Kanaal 27 en 28 zijn gesplitst in onder andere de nieuwe spraakkanalen 1027 en 1028.

### Waarom

In Nederland geldt geen verplichting tot omprogrammeren, in België wel. In de kaart op de volgende pagina zie je waar de kanalen veranderen. De cijfers in het rood worden gebruikt om digitale berichten over te sturen, en kunnen dus niet meer gebruikt worden voor analoge spraak. Schakel voor het bereiken van die plekken over naar de groene.

De RDI adviseert om uiterlijk 31 december 2023 de analoge simplexkanalen 1027 en 1028 in je marifoon te (laten) programmeren. Simplexkanalen worden gebruikt voor communicatie tussen schepen onderling. Zo blijft spraakcommunicatie via deze kanalen mogelijk naast de nieuwe digitale berichten van VDES. De kanalen 1027 en 1028 worden gebruikt voor "Nautische info".

### Hoe omzetten

In de basis gaat het over het verwijderen van zes kanalen en invoeren van twee nieuwe. Als je marifoon de kanalen 24, 25 of 27 kan selecteren heeft die een software-update nodig. Kan je die niet selecteren dan heeft de marifoon al contact met de VDES-

kanalen. Niet alle fabrikanten bieden updates voor de VDES-kanalen aan. Sommige oudere marifoons kunnen niet aangepast worden.

Voor veel oudere modellen kan je terecht bij Atis Brand en als je zonder afspraak ergens langs wil gaan kan je bijvoorbeeld naar Dekker Watersport.

Het hangt van het model af of je het omprogrammeren zelf kunt doen met een software-update, of dat je het beter door een expert kan laten doen. Dat laatste is in de meeste gevallen toch het advies. Als je een marifoon hebt van een plottermerk gaat het aanpassen via de plotter. Het invoeren kan via een kaartje of aan de kabel van een PC. Vaak staat op de website van een watersportwinkel welke marifoons ze kunnen omprogrammeren. Als de marifoon terug moet naar de fabrikant kan je kiezen om dat zelf te doen of hem bij de winkel achter te laten zodat die hem op kan sturen. Vaak is dat wel duurder.

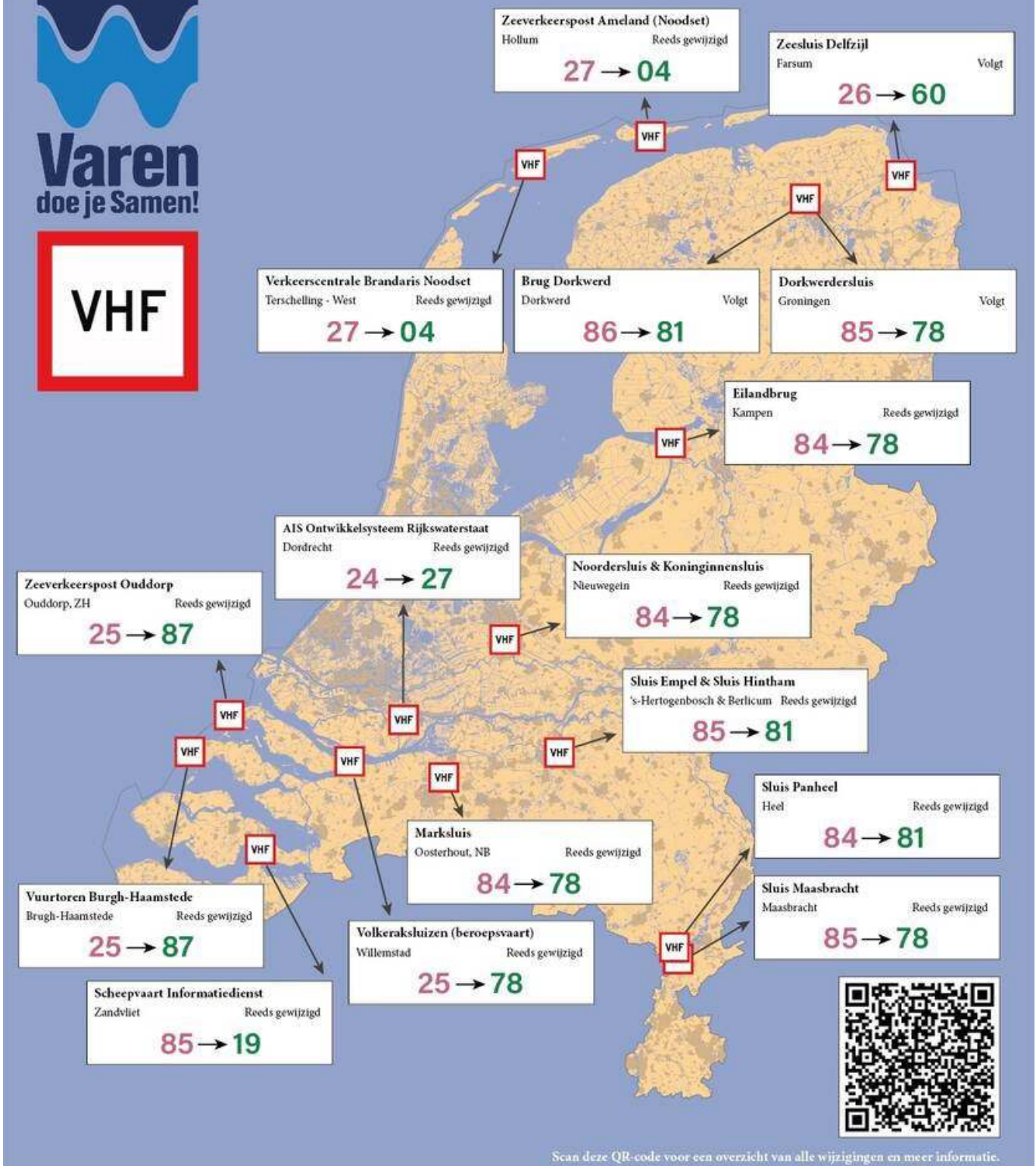
Bij de meeste watersportwinkels kost het tussen de 20,- en 40,- euro als ze het ter plekke kunnen doen. Sommige winkels doen het omprogrammeren alleen op afspraak, bij anderen kan je gewoon binnenlopen. Het aanpassen kan in tien minuutjes



*Een moderne hand-held marifoon met geïntegreerde AIS en het volledige VDES-kanalenpakket*



## Let op - Deze marifoonkanalen wijzigen binnenkort



Scan deze QR-code voor een overzicht van alle wijzigingen en meer informatie.



Kaart: Varen doe je Samen! (Let op: deze kaart toont niet welke wijzigingen provincies, gemeentes en andere vergunninghouders hebben aangebracht.)

CENTURION DEALER GELDERLAND



*De beste accu voor uw boot!*

PERSONENWAGENS \* VRACHTWAGENS \* CARAVANS  
SCHEEPVAART \* ELEKTRISCHE FIETSEN

ZUIDERPARALLELWEG 50 VELP

SPITMANACCUS.NL 026 3611425

*Bij inlevering van deze bon  
geniet u van 10% korting op  
de factuur.*



Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



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