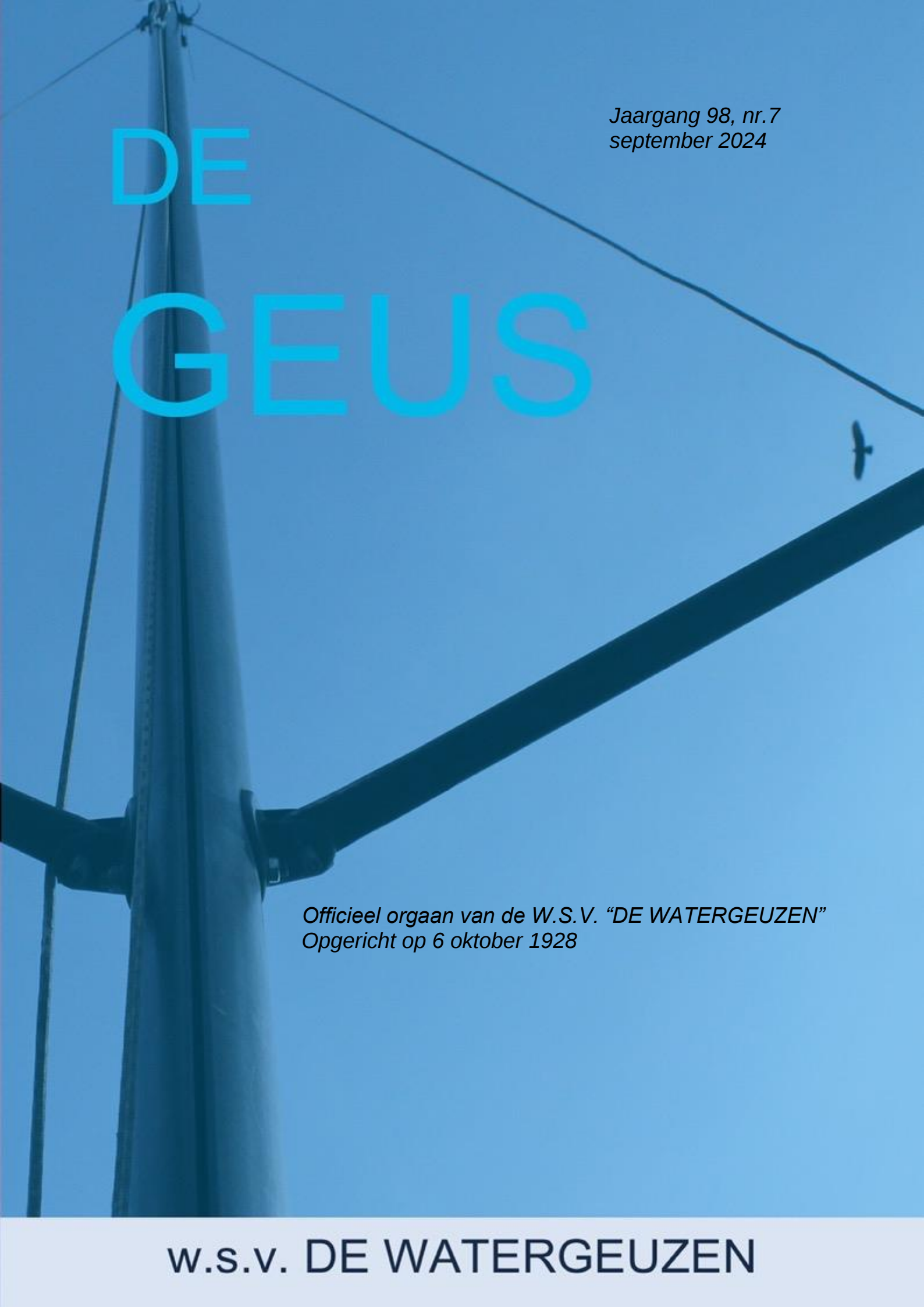




DE GEUS

*Jaargang 98, nr.7
september 2024*

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

**Bestuur, havencommissarissen,
commissies en vertrouwenspersoon**



Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 06 409 97 224
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Gekus
Martijn Hardebol
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
Bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Alfred Meyers (Boot van de maand)
Leo Wiegerink (Boot van de maand)
Gijs van Noort
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus
Wifi buiten: wlk/watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen, Amsterdam

Internetadres: www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen juli-september 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024</i>	7
<i>Een saai stukje, maar misschien heb je er wat aan</i>	8
<i>Tonnen</i>	13

Van de redactie

Beste lezer,

Ik hoop dat iedereen een goede zomer heeft gehad en genoten heeft van het varen. Na twee maanden staat er weer een Geus op het scherm en die begint uiteraard met *Van de bestuurstafel*. Daarin kun je lezen dat er problemen zijn met de Gemeente Amsterdam over Landje Diem en dat er werkzaamheden verricht worden aan de loods. Ook worden er aan de Die-merzeedijk meer boxen gecreëerd. In de *Officële Mededelingen* staan weer veel namen van nieuwe leden, aspirant-leden en mensen die lid willen worden van onze vereniging. Welkom allemaal! In de *Jaaragenda* kun je lezen dat we het seizoen op 17 november afsluiten. Zet die datum alvast in je eigen agenda!

Zeer belangrijk voor iedereen is het dramatische verhaal van Maud Kieft, die in Durgerdam te maken kreeg met brandschade omdat het schip naast haar schip in brand vloog. Je denkt dan dat de verzekering alles wel zal vergoeden, maar helaas ...Maud noemt haar verhaal "*Een saai stukje*", maar saai is het alleminst, je kunt er veel van leren. Wat Eilard Jacobs te vertellen heeft is ook heel leerzaam, hij schrijft deze keer over tonnen. Moet je ze altijd aan de juiste zijde passeren of is het soms beter om dat niet te doen? Je leest het allemaal in zijn column.

Ik zal nog heel wat tonnen passeren, want op het moment dat ik dit schrijf lig ik in een peperdure marina bij het wonderschone Dartmouth te wachten op een gunstige wind. Ik moet dus nog heel wat mijlen maken voordat ik weer in Durgerdam ben. Omdat ik op mijn reis naar de Scillies en Zuid-west-Ierland weer veel spannende dingen heb beleefd valt er veel te vertellen, maar mijn eerste verhaal over deze reis verschijnt in de november-Geus. Nog even geduld dus, en voor nu: veel leesplezier met deze september-Geus en geniet nog van het naseizoen!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Het einde van het seizoen nadert voor de meesten van ons met rasse schreden. Ik hoop dat iedereen een mooi vaarseizoen beleefd heeft. In mijn geval weer met de nodige mijlen en vaak veel wind. Of dat laatste een teken is van de klimaatverandering of dat ik minder goed tegen hardere wind kan bij het zeilen, is de vraag.

Het bestuur heeft de draad ook weer opgepakt. Te beginnen met een uitgestelde ALV over de jaarrekening. De twee penningmeesters zijn vele uren bezig geweest om de jaarrekening 2023 en 2022 op te stellen. De overgang naar E-Captain als administratiesysteem was niet eenvoudig maar levert voor de toekomst veel voordeel op. Veel dank aan Leo en Maurits.

En dan de brief van de Gemeente Amsterdam over ons landje aan de Diem. We zouden geen vergunningen hebben en er zou niets op het terrein mogen staan. Kortom we moeten alles, inclusief steiger, op korte termijn weghalen. Gelukkig bevat ons archief vele stukken over het landje. Daarnaast hebben wij met Gijs een lid die alles weet over het landje, dat wij al zo'n 50 jaar huren. Wij denken dus dat we kunnen aantonen dat de gemeente zijn zaakjes niet op orde heeft. Maar het geeft voor ons weer een hoop gedoe en kosten.

Zoals de leden op de Diemerzeedijk kunnen zien is Job druk bezig met het maken van een nieuwe achterwand in de loods. Omdat we dan meteen allerlei bootonderdelen tegenkomen is het tevens een gelegenheid om weer eens op te ruimen. De loods is geen opslagruimte voor bootspullen die niet meer gebruikt worden en zeker niet voor 'niet-bootspullen'. Haal ze weg of anders gaat ze de container in. Het uitgangspunt is dat er geklust mag worden in de loods, maar laten we er met zijn allen voor zorgen dat die opgeruimd blijft.

Omdat het aantal kleine boten toeneemt worden er op de Diemerzeedijk boxen verkleind om zo het aantal boxen te vergroten. Een klus die we in eigen beheer gaan doen.

Tot slot nog iets wat mij en enkele andere leden van het hart moet. Er bestaat in de waterspot een vlagetiquette. Daar wordt op allerlei manieren mee omgegaan. Ook ik heb de verenigingsvlag aan de zaling hangen i.p.v. in de top, maar ik zie veel leden die **geen** verenigingsvlag voeren. Dat is jammer. Voor een paar euro is die te verkrijgen en kunnen leden zien dat er een lid de haven binnenvaart en niet zomaar een wildvreemde. Koop dat ding en hang hem op!!



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen juli-september 2024

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Edwin de Ridder, Hans Ruijs, Jan Willem Verloop, Anthony Webb, Joep Steenbeek, Hans Jan Gorter, Robert Swart, Ron van der Maat, Rene van Lunsen, Mark van Roy
2. Nieuwe aspirant-leden: Joris Vöge, Stephan Schouten, Mark Damen
3. Nieuwe permanente leden: Marnix Goedhart, Roel Gelderloos, Erik Rollman, Cor Griffioen, Roelof Wielinga
4. Opzeggingen: Paul Grenier, Fred Buenting, Wouter Teepe, Max Tania

Besluiten

1. Na de goedkeuring door de bijzondere ALV in juni wordt er een extra ALV belegd op 11 september 2024 om de jaarstukken voor het verenigingsjaar 2023 voor te leggen aan de leden. De ALV heeft inmiddels plaatsgevonden.
2. Het bestuur stemt in met het voorstel van de havencommissaris van de Diemerzeedijk om de eerste 2 boxen aan de A-steiger om te vormen tot 5 of 6 kleinere boxen, haaks op de hoofdsteiger. Hiermee maken we een efficiëntere indeling mogelijk die beter aansluit op de behoeftes van onze leden en het mogelijk maakt om een overdekte ligplaats voor de verenigingssloep te creëren. De begrote kosten vallen ruimschoots binnen het begrote mandaat voor regulier onderhoud.

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Bestuursvergadering	7 oktober
„ „	4 november
Seizoensluiting	17 november
Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Een saai stukje, maar misschien heb je er wat aan



Brand in Durgerdam

Eind mei is er brand geweest in de haven van Durgerdam. De speedboot naast mijn boot is in brand gevlogen. De benedenwinds liggende Marieholm is ook afgebrand en mijn bovenwinds liggende boot heeft hitteschade opgelopen. Mijn zeil is gesmolten, net als de huik, er is een lijмнаad in de mast opengesprongen en er is verf- en lakschade aan kajuitopbouw, mast, romp en luiken. Alles aan stuurboord, waar de speedboot lag.

Even een situatieschets: mijn boot is 7,5 meter lang, stalen romp, houten mast, giek en luiken. De boot is uit 1963 en in mijn bezit sinds 1998, 26 jaar dus. Ik heb de boot gekocht voor fl. 17.000,- en in overleg met toen nog Oranje Verzekeringen, verzekerd voor fl.25.000,- . Het verhaal was: verzeker niet veel hoger dan de marktwaarde. In die 26 jaar heb ik nooit meer naar de verzekering omgekeken. Weleens gedacht “Moet ik niet eens kijken?”, maar niet gedaan dus. Achteraf misschien niet heel slim en daarom schrijf ik dit stukje ook. Kijk even naar je verzekering. Klopt die nog wel? Wat zijn de voorwaarden?

Havencommissaris Michael van WSV Durgerdam belde me de ochtend na de brand en stuurde me een foto. Ik heb meteen de verzekering gebeld en verteld wat er gebeurd was. Ik ging ervan uit dat alles vergoed zou

worden door de verzekering van de eigenaar van de speedboot. Al na 1 minuut werd ik uit die droom geholpen: bij brand, zo zijn de verzekeraars met elkaar overeengekomen, moet het aantoonbaar zijn dat de eigenaar van het verbrande schip nalatig/schuldig is geweest. Als dat niet aantoonbaar is, is de schade voor de eigen verzekering. In dit geval was er geen enkel bewijs van schuld of nalatigheid, dus mijn schade ging naar mijn eigen verzekering.



De schade vergoed krijgen

Al snel kwam er een expert en hij stelde de schade vast zoals boven omschreven. Er moest een nieuwe huik, nieuwe mast en een nieuw grootzeil komen en de verf- en lakschade (plus plamuren) moest hersteld worden. Er was ook verder geen schade: binnenin de boot is niks gebeurd, gek genoeg waren de vallen zonder schade. Ik vergat nog één gesmolten stootwil, maar allá.

Het was aan mij om offertes voor de vervanging en reparaties op te vragen, zodat de verzekeraar het schadebedrag vast kon stellen. De expert belde mij toen hij zijn rapport klaar had en vertelde over aftrek 'oud voor nieuw'. Ik schrok me een hoedje. Oud voor nieuw? Hoezo? Mijn boot is toch niet in brand gevlogen? Ik ben alleen maar slachtoffer. Krijg ik de schade niet in zijn geheel vergoed? Nou, nee dus.

De standaard aftrek volgens EOC:

Zeilen en dekzeilen(huik): 8% per jaar.

Mast: 4% per jaar.

Verf: weet ik niet, want mijn verfwerk is als nieuw beoordeeld.

Dit zijn de standaardaftrekpercentages die mij over de telefoon zijn meegedeeld, maar die in mijn geval niet gehanteerd zijn. Uiteindelijk werd het: zeil en huik 4% en mast 1% per jaar. Ik heb op de website zitten zoeken: had ik die percentages kunnen vinden van tevoren? Ik heb ze niet gevonden. In de voorwaarden staat alleen maar dat er een aftrek plaats kán vinden. Ook heb ik 250 euro eigen risico, die betaald moet worden.

Wat verder koud om mijn dak viel: de totallossgrens. Mijn boot bleek nu voor € 13.500,- verzekerd te zijn. O domme Maud, vergelijk dat eens met de oorspronkelijke 25.000 gulden, alsof de prijzen sinds 1998 niet enigszins gestegen zijn... Maar goed, dat was nu eenmaal niet meer te veranderen. Maar de boot wordt al als verloren beschouwd, las ik in de voorwaarden, als 75% van die som aan schadeherstel bereikt wordt: €10.125. Als je zelf niks wil of kan repareren, kom je al heel snel aan dat bedrag. (Nog even los van het eventuele bergen bij zinken, zoals bij de speedboot

en de Marieholm moest gebeuren. vier of vijf mannen uit Zwartsluis, 5 uur bezig, een enorme kraanwagen plus chauffeur, twee vrachtwagens om de wrakken te vervoeren, kosten voor opslaan en afvoeren). Mijn eerste offerte-bedrag voor een nieuwe mast van Ventis, zat al boven dat bedrag! (Ik vraag me af of ze zich niet vergist hebben overigens, zo exorbitant hoog was hun offertebedrag). Van andere prima mastenmakers kwamen er gelukkig beduidend normalere prijzen binnen (minder dan $\frac{1}{3}$ van de prijs van Ventis).

Met passen en meten en afzien van het melden van kleinere zaken, bleven we net onder die 75%. Maar van de grofweg €10.000 aan schade moet ik zelf ongeveer €1800,- betalen. Dat heeft me best wat traantjes gekost. Je hebt immers nergens schuld aan, je boot gaat er 0,0 op vooruit en toch kost het je een bak met geld. Die 0,0 op vooruit: mijn zeil was 4 jaar oud, voor mijn manier van zeilen is dat gloednieuw! Maar toch, 20% van het nieuwe zeil moet ik zelf betalen. Huik: idem.



Mijn mast: geen idee hoe oud de mast is, dus in de ogen van de verzekeraars zijn ze heel erg schappelijk. Ik betaal 1% per jaar over de 26 jaren dat ik bij hen verzekerd ben. In mijn ogen daarentegen was het een zo goed als nieuwe mast. Elk jaar gaat hij eraf en verblijft hij in de winter in de loods, elk jaar schuur ik hem op en breng ik twee nieuwe laklagen aan, elk jaar check ik op oneffenheden, inwatering, lijmnaden. 3 jaar geleden heb ik hem volledig kaal gehaald, alle beslag eraf, alles nagelopen: geen enkele beschadiging. Daarna weer negen lagen lak erop en beslag teruggezet. Hoezo oude mast? Ik kon foto's laten zien van de kale mast en de expert vond het een prachtig verzorgde en goed uitziende mast. Maar toch, 26% moet ik zelf betalen.

Waarom niet voor total loss gaan?

In mijn geval zat ik net op de grens van total loss. Ik had offertes waardoor ik erboven uit had kunnen komen. Maar dat heb ik niet gedaan. De expert begon al over de restwaarde van mijn boot. Die zou best hoog liggen: een bootje dat er zo goed en klassiek uit ziet zou echt wel wat opleveren. Ik heb ook contact gehad met Camiel van Drimmelen, wiens boot een aantal jaar geleden na een brand bij de buurboot inderdaad total loss was. Hij is een half jaar in een administratief gevecht geweest om de restwaarde van zijn schip naar de werkelijke restwaarde te beargumenteren. Ik verwachtte dus minder geld te krijgen, plus veel rompslomp als ik boven het total lossbedrag uit zou komen.

Leermomentje

Ik schrijf dit stukje vooral als waarschuwing: check even je verzekering. Is het bedrag nog wel okay? Wat zijn de voorwaarden? Heb je je mast net helemaal gecheckt: meld het even bij je verzekering, misschien dat hij weer als nieuw beschouwd kan worden. Maak foto's als je dingen repareert of kaal haalt en opnieuw in de lak zet. En misschien kan je beter naar een andere verzekering overstappen. Dat heb ik zelf overigens nog niet uitgevogeld, want het is nogal saaie materie. Een saai stukje dus, maar misschien heb je er wat aan.

Maud Kieft

(foto's: Maud Kieft)

Tonnen

Op het land is het duidelijk waar je kan rijden, dat doe je op de weg, tenzij je zonodig off road wil rijden natuurlijk. Op het water heb je het kanaal, maar op ruim water heb je tonnen. Sommige boten varen langs de tonnen alsof het een weg op land is, andere doen dat niet.

Iedereen die vaart komt onderweg tonnen tegen, een onmisbaar hulpmiddel om op ruimer water de weg te vinden. Of niet? Ik heb deze zomer meerdere keren de route over de Waardgronden tussen Terschelling en Ameland bevaren en die is wel betond maar er liggen géén tonnen. Die zijn er alleen virtueel en met een elektronische kaart op je mobieltje heb je daar ook genoeg aan. Maar goed, op de meeste plaatsen zijn de tonnen echt, vaak van plastic tegenwoordig, en dat komt goed uit als je er eens een over het hoofd ziet.

Nu valt me op dat er met die tonnen als navigatiemiddel heel verschillend wordt omgegaan. Ik vaar veel in Friesland en daar heb je op de meren betonde vaargeulen. Buiten die betonde geulen is het voor de meeste jachten echter ook diep genoeg om te varen. Toch zie je vaak motorboten zorgvuldig de tonnen volgen tot de betonde zijgeul en dan keurig afslaan. Ze geven nog net geen richting aan. Als ik op hetzelfde meer vaar met ons zeilschip, met dezelfde bestemming maar met meer diepgang, steek ik echter gelijk af in de richting waar ik heen wil en laat ik de vaargeul (met de tonnen) links (of rechts natuurlijk) liggen. Dat heeft twee redenen: het is er minder druk en ik hoef niet voortdurend op te letten of ik die tonnen niet raak. Nu begrijp ik best dat als je onbekend bent met het vaarwater, je op safe speelt, maar dat kan ook met een waterkaart, daar staat keurig de diepte op aangegeven. Het verschil in koers tussen motor- en zeilboten komt denk ik vooral omdat je als zeilboot in de eerste plaats zoekt naar een bezeilde koers en als motorboot gewoon bezig bent van A naar B te varen.

Op het Wad, waar ik graag vaar, vragen de tonnen een andere aandacht. De kaart geeft ook wel dieptes aan, maar je moet zelf berekenen of dat

genoeg is voor je boot bij de waterstand op dat moment. In de diepe geulen tussen de tonnen weet je zeker dat er genoeg water staat en stroom. Als je de stroom mee hebt dan is die in het diepste deel van de geul, dus binnen de tonnen, het sterkst. Als je hem tegen hebt trouwens ook. Met stroom mee vaar ik dus keurig tussen de tonnen en met stroom tegen zo ver mogelijk daarbuiten op basis van de kaart en het echolood. Veel recreatievaart op het Wad houdt rekening met de stroom en vaart zoveel mogelijk met de stroom mee. Maar soms zie je een jachtje tegen het tij in richting de eilanden ploeteren, waarschijnlijk met de bedoeling om vóór de meute uit op Vlieland nog net de laatste vrije ligplaats te bemachtigen. Alleen denk ik dan: “Waarom vaar je tussen de tonnen?” Maximaal stroom tegen gegarandeerd!



Stroom mee, dus netjes binnen de tonnen.

Het is een leuk spelletje om slim met de stroom te spelen buiten de tonnen, maar het moet niet misgaan natuurlijk. Een paar jaar geleden voeren we

op het Groninger Wad op de Zuidoost-Lauwers met afgaand tij en windkracht 0 wel op het zeil richting zeegat. Al gauw lukte het niet meer om voldoende koers te houden om tussen de tonnen te blijven. Maar goed, waar het stroomt is het diep dachten we, dus we laten ons meedrijven dan komen we wel bij het zeegat. Maar al gauw liepen we “boem” op een plaat, waar we overigens een prachtige dag hebben drooggevalen, echt een probleem was het niet. Van de zomer voeren we met west 5 en afgaand tij vanaf de Vliestroom het Schuitengat in. Branding aan weerszijden, dus zorgvuldig tussen de tonnen navigerend. Er kwam van Vlieland ook een jachtje aan dat het Schuitengat binnenliep maar de rode betonning aan stuurboord hield! Al gauw liep het bootje in de branding aan de grond. Maar gelukkig konden ze snel de fok weggrollen en op de motor weer terug varen om aan de goede kant van de tonnen naar Terschelling te varen. We spraken ze later nog in de haven. Erg geschrokken, maar omdat ze alleen op de fok voeren en de motor al liep konden ze snel reageren en nog net op tijd weggkomen!

Tonnen, ze zijn onmisbaar voor de navigatie, maar je hoeft je er niet altijd wat van aan te trekken. Al zijn er ook momenten dat je ze beslist even niet moet missen.

Eilard Jacobs