

DE GEUS

Jaargang 80 nr. 5
November 2008

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

Inhoud

- 2 Bestuur en commissies***
- 3 Van de bestuurstafel***
- 4 Simon***
- 5 Van de redactie***
- 6 Officiële mededelingen***
- 7 Feest op de Pollux - een verslag***
- 10 Evenementencommissie & Agenda***
- 11 ALV zei nee!***
- 13 Reactie André op "ALV zei nee!"***
- 15 De Dijkgraaf***
- 16 Lozingsverbod***
- 18 Ordnung muss sein***
- 21 Zuid-Hollandtrip***
- 25 Blauwe Hart***
- 26 Nu weet ik het weer (KNRM)***
- 27 Advertenties***



Redactieadres:
Bosboom Toussaintstraat 5-2^{de}
1054 Al Amsterdam
Tel: 020 618 1929
Email: janvanmierlo@freeler.nl

Bestuur en Commissies

Voorzitter

André van Oostveen
Herengracht 310
1016 CD Amsterdam
T: 020 427 32 05
E: hofmoos@xs4all.nl

Vice-voorzitter

Cornelis Nootboom
Berg en Dalseweg 412
6522 CW Nijmegen
T: 024 324 21 65
E: c.nootboom@mededelingen.eu

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Tweede Secretaris

Corrie Oudhoff
Bosboom Toussaintstraat 5-2^{de}
1054 AL Amsterdam
T: 020 618 19 29
E: corrieoudhoff@freeler.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: rene.duursma@wxs.nl

Tweede Penningmeester

Ben Start
Parmentierlaan 23
1185 CT Amstelveen
T: 020 641 13 81
E: benstart@casema.nl

Lid

Yvonne Peters
Kievietdwardsstraat 7
3514 VC Utrecht
T.: 030 272 50 66
E.: Yvonne@tussenmuren.nl

Evenementencommissie

Ria Willemse T: 020 777 29 44
Tonnie v/d Zee T: 020 692 45 15
Sietse v/d Horst T: 020 619 74 81

Havencommissaris Amsterdam

Wim Goos
Sikkelstraat 9
1097 ZC Amsterdam
T: 06 53 15 16 08
E: w.goos2@chello.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus Boskma
Lindenlaan 274
1185 NH Amstelveen
T: 020 642 07 02
E: rinuswatergeus@hotmail.com

Ballotagecommissie

J.F. v.d. Harst T: 020 693 10 22
J.K. Meijer T: 029 727 23 93
H. Bührmann T: 020 662 54 98

Redactiecommissie

Jan van Mierlo T: 020 618 19 29
Els van der Horst T: 020 619 74 81
Jet van Luijn T: 020 496 48 05
Piet Johan Radsma T: 020 632 74 49
Jakob Julsing T: 057 557 23 13

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

Postbanknummer: 43740
WSV. de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres:

www.watersportverenigingdewatergeuzen.nl

Van de bestuurstafel

Het voorstel van het bestuur om een nieuwe loods te bouwen is 29 oktober door de Algemene Vergadering verworpen met 38 tegen 22 stemmen.

Het voorstel heeft ongetwijfeld een aantal leden verward. Dit heeft uiteenlopende en verbolgen reacties opgeroepen, zoals: "Hoe kun je je nou in de huidige financiële crisis zo diep in de schulden steken?" en: "Hoe kun je nou alles slopen, ook wat nog een aantal jaren mee kan?" De verbijstering leidde soms tot een zeer kritische houding, "Laat maar zien, waarom dat zo nodig moet", of tot een negatieve houding, "Wat er ook gebeurt, dat niet".

De Algemene Vergadering heeft het bestuur en de loodscommissie verbijsterd. Het voelt aan alsof we tegen een muur gelopen zijn. Sommigen zijn enige tijd groggy geweest, anderen vragen zich af, of het wel zin heeft, wat ze allemaal doen, als er zo weinig vertrouwen is in een voorstel, waarin gedurende meer dan twee jaar zeer veel tijd en deskundigheid is geïnvesteerd.

De verbijstering wordt gevoed door veel persoonlijke observaties.

Een punt wil ik er wel uitlichten. Door een fout in het bestuur zijn de uitgewerkte financiële cijfers met indexatie van de kosten niet beschikbaar gesteld aan de belangstellenden. Hiervoor moet ik excuses aanbieden aan René die de cijfers wel gecorrigeerd had en aan de leden, die erom gevraagd hebben. René zal zelf de cijfers alsnog rondsturen aan degenen, die belangstelling getoond hebben.

Gelukkig worden ondertussen de nodige versterkingen in de loods aangebracht, die ons uitstel geven tot de zomer van 2010. Dank aan degenen, die zich hiervoor hebben ingezet. Maar hoe nu verder?

Cornelis Nooteboom de formatie van een nieuwe loodscommissie op zich nemen. Hij zal verschillende mensen benaderen, om in de commissie zitting te nemen, teneinde een nieuw plan van aanpak te ontwikkelen. Het gaat hier zowel om de bouwkundige aanpak, als om de financiële uitwerking. De opdracht is een open opdracht, al zal duidelijk zijn, dat voor de uitvoering noodzakelijk is, dat instemming van de Algemene Vergadering en dat een bestuur het voor zijn verantwoording kan nemen.

In ieder geval betekent het besluit van de Algemene Vergadering het afscheid van de oorspronkelijke loodscommissie. De leden hiervan hebben met zeer grote inzet en met zeer grote deskundigheid ontzettend veel werk verzet. Hier past zeer grote dank namens de hele vereniging.

Voorzitter van de hele vereniging,
André van Oostveen



Van de redactie

Het jubileumfeest werd gevierd. De Pollux was van de Watergeuzen. Ze hadden het naar hun zin daar aan boord. Overal zaten ze: boven, beneden, voor en achter, nog net niet op de ra's.

In het donker werden we verwelkomd door Tonnie en Adrie. We kregen een goudschat mee om de nacht door te komen. En in de nacht waren er drankjes en happen en de muziek swingde en dansend feestten de geuzen in de noordelijke nacht, aan het IJ.

De jubileumcommissie mag tevreden zijn. Het spetterde op de Pollux. Ria van de Heijden doet verslag.

De extra Algemene Leden Vergadering van 29 oktober had het moeilijk met het bestuursvoorstel betreffende de loods en stemde het voorstel af. Jan Everts was een van de tegenstemers en vertelt in deze GEUS waarom. Onze voorzitter geeft zijn reactie daarop.

Er zullen in de nabije toekomst wijze besluiten genomen moeten worden. Wat de redactie verbaast is dat er altijd weer leden zijn die hun belevenissen als watersporter opschrijven en naar DE GEUS sturen. Ook in de afgelopen periode ontvingen wij van soms onverwachte zijde verschillende bijdragen. Natuurlijk zijn er schrijvers die we meer hebben gelezen in ons blad maar ook nieuwe namen komen we tegen. De redactie is erg blij met dit verschijnsel. Eigenlijk is er nooit gebrek aan kopij. Welke vereniging hoor je hetzelfde zeggen?

We nemen ook wel interessante stukken over uit andere bladen. Zo is er een stuk over het lozingsverbod dat per 1 januari 2009 erg actueel wordt, overgenomen uit WVActueel, het verenigingsblad van de WSV Amsterdam. De dagen worden korter. Om vijf uur is het al bijna donker. We gaan veel feestdagen tegemoet. En op 4 januari in het nieuwe jaar zien we elkaar weer in ons clubhuis aan de Diemerzeedijk. Dan kunnen we elkaar een Gelukkig Nieuwjaar wensen en de kopij voor de januariGEUS kunt u dan aan de redactie overhandigen.

De redactie wenst u allen warme en fijne kerstdagen en een rustige en veilige jaarwisseling.

Officiële mededelingen november 2008

Aspirant lid per 11 september 2008

Dhr. B. Bosman, Edmond Halleylaan 21, 1086 ZV Amsterdam,
T.: 020 7707565, E.: bbosman@computrain.nl, Eigenaar van
ms. Glissando 5.80 x 2.30 m.

Dhr. B. Vos, Romerkerkweg 39, 1943 EV Beverwijk,
M.: 06 30936979, E.: A.Vos@live.nl, Eigenaar van
zs Ichtus 8.20 x 2.30 m.

Dhr. F. Burger, Julianaplantsoen 112, 1111 XT Diemen,
M.: 06 23735130, Eigenaar van ms. Bösun 5.- x 1.80 m.

Aangemeld als lid

Dhr. P. Eken, Geerdinkhofweg 252, 1103 RA Amsterdam.
Dhr. F. Wasterval, Cruquiuskade 123, 1018 AM Amsterdam

Verhuisd

L.M. Greijer, Johan Huijsenstraat 40, 1087 LC Amsterdam, IJburg.
Remon Vlaardingerbroek, Treilerstraat 112, 1503 JL Zaandam.

Opgezegd

Mw. C. Deumers

Feest op de Pollux

Lustrumfeest 80 jaar De Watergeuzen op 11 oktober 2008

De Pollux lag er - gastvrij en uitnodigend - klaar voor..... Klaar om de 'jarige' Watergeuzen een fantastische avond te bezorgen. Dat gevoel kreeg ik tenminste toen Cees en ik uit de auto stapten en onze ogen de kade afzochten om ons onderkomen voor die avond te vinden. Die kade deed me denken aan een film uit de jaren 60: wapperende jassen en sjieke stola's rond iets voorovergebogen figuren die de milde wind trotseerden om hun uitgaansgelegenheid te bereiken. Bij voorbaat gaf ons dat al een opwindend gevoel! En dat gevoel werd werkelijkheid! Het werd een avond vol opwinding, nostalgie, saamhorigheid, praat- en dansplezier.



Een "onder ons-je"

Opwindend was het alleen al om het schip te betreden, de steile mooi houten trappen af te dalen (ach, nou ja....) en de sfeer in het schip te proeven. Een sfeer die ons natuurlijk wel heel bekend voorkwam, want scheeps is watersporters nu eenmaal op het lijf geschreven. We voelden ons dan ook al heel snel 'thuis', vooral met het eerste drankje in de hand.

Om nog maar niet te spreken van de consumptiemunten in prachtig goud verpakt (het vouwen van dit mooie doosje had Ria een, tijdelijke, vorm van RSI opgeleverd, begreep ik).

Maar de blije gezichten die Ria kreeg bij het overhandigen van dit doosje moet een hoop hebben goedgemaakt.....

Nostalgie: logisch als je clubgenoten tegenkomt die je dagen, maanden of jaren niet gezien hebt. Allerlei omstandigheden zorgen er nu eenmaal voor dat je elkaar een tijdje uit het oog verliest. Maar herinneringen ophalen en elkaar weerzien is (meestal) een heerlijke bezigheid. Dat bleek duidelijk uit de vele uitgestoken, wijd uitgespreide, armen, de hartelijke (3)zonen (uitzonderingen daargelaten), de brede grijnzen en rode, opgewonden, wangen. Je kwam bijna tijd tekort om iedereen te woord te staan, vóórdát Jan aan z'n openingstoespraak begon. Een toespraak die ons duidelijk maakte waar we konden dansen, de salsa leren of rustig konden bijpraten. En natuurlijk...hoe laat we van de tapas-gerechten konden genieten.



De Salsa-les

Saamhorigheid was er gewoon. Hoefden we niets voor te doen. Alleen aanwezig en onszelf zijn. Een heerlijk gevoel dat vaak alleen al werd bevestigd door het zwaaien naar een vriend(in) over de hoofden van de Watergeuzenmeute. Of het aanspreken van, voor jou totaal onbekenden (maar natuurlijk Watergeuzen). Soms was lachen naar elkaar al genoeg. En je dan verbonden voelen.

Ja....praatplezier in de kapiteinshut. Heel mooi, heel rustig en sfeervol, heb ik begrepen. Helaas was ik (zwak excuus natuurlijk) te laat boven om de mensen die ik nog had willen zien, te ontmoeten en spreken. Oorzaak: dansen! De band Los Mosquitos zorgde voor veel luister- en dansplezier. En ja ... als er te dansen valt... vergeten we nu eenmaal de tijd. Cees en ik hebben nog even gekeken bij de salsa-lessen, maar daar werd al zo fanatiek en 'hot' bewogen, dat we dat maar even hebben gelaten voor wat het was: een fantastisch zweterig, enthousiast en vrolijk worstelfestijn. Terugtrekken naar onze Mosquitos leek ons even een betere optie! Later probeerden we ons nog aan te sluiten bij de DJ-aanhangers, maar oh wee, het was er geweldig, swingend, heet envol. Dus bewogen we ons maar weer stilletjes (zonder tegenzin overigens) terug in de Mosquitos-ruimte.

Ik vergeet nog bijna de toespraak van onze Voorzitter, die uiteraard nog even verhaalde over de loods-perikelen, maar ons verder een fijne avond wenste. Het was voor velen ook misschien wel even fijn om de loods even 'daar te laten'. Volgens mij is dat aardig gelukt.

Oh ja, het Tapas-buffet: super goed geregeld. Voldoende voor iedereen, heerlijk van smaak, ruim de tijd om ervan te genieten en veel gezonde eiwitten om de dans- en praatspielen weer te inspireren!



De heerlijke tapas

"De Geus" november 2008

Moe, voldaan, volgeladen met vele gevoelens, gingen we tenslotte die steile trap op...de auto in...naar huis....in bed....om na te praten...en uitgeput en glimlachend in slaap te vallen.

Bedankt, jullie allemaal die dit heerlijke feest hebben georganiseerd!

Ria van der Heide-Leereveld

De Evenementencommissie

Het was een volle agenda in het laatste kwartaal van 2008. Zowel de sluitingtocht, het jubileumfeest op de Pollux en de nautische markt waren een groot succes.

De evenementencommissie wil daarom alle leden bedanken voor hun grote opkomst tijdens deze activiteiten.

Tijdens het feest op de Pollux waren er 183 bezoekers.

Na het feest stroomden mailtjes van de leden binnen met de melding dat zij genoten hebben van het jubileumfeest.

Wij zien elkaar weer op de nieuwjaarsreceptie.

Met vriendelijke groet,
De Evenementencommissie

Agenda

zondag 4 januari 2009

Nieuwjaarsreceptie 2009. Aanvang 13.00 uur

De ALV zei nee! Waarom en wat nu?

In de ALV die op 29 oktober is gehouden wilde het bestuur van de leden formeel toestemming vragen om de plannen waar bijna twee jaar aan gewerkt is en waar inmiddels al een groot bedrag aan uitgegeven is, nu snel te gaan uitvoeren. De plannen behelsden het slopen van de huidige loods aan de Diemerzeedijk en de vervanging ervan door nieuwbouw.

De leden hebben met een overgrote meerderheid deze plannen van het bestuur afgewezen.

Het is zinvol om even stil te staan bij de redenen die de leden schriftelijk en mondeling hebben gegeven voor deze afwijzing.

Deze kwamen er hoofdzakelijk op neer dat het bestuur niet aannemelijk heeft kunnen maken dat het opknappen van de huidige loods technisch en financieel onverantwoord zou zijn. Daartegenover heeft men verzuimd een goed onderbouwd plan voor de financiering en de exploitatie van de nieuwbouw op tafel te brengen.

Het bestuur voerde als argumenten tegen het opknappen van de huidige loods aan: ontbreken van een fundering, regelmatig water op de vloer en het moeten vervangen van de beschoeiing in de haven. Uit eerdere rapportages van de loodscommissie en uit het verslag van de externe adviseur is echter gebleken dat het ontbreken van een fundering en het regelmatig onderlopen van de vloer geen belemmeringen zouden zijn voor het opknappen. In De Geus van september 2008 is een kostenplaatje gepubliceerd van het opknappen: de "groot onderhoud optie". Door er grote bedragen in op te nemen die helemaal niets met het opknappen te maken hebben, is de indruk gewekt dat het opknappen financieel zo onaantrekkelijk was, dat als vanzelf de keuze op nieuwbouw zou moeten vallen.

Nu het plan van het bestuur voor nieuwbouw van de loods is weggestemd, moeten snel noodvoorzieningen in de loods worden getroffen om de veiligheid gedurende de komende winterperiode te waarborgen. Ik heb ook begrepen dat er om het neerzetten van schepen te vergemakkelijken houten steunen zijn weggezaagd en vervangen door steigermateriaal dat weggenomen kan worden. Dit soort wijzigingen in de constructie, die direct gevolgen hebben voor de veiligheid, zouden nooit zonder toestemming van het bestuur uitgevoerd mogen worden.

Er moet met spoed gewerkt worden aan een plan voor het gefaseerd uitvoeren van groot onderhoud aan de loods. Ondanks de grote problemen die dit meebrengt, moet het uiterste worden gedaan om een en ander zoveel mogelijk met de inzet van leden zelf te realiseren. Als externe arbeid moet worden ingeschakeld heeft dit meteen nadelige consequenties voor het winterbergingstarief. Er kan nu echter een realistische begroting van het groot onderhoud worden gemaakt doordat de uitkomst daarvan niet langer in een politiek krachtenveld hoeft te worden gebruikt. Vóór de komende ALV zou een goed plan met financiële onderbouwing moeten klaarliggen.

Als daar uit blijkt dat groot onderhoud toch zo veel gaat kosten dat het winterbergingstarief onverantwoord hoog zou worden, zullen wij onder ogen moeten zien dat onze loods afgebroken zou moeten worden. De Vereniging kan zich dan geen overdekte winterberging meer veroorloven.

Dat brengt mij op het volgende. Er zou een Meerjaren Onderhouds Plan (MOP) moeten komen voor alle havens, gebouwen en installaties van onze Vereniging. In dit plan moet voor een periode van tien jaar vooruit zo goed mogelijk zijn vastgelegd wat - per jaar - aan geld nodig is voor groot onderhoud aan - en vervanging van onze bedrijfsmiddelen. Elk jaar moet dit plan bijgewerkt worden. De havencommissarissen moeten het opstellen en de penningmeester bewaakt het. Het moet elk jaar in de ALV worden gepresenteerd en de leden moeten akkoord gaan met de uitgaven voor groot onderhoud en de investeringen voor het komende jaar. Via dit MOP krijgen de leden een beter inzicht in wat nodig zal zijn aan investeringen en groot onderhoud ook op wat langere termijn. De penningmeester moet kunnen aangeven wat dat voor gevolgen heeft voor tarieven op diezelfde termijn.

Het werken met zo'n MOP is een prima methode om de uitgaven aan groot onderhoud binnen een Vereniging helder in inzichtelijk te maken voor alle leden. Het bedrag dat wij als Vereniging jaarlijks sparen bestaat voor een groot deel uit de afschrijvingen op de investeringen die wij in het verleden hebben gedaan. Deze afschrijvingen zijn wel in de tarieven opgenomen, maar er staan geen echte uitgaven tegenover. Dit geld komt op de spaarrekening terecht. Er is echter een probleem. In boekhouderstaal gesproken schrijven wij af op de historische aanschafwaarde en niet op de vervangingswaarde.

Daardoor zijn de besparingen uit de afschrijvingen door inflatie meestal niet voldoende om latere vervanging van de afgeschreven investering te kunnen betalen. Door het werken met een MOP kan dit probleem zichtbaar worden gemaakt. De tarieven kunnen vervolgens worden aangepast om het toekomstige gat in de financiering te dichten. Je kunt daarmee voorkomen dat noodzakelijke vervangingen niet gedaan kunnen worden of moeten worden uitgesteld.

Ook heel nieuwe investeringen of verbeteringen, die soms veel geld kosten, moeten in zo'n MOP worden opgenomen. De penningmeester, die verantwoordelijk is voor het financieel beheer, kan beoordelen welke consequenties dit gaat hebben voor de exploitatie die gaat profiteren van de vernieuwing of verbetering. Dan kan een goede afweging gemaakt worden of een nieuwe investering of verbetering financieel haalbaar is. Hij kan rekening houden met de reserveringen die de betreffende exploitatie in het verleden heeft gespaard en wat het voor de toekomstige tarieven van die exploitatie gaat betekenen.

Jan Everts

Reactie van André op "ALV zei nee!"

Ik ben het met Jan Everts eens, er moet een Meerjaren Onderhoudsplan (MOP) komen. Maar anders dan hij, denk ik niet, dat een dergelijk plan alle problemen voorkomt. Ieder onderhoudsplan is gevoelig voor argumenten als "technisch en financieel niet onderbouwd" of "onverantwoord". Iedere MOP kan gebruikt worden om de ander te verwijten de gegevens zo te interpreteren, dat er alleen maar nieuwbouw uit kan komen, of, in het scenario dat Jan voorstaat, alleen maar afbraak. Laat ik teruggaan naar de feiten.

In het scenario nieuwbouw heb ik geen twijfels vernomen over de technische onderbouwing. Over de financiële onderbouwing zijn vele twijfels gerezen. Naar aanleiding van die twijfels heeft het bestuur voorgesteld om in een commissie, samengesteld uit de verschillende partijen, met een onafhankelijke voorzitter en ondersteund door externe deskundigen, de cijfers te onderzoeken. Indien aan de financieringskant of aan de uitvoeringskant niet aan nauwe marges voldaan zou kunnen worden, zou het plan ingetrokken worden.

Dit voorstel, om zo voor een zeer brede financiële onderbouwing en verantwoording zorg te dragen, is inderdaad afgewezen door Jan Everts en de meerderheid van de algemene vergadering.

In het scenario groot onderhoud zijn de twijfels vooral van technische aard. De inschattingen over de omvang en de noodzaak van onderhoud lopen ver uiteen. De inschattingen over de uitvoerbaarheid in werkplicht evenzeer. De inschattingen over aspecten als milieu en veiligheid ook. Het bestuur heeft op basis van zijn eigen inschatting uitgaande van zijn eigen verantwoordelijkheid voor de hele vereniging dit scenario afgewezen. Uit de stemming op de vergadering blijkt een duidelijke afwijzing van de inzichten van het bestuur. Die afwijzing zal ook zeker mede zijn ingegeven door het feit, dat het bestuur er vanuit gaat, dat bij nieuwbouw het tarief € 28 / m² kan zijn, maar in de onderhoudsvariant de eerste 10 tot 20 jaren aanzienlijk hoger moet zijn, om na het wegwerken van het achterstallig onderhoud te kunnen dalen.

Tot slot een klein citaat uit het stuk van Jan Everts: "Ik heb ook begrepen dat er om het neerzetten van schepen te vergemakkelijken houten steunen zijn weggezaagd en vervangen door steigermateriaal dat weggenomen kan worden. Dit soort wijzigingen in de constructie, die direct gevolgen hebben voor de veiligheid, zouden nooit zonder toestemming van het bestuur uitgevoerd mogen worden."

Ik heb geen jaartal kunnen vinden bij het bovenstaande feit, noch de namen van de uitvoerders. Het is in ieder geval zo lang geleden, dat Jan er zelf als oud-bestuurslid veel meer van moet weten, dan het huidige bestuur.

André van Oostveen

Ontmoet de dijkgraaf

De argeloze wandelaar of fietser die Durgerdam passeert, meent wellicht met een ingeslapen haventje van doen te hebben. Niets is echter minder waar. Op maar ook onderaan de dijk gonst het van bedrijvigheid en vrijwilligers doen er alles aan om Durgerdam zijn mainportfunctie te laten behouden. Eén van deze 'busy bees' is Johan, zelfbenoemd dijkgraaf dienstkring Diepolder inclusief uitwaterende sluizen. Vanaf zijn post op de dijk waakt zijn spiedend oog over ons en onze schepen. Kerntaak: erop toezien dat er geen illegale lozingen plaatsvinden of dito bootvluchtelingen aan land worden gezet. Daarnaast heeft het dijkonderhoud zijn voortdurende zorg.

Het gelukkigst voelt de dijkgraaf zich als hij plaats neemt achter het stuur van de machtige John Deere die speciaal is ingevoerd uit de Verenigde Staten waar alles nu eenmaal groter is. Als Johan, speciaal voor uw verslaggever, de tractor start, kan hij zich nog maar net verstaanbaar maken boven het imposante motorlawaaï.



"Kijk, als wij onze positie willen behouden, zullen we de zaken wel moeten onderhouden. Concurrerende havens in de regio als Schardam en Wijdenes liggen op de loer om onze koppositie over te nemen. Als het aan mij ligt, gaat dat niet gebeuren".

Met een korte ruk aan het gashandle ontketent hij het dieselbeest en niet veel later maakt Johan korte metten met de langharige grassen die keer op keer de dijk willen verwilderen.

"Voorheen deden we het met schapen (het gras kort houden, bedoelt Johan. redactie), maar dat beviel niet. Die beesten donderen alsmaar om op de schuinte en je hebt al met al meer werk met ze weer overeind te zetten. Vandaar dat we weer terug zijn bij de oude, vertrouwde tractor. Wel houden we nieuwe ontwikkelingen scherp in de gaten. Zo hebben ze in Zeeland, langs genetische manipulatie, een schaap ontwikkeld waarvan de poten aan de ene kant korter zijn dan aan de andere.

Toegegeven: zo'n Zeeuws dijschaap (ovis dicus) heeft een veel hogere aanvangstabiliteit, maar we wachten eerst de praktijktesten van Rijkswaterstaat af. Milieuvriendelijk is zo'n schaap zeker, al vinden mensen uit de stad het weer niks dat we ze in hun eigen eten laten schijten. Maar die kan je het nooit naar de zin maken."

Sierk van Hout

Lozingsverbod per 1 januari 2009

Uit WVActueel, het verenigingsblad van de Watersportvereniging Amsterdam, ontleent de redactie graag dit stuk van de hand van de voorzitter van de WVA: Pieter Smeekes. Hij zet een paar zaken op een rij. Vaartuigen met een lengte tussen 2,5 en 24 meter die na 15 juni 1996 zijn gebouwd en op de markt zijn gebracht voor verkoop of verhuur, dienen te voldoen aan de Nederlandse 'Wet Pleziervaartuigen'.

Artikel 3 lid 2 vermeldt dat pleziervaartuigen en onderdelen van pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren moeten voldoen aan de in bijlage i van de EG-richtlijn opgenomen essentiële eisen. Artikel 5.8 van de EG-richtlijn gaat over 'Het voorkomen van lozing'. Vaartuigen moeten zo gebouwd zijn dat verontreinigende stoffen (olie, brandstof enz.) niet per ongeluk overboord kunnen raken. Vaartuigen waarin toiletten zijn aangebracht, dienen te beschikken over reservoirs, installaties waarin tijdelijk menselijk afval kan worden opgeslagen. Bovendien moeten door de romp aangelegde afvoerbuizen zijn voorzien van afsluitbare kleppen. Concluderend kunnen we opmerken dat schepen gebouwd voor 1998 niet onder de 'Wet Pleziervaartuigen' vallen; deze behoeven dus niet te voldoen aan artikel 5.8 van de EG-richtlijn. Er is dus geen verplichting om te zorgen voor reservoirs of installaties conform artikel 5.8.

Maar... sinds 1970 geldt in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren een algemeen verbod op het lozen op oppervlaktewater. Voor de recreatievaart geldt voor huishoudelijk afval, bijvoorbeeld uit de gootsteen, dit verbod nog niet. In de toelichting staat dat een dergelijk verbod pas kan worden ingesteld wanneer aan de pleziervaart een oplossing is geboden voor het technische en vooral organisatorische probleem van het

zich ontdoen van huishoudelijk afvalwater, anders dan door deze in het oppervlaktewater te lozen. Anders gezegd; er moest eerst een netwerk van afgiftepunten worden gerealiseerd.

Dit netwerk is er nu en dekt Nederland.

Voor jachthavens met meer dan 50 kajuitboten geldt dat die conform het Besluit Jachthavens verplicht zijn om in 2009 over een walvoorziening voor het uitpompen van vuil water en/of het legen van mobiele (chemische) toiletten te beschikken. De WVA beschikt daarover. Omdat het technisch lastig is om aan boord van bestaande pleziervaartuigen al het huishoudelijk afvalwater (zogenaamd grijs water) op te slaan, beperkt het lozingsverbod zich tot het toiletwater (zogenaamd zwart water).

Per 1 januari 2009 mogen pleziervaartuigen geen toiletwater meer lozen op het oppervlaktewater ingevolge de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren. Dit geldt voor nieuwe en bestaande Nederlandse en buitenlandse pleziervaartuigen.

Om dit probleem op te lossen kunt u vaker aanleggen en aan de wal naar het toilet gaan, de aloude puts gebruiken (wat doe je met de inhoud van de puts?), een chemisch toilet of droog toilet aanschaffen of toch een vuilwatertank inbouwen.

Omdat er geen verplichting is voor schepen die gebouwd zijn vóór 16 juni 1998 om een opvang voor vuil water aan boord te hebben, kunnen waterbeheerders en de waterpolitie alleen ingrijpen wanneer ze iemand op heterdaad betrappen bij het lozen van toiletwater op het oppervlaktewater en dat is bijna ondoenlijk.

Pieter Smeekes

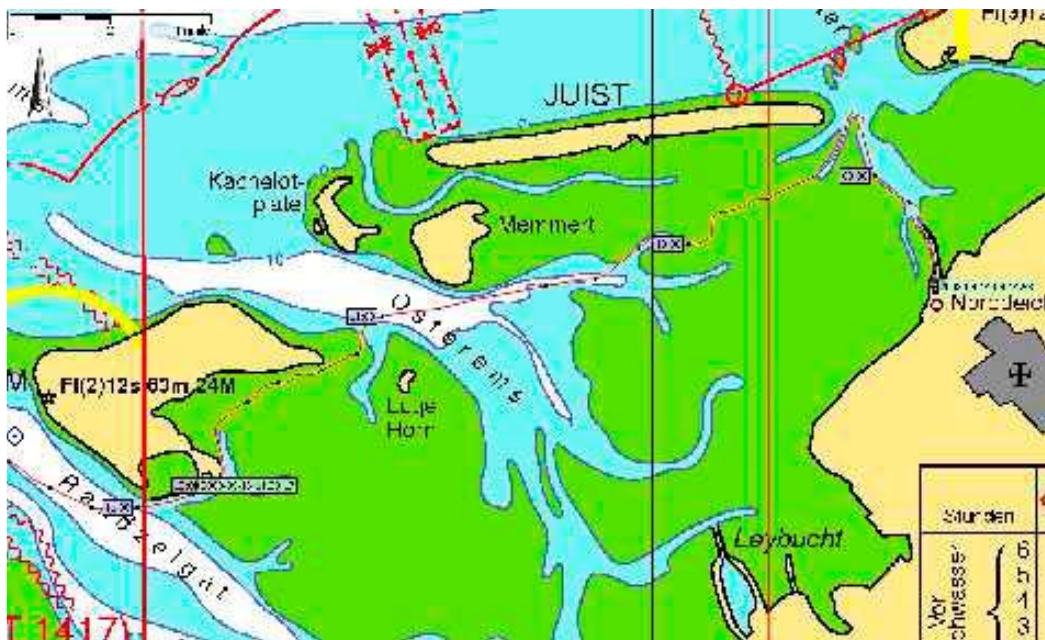
Ordnung muss sein

Op de kaarten van de Duitse Wadden staat, daar waar er prikken zijn aangegeven het bijschrift: "Bezeichnet 01-05 – 15-09". "Herumfrage" in diverse jachthavens leverde de interpretatie op dat de prikkenstraten na 15 september niet meer zouden worden onderhouden. Weghalen? Wie haalt er nou prikken weg!

Daar konden we ons iets bij voorstellen.

Op 15 september bevoeren we het Juister en daarna het Borkumer Wattfahrwasser. Vooral dat laatste was een beetje avonturieren want volgens de vaarwijzer van Jan Heuff kan de drempel bij de Osterems, varend van oost naar west, met het afgaande tij mee in het vaarplan slecht uitkomen. Weliswaar was het de 15e springtij maar de sterke oostenwind zorgde voor een verlaging van zo'n 5 dm.

Het viel allemaal wel mee. De minste diepgang die we peilden was 1.30m en we steken 1.20. Verder is het een heel grillig lopende kreek, waardoor je, als je één prik over het hoofd zou zien de kans loopt een stuk af te snijden waar dat niet kan. Maar dat alles maakt het wadvaren juist zo leuk!



Borkumer Wattfahrwasser



De prikkenkaart

Eenmaal in Borkum kwam een Duitse zeiler bij ons informatie inwinnen over dat Wattfahrwasser. Hij stak 1.40m en dus vertelde ik hem dat hij dat waarschijnlijk niet zou halen maar hij wilde het toch proberen; van west naar oost heb je immers het voordeel van het meelopende tij.

De volgende dag vertrok hij maar twee dagen later was hij weer terug. Nieuwsgierig naar zijn belevenissen vroeg ik hem of hij vast was gelopen maar dat was, zo vertelde hij, het probleem niet.

“Alles ging prima, steeds voldoende water en dus schoot ik lekker op. Tot halverwege er ineens geen prikken meer te bekennen waren, waar ik, volgens de kaart nog zeker 3 mijl prikkenstraat voor de boeg had. Vóór mij uit een op het oog maagdelijke, zij het wat onstuimige zee. Op die zee zag ik heel in de verte een betonningsvaartuig uit het zicht verdwijnen met aan dek een grote stapel boompjes. Contact maken per marifoon lukte niet. Ik kon dus niet verder en er zat niks anders op dan terug te keren langs de prikken die er nog wèl stonden. Maar het water was inmiddels zo ver gezakt dat ik moest ankeren om het volgende tij af te wachten. De hele nacht heb ik in de zenuwen gezeten dat ze ook deze prikken voor m’n neus weg zouden halen maar dat is gelukkig niet gebeurd”.



Prikken die er wél waren

Dus Wattfahrer opgepast: 15 september is ècht 15 september, Ordnung muss sein!

Ab Oskam
a/b Waltzing Matilda

Zuid-Hollandtrip, juni 2008

Het vaarseizoen komt bij ons wat moeilijk op gang. Maar eindelijk is het dan zover en besluiten we een rondje Zuid Holland te doen om er in te komen. Het vertrek is op vrijdag 06 juni 13.00h vanuit de Geuzenhaven. We beginnen aan de gebruikelijke weg naar het zuiden. Amsterdam-Rijnkanaal, Gaasp, Amstel, etc. Dat etc. dachten we. De brugwachter in Ouderkerk waarschuwt ons voor een stremming bij Vrouwenakker. De route wordt verlegd via de Kromme Mijdrecht en de Oude Rijn om naar Gouda te komen. Een omleidingsgebied wat wij nooit bevaren hebben, dus zijn we nieuwsgierig wat we aantreffen.

Onze eerste stop is Uithoorn waar op vrijdag markt en koopavond is. Wanda gaat nog wat fourageren voor het komende weekend. Vanwege de veranderde langere route wordt het morgen vroeg reveille. Het is zaterdagmorgen wat mistig op het water. Na het ontbijt melden we ons aan voor brugpassage. Een kilometer verder is de splitsing Amstel / Kromme Mijdrecht. We houden bakboord aan en komen op een bijzonder stuk vaarwater. Sterk kronkelend en rijkelijk voorzien van wuivende rietkragen, gele dotters, bloeiende waterlelie's en schitterende irissen langs de oever. Samen met de hogere boompertijen en struikgewas komt de herinnering aan de rivieren en kanalen in NoordFrankrijk bij ons op.

Na de schut bij Woerdens Verlaat verandert niet alleen de naam van het water in Grecht maar ook het landschap in het Hollandse groene hart. Wijdse gezichten over uitgestrekte groene polders met grote kudde's koeien in een heilig landschap. Na Blokhuisbrug en de openstaande keersluis varen we de Oude Rijn op richting Alphen a/d Rijn. Om bij de Gouwe de geplande route weer op te pakken. We overleggen waar we de nacht zullen door brengen. In Gouda hebben we niet zo'n zin.

Dan blijven er in die regio twee mogelijkheden over. De steiger voor de spoorbrug of de loswal van het industrieterrein. Maar bij Waddinxveen zien we opeens een schitterend oppertje dus is de keuze snel bepaald en gaan we voor de wal. Vanavond even bekijken hoe de stroom loopt op de Hollandse IJssel en op de Nieuwe Maas om in Delfshaven te komen. Het tij is bijzonder gunstig vanaf 09.00h tot 17.00h is de stroom uitgaand van Gouda tot Delfshaven.

De volgende morgen is de lucht niet kraakhelder maar het ziet er naar uit dat we daar niet lang op hoeven te wachten. Waar we dan ook gelijk in krijgen, dus gaat de kap over de kuip totaal open. Het is 28 km naar het einddoel voor deze dag en we hebben alle tijd om er te komen. We starten om 12.30h en als we van de wal loskomen gaan de lichten aan de brug meteen op rood/groen, dat is dus direct doorvaren naar de Julianasluis.

Als we de spoorbrug gepasseerd zijn horen we op de marifoon dat de kolk wordt gevuld vanaf de zuidkant. Dat houdt in dat de Perky's even opgejaagd worden zodat we met de schut naar de zuid meegaan. Zo als we al wisten hebben we de stroom mee. Met de gashandels in de stationaire stand in het werk gaan we met 10km/h richting Ijsselmonde. Veel te vroeg (15.00h) naar onze mening komen we op de Nieuwe Maas. Volgens onze Almanak 2005 schut de Parksluis op zondag na 17.00h. De stroom neemt ons vlot mee zodat een van de Perky's op nonactief gezet wordt, met 9km/h over de grond gemeten gaan we schommelend door het water. Als dit zo doorgaat hebben we kans op zeeziekte en zijn we te snel bij de sluis. Wanda besluit dan ook om maar eens te luisteren of er geluid van de sluis komt en roept aan. Antwoord van de andere kant: "we draaien gewoon, u heeft een oude regeling dus kom maar door." Dit is niet tegen dovemans oren gezegd. Het gehobbel op de rivier zijn we meer dan zat. De Perky's worden weer aan het werk gezet en op naar de sluis.

Na de schut gaan we door de Coolhaven naar Delfshaven onder de brug door naar de haven van watersportvereniging VLD.

Mijn beeld van Delfshaven was oude geveltjes zoals in de binnenhaven van Hoorn maar dit werd een desillussie. Veel nieuwbouw, galerijflats, een klein deel oude panden en historische zeilvaartuigen die voor de wal liggen. Wel veel informatie aan diverse gevels over het erfgoed en het belang van het pand, zoals het huis en de kerk van de Pilgrim Fathers, een groep religieuze separatisten afkomstig uit Engeland. Al deze info lezende kom ik tot de conclusie dat in de 17e eeuw de meeste nering in het destillatieproces en aanverwante activiteiten zat. Ook niet onvermeld mag de inval van de watergeuzen (1572) en Piet Hein's geboortehuis blijven. We zijn dus in het meeste bekende alcoholische centrum van Nederland. Een ons bekende familie heeft hier een restaurant, welk we dan ook met een bezoek vereren. Dus dat betekent laat te kooi gaan.

De zon wekt ons op een redelijke tijd en die hebben we dan ook vandaag. De afstand naar Delft is 20km en daar willen we aanmeren voor een bezoek aan het Oranje bolwerk. Bij aankomst is de Kolk een schitterende gelegenheid met een nieuwe steiger, gedekt met roosters en voorzien van electriciteitspalen. Volgens de medeliggers is er tot nog toe geen liggeld verschuldigd. Delft is een der oudste steden van het gewest Holland, ten tijde van de Hoekse en Kabeljauwse twisten behoorde de stad tot de laatstgenoemde groep. In de 15e eeuw had de stad al de omvang binnen de singels die het tot in de 19e eeuw behield. Een brand vernielde in 1536 het grootste westelijke deel van de stad met het raadhuis en beide parochiekerken. De ontploffing van een kruithuis in het noorden van de stad verwoestte in 1654 de delen die bij de brand gespaard waren. Wat inhoudt dat er geen gebouwen te vinden zijn van voor 1500. Voornamelijk neringen waren steeds de zuivelhandel, in de middeleeuwen ook bierbrouwerijen, lakenindustrie en scheepvaart, getuige de kamers van de Oost en West Indische Compagnieën. Ook het Delfts blauw had de bloeiperiode in de 17e eeuw. Midden 18e eeuw is er een economisch verval, maar een welgesteld patriciaat blijft in de stad gevestigd. Sinds het midden van de 19e eeuw zijn er vestigingen van nieuwe industrieën en uitbreidingen van woonwijken buiten de singels. Maar desondanks heeft de stad een bijzonder eigen karakter behouden. Dat is dan ook de reden om een dag langer te blijven.

Woensdagmorgen 11.15h vraagt "de Noorderzon", een zandschipper die naar de noord gaat een openingetje van de Hambrug. We besluiten direct van de wal te gaan om ook gebruik te maken van de opening. Achter de zandschipper aan gaat het slow en easy door Delft. Bij de Oostpoortbrug waar achter direct een bijna haakse bocht in de Delftse Schie zit, dreigt het fout te gaan. Als we de brug op enkele meters genaderd zijn geeft de schipper volle poring om door de bocht te komen. Het gevolg is dat er zoveel stroming tussen de muren van de brug ontstaat dat we in geen tijd dwars in het vaarwater liggen. De Perky's stevig in de flipstand zorgen er voor dat we niet tegen de muren komen en achteruit gaan. De brugwachster ziet het gebeuren en meldt via de marifoon dat ze even sluit voor het verkeer en dan weer opent. Op dit gebeuren na is de vaart naar Leiden een makkie door het Rijn-Schie kanaal waar veel watervogels, van enkele dagen tot enkele weken oud, de oevers bevolken. De bruggen openen zonder enig oponthoud. Na de passage van de Wilhelminabrug gaan we bakboord uit naar de passantenhaven vlakbij het centrum van de stad.

We zijn van voornemen om hier twee dagen te blijven om de stad te bekijken. Wanda heeft een stadswandeling te pakken gekregen die de Leidse Loper is genoemd, een cirkelvormige route die langs de meeste markante punten gaat. Het Academiegebouw, de Waag, de Burght en de statige herenhuizen langs het Rapenburg. De Hooglandse kerk een laatgotische kruisbasiliek en de 35 verschillende hofjes vertellen van een rijke en kleurige geschiedenis. Een rustige wandeling van 2 tot 2.5h of langer, afhankelijk van het terrasbezoek of je interesse in de gebouwen of geschiedenis.

Vrijdag, op de dag van vertrek, zijn de meteorologische omstandigheden een stuk minder dan voorgaande dagen. We vertrekken onder een grijs wolkendek om 10.00h richting brug om na twee passage's het Zijl naar bakboord in te draaien. Via de Kagerplassen, de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en de Riekerplas bereiken we de Nieuwe Meersluis. Na het schutten en het betalen van het doorvaartgeld gaan we verder door de Schinkel en de Kostverlorenvaart naar de Houthaven om het Afgesloten IJ op te gaan. Dit wordt bij de Javakade ook de gelegenheid om de Perky's hun verstuivers schoon te branden. Met een stevige snelheid varen we tot het begin van het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarna gaan we rustig naar de Geuzenhaven waar we om 15.15h arriveren.

Rondje Zuid Holland

Afstand	200.5 km	Doorvaartgelden	€ 14,75
Motoruren	25.8 h	Havengelden	€ 24,25
Brandstof	75 ltr.		

GerK.
190608

Blauw Hart

Dit artikel vonden we in het internetblad voor zeilers "Zilt". Paul Wolvekamp had ons gewezen op hun website: www.ziltmagazine.com/PDF/2008-zilt30.pdf. Voor allen die om het IJsselmeer geven een interessant artikel uit dit mooie blad.

Op 9 september was het symposium 'Het Blauwe Hart van Nederland' in Amsterdam. De derde bijeenkomst van een serie, georganiseerd door de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer.

Aanwezig waren alle belanghebbende natuurorganisaties, waterwetenschappers, de aannemers en projectontwikkelaars en 'de politiek'. Rede van het symposium? De ecologische verloedering van en de hap-snap besluitvorming rond het IJsselmeergebied. Doel van het symposium? Een gezamenlijk advies formuleren aan de overheid, die met een Beleidsnota IJsselmeergebied komt.

De bijeenkomst was in meerdere opzichten gedenkwaardig. Partijen die elkaar decennia te vuur en te zwaard bestreden over de Markerwaard, IJburg, Almeerse ambities en andere watervijandige plannen, zaten schijnbaar broederlijk op het podium en putten zich uit in het benoemen van gedeelde belangen, niet te missen kansen en de voordelen van geven en nemen. Tot elkaar veroordeeld, kwamen ze tot twee uitgangspunten:

1. Stop de juridische oorlog tussen bouwlustigen en natuurbeschermers die leidt tot bestuurlijke verlamming en een integrale aanpak frustreert.
2. Aanvaard een opdeling van het gebied in plekken die bouwers mogen volbouwen en stroken waar de natuur voorrang krijgt. Een doorbraak.

Toch klonk door alles heen een schrille toon. De oude helden van de behoudsvereniging wilden niet sterven voor ze hun achterban en hun vijanden in elkaars armen hadden gedreven. Het moest uit zijn met radicale 'not in my backyard' standpunten. Ze slaagden, maar het vertrouwen tussen de partijen leek verre van compleet. Zo hoorde de zaal Elco Brinkman (Bouwend Nederland) versluierd dreigen met verdere verloedering van het hele gebied als een deel ervan niet werd overgeleverd aan zijn betonlobby. Fred Wouters (vogelbescherming) eiste daarentegen in ruil voor gezamenlijk optrekken absolute garanties voor de overleving van trekvogels die van een 'natuurlijk' IJsselmeer afhankelijk zijn.

Andries Greiner (Toekomstagenda Markermeer-IJmeer) vond dat Almere best naar de landzijde zou kunnen uitbreiden. In de zaal stelden actievoerders uit het gebied rond het IJ-meer verbijsterd vast dat in het uit te brengen advies verstedelijking van hun gebied geen discussiepunt meer is. Dat zij hun achterhoedegevecht voor een natuurlijk open IJmeer wel moeten verliezen. Geofferd in ruil voor bescherming van natuurwaarden in het overige IJsselmeergebied.

Ecologische opwaardering van het IJsselmeergebied is mooi, het vooruitzicht dat het zuidelijk IJsselmeer zijn ruime aanzien zal verliezen stemt somber. Is er over tien jaar een symposium over verstedelijking langs de Houtribdijk als prijs voor het behoud van natuur en water elders?

De **Z**ilt bemanning

Nu weet ik het weer

Een weerbarstig zomertje hebben we dit jaar. En gelooft ú dat nou, dat de afgelopen 2 jaren de warmste waren sinds de tellingen begonnen? Er waait een frisse wind over Nederland en de regen valt met een maandhoeveelheid in één uur.

Trouw luisteren we naar de weerberichten. Op de radio, via de marifoon, naar de buurman in de haven. Dan hebben we nog de sms'jes op aanvraag, de navtex, het weerbericht bij het havenkantoor en sommigen zijn via de laptop aan boord ook nog voorzien van alles dat via internet binnen te halen valt. Kom daar maar eens uit!

En dan gebeurt het: er barst midden in het weekend een stevig onweer los, de beloofde 50 knopen wind komen er echt en er blijken heel veel bootjes buiten te zijn. De redders van de KNRM hebben er hun handen vol aan. Zijn al die watersporters nou zo eigenwijs? Moet je dan bij een opmerking over onweer in het weerbericht maar niet gaan varen, ook al is het prachtig weer - geen wolkje aan de lucht! - en de hele warme dag in de haven blijven liggen? Op het water is tenminste nog wat verkoeling te vinden.

Het zou zo handig zijn om naast al die informatie over het weer een verwachting te hebben voor de plek waar je zelf bent.

In Nederland kan het weer plaatselijk nogal verschillen zoals u ook wel eens gemerkt zult hebben.

En de redders van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij? Die houden het weer ook nauwgezet bij, via alle mogelijke systemen. Ze trekken daar alleen andere conclusies uit dan u en ik: het wordt Redding Maatschappij weer, we konden het wel eens druk krijgen. Of: het gaat 10 waaien, mooi om even een uurtje te oefenen.

Er is hoop. Die hangt samen met uw klokje en uw thermometer aan het schot in uw kajuit mooi te glimmen. De hoop heet: barometer. Vergeet u even die fraaie termen als "bestendig", "regen", "veranderlijk" en "storm", want daar heb je eigenlijk niet zoveel aan. Zet u de keukenwekker er even bij, en noteert u dan ieder uur de barometerstand. De clou zit hem namelijk in de verandering, niet in de stand. Als u een daling of een stijging constateert, kunt u wind verwachten. Na drie uur hebt u vier standen genoteerd en kunt u een trend zien. Daalt nu de barometer met een punt per uur, dan komt er windkracht 6 aan. Is de daling twee punten per uur, reken dan op windkracht 7. Bij een daling van 3 punten hoeft u niet meer te denken aan uitvaren. Ruimt u dan liever uw dek op en leg nog een extra lijntje aan uw boot, want er wordt minstens windkracht 8 verwacht. Een snel stijgende barometer duidt op een weersverbetering die met veel wind gepaard kan gaan.

Weet u het weer?

Michelle Blaauw - KNRM

Advertentie

Zeilmakerij **Watersleep.nl**

Maakt en repareert
Zeilen
Cabrioletkappen, huiken, dekkleden, wintertenten

Schouwstraat 18 Info@watersleep.nl
1023 CV Amsterdam www.watersleep.nl
Technisch: 020-468.2464 Offerte: 06-1499.5039

Advertentie

Alles voor op het water

Kroese Watersport

Herenweg 119 (viaduct) 3645 DJ Vinkeveen
tel. 0297-263390 fax 0297-266441

e-mail: info@kroesewatersport.nl
www.kroesewatersport.nl

Alle merken jachtlakken, antifouling, epoxyproducten
Bootaccessoires, koelkasten, kooktoestellen, zeilkleding, zonnepanelen

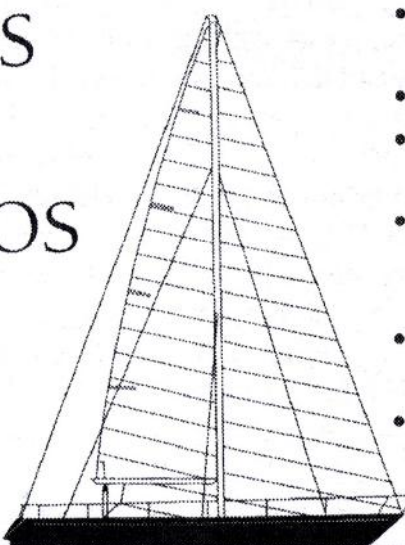
vetus[®]

Compleet programma

sikkens
Yachtpaints

HET ADRES
VOOR
ZORGELOOS
VAREN

ARTS
JACHTSERVICE



- Advies en scheeps-
onderhoud
- Schade reparaties
- Inbouw van scheeps-
electronica
- Levering van zeilen en
montage van rolfok
en reefgiek-systemen
- Levering en montage
van verstaging en vallen
- Levering en montage
van beweegbare
scheepsschroeven



Officieel Dealer
Lion Sails
Holland = kwaliteit!!!

Henry Dunantlaan 79, 1111 ZH Diemen
E-mail: arts.jachtservice@12move.nl

Tel/Fax: 020 693 02 83
GSM: 065 139 39 30



Ruime sortering van watersport artikelen

Watersport Oost
Middenweg 105-107
1098 AH
Amsterdam
Tel :020 - 6946 042
Fax :020 - 6945 595
www.watersportoost.com
info@watersportoost.com

Leden van de W.S.V. de Watergeuzen
10 % korting

openingstijden :

Dinsdag t/m Vrijdag 9.00 - 18.00
Zaterdag 9.00 - 17.00
Zondag en Maandag gesloten
's winters halfuur eerder gesloten