



“DE JUISTE KOERS”
Officieel orgaan van de
MARINE WATERSPORT VERENIGING
Opgericht 17 september 1949

Beschermheer:

Commandant der Zeestrijdkrachten Vice-Admiraal M.J.M. Borsboom

Dagelijks bestuur:

Voorzitter	: G.W.H. Klompenhouwer
Secretaris	: W.T. Hooijman
Penningmeester	: G.J. van Duijn
Commissaris materieel en havens	: R. Roukema
Ledenadministratie en 2 ^e Penningmeester	: M. van Kerkhof
2 ^e Secretaris	: A. Pen
2 ^e Commissaris Materieel	: E. Wierenga

Redactie:

Wim Hooijman

Verenigingsschip:

“Albatros” : 0223 - 652173
Het Nieuwe Diep 34d
1781 AD Den Helder

Dépendance:

“De Sloep” : 0227 - 581763
Nieuwe Haven 4
1778 LA De Haukes

Postbank - rekeningnr: 189337 t.n.v. de penningmeester M.W.V. te Den Helder
ABN-AMRO - rekeningnr: 474453421 t.n.v. de penningmeester M.W.V. te Den Helder

Correspondentie - redactieadres:

Marine Watersport Vereniging
Postbus 30
1780 AA Den Helder

Blad verschijnt 4X per jaar

Digitaal :

Secretariaat	: bestuur@marinewatersport.nl
Redactie	: bestuur@marinewatersport.nl
Website	: www.marinewatersport.nl

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
MEDEDEDELING AAN LEDEN	2
VAN DE VOORZITTER	3
REDACTIONEEL	4
WEDSTRIJD VERSLAGEN.....	4
HYDROGRAFISCHE PUBLICATIES	13
BESTUURS MEDEDELINGEN	13
UIT DE STAATSCOUTANT.....	14
JAMMER.....	15
DICHT EN EINDE VERHAAL	16
KENT U DEZE AL!!!!!!	17
ZEILTOERTOCHT MWV 2013	18
BINNENGEKOMEN BERICHTEN	20
VAN DE EVENEMENTENCOMMISSIE.....	21
VAN HET BESTUUR	21
ALS HARINGEN IN EEN TON.	22
FROM ROLLS-ROYCE STAFF MAGAZINE.....	27
FORMULIER – VERZOEK TOT AFSCHRIJVING.....	28

MEDEDEDELING AAN LEDEN

Opzeggen lidmaatschap door het lid kan slechts geschieden tegen het einde van het verenigingsjaar en met inachtneming van een opzegtermijn van 4 weken (verenigingsjaar is van 1 januari - 31 december).

Opzeggen dient schriftelijk te geschieden bij het secretariaat, Postbus 30 1780 AA Den Helder.

Zie ook artikel 7 van het Statuut van de vereniging.

VAN DE VOORZITTER

De dagen worden korter, de temperatuur zakt langzamerhand en de eerste nachtvorst, zij het in lichte mate, heeft al plaatsgevonden en voor u ligt de laatste editie van het cluborgaan voor het jaar 2012.

Het is een tijd van reflectie, over hetgeen zich het afgelopen jaar en dan met name, in ons verenigingsleven, zich gedurende het vaarseizoen heeft voorgedaan. Die reflectie, door bestuur en leden, draagt ertoe bij dat lering getrokken kan worden uit hetgeen heeft plaatsgevonden.

Maar het is eveneens de periode dat vooruit gekeken moet worden naar het komende jaar en dus vaarseizoen, waarbij de gevolgtrekking uit die reflectie een belangrijke bijdrage levert bij het bepalen van een verantwoorde toekomstvisie.

Ik kan hierbij aangeven dat het bestuur het oog alweer gericht heeft op het komende jaar en vaarseizoen maar ook dat het benieuwd is naar uw reflectie en mening, want zoals aangegeven draagt dit bij tot het bepalen van die verantwoorde toekomstvisie.

Een voorbeeld van reflectie, door het bestuur, is bijvoorbeeld dat onze vereniging een "vast" bestand aan medewerkers heeft, die op basis van vrijwilligheid zich op uitermate goed inzetten voor de doelstelling van de vereniging.

Het bestuur koestert en waardeert die medewerkers ten zeerste maar realiseert zich eveneens dat het de vrijwillige bijdrage door de leden voortdurend moet stimuleren!

Mijn verzoek langs deze weg aan u is dan ook, mocht u verbeteringen, suggesties of aanbevelingen hebben, geef dit mondeling, schriftelijk of via email aan bij het bestuur.

Rest mij, om u en uw naasten, Prettige Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar toe te wensen.

Gerwil Klompenhouwer
Voorzitter



REDACTIONEEL

Voor u ligt het laatste mededelingenblad van 2012. Hopelijk gevarieerd van onderwerp zodat u het met genoegen zult lezen. Na dat de vorige editie was uitgekomen bleken er toch mensen te zijn die mij wilde helpen met het schrijven van een stuk voor dit blad. Hiervoor hartelijk bedankt en ik hoop dat er meer lezers zijn die dit voorbeeld volgen.

Over reacties betreffende het stuk "Dichte en einde verhaal" in het vorige blad had ik niet te klagen. Meer mensen dan ik dacht hebben het blad gelezen en reageerden verschillend op dit stuk. Verderop in het blad wordt hier nogmaals op ingegaan.

Interessant is dit keer artikel "Jammer" over het gebruik van elektronische gegevens tijdens het zeilen. Verder staan er diverse aankondigingen in het blad. Vergeet niet deze te noteren in uw agenda.

Een van de gezelligste maanden van het jaar is toch wel de decembermaand. Drukte alom met Sinterklaas, Kerst en de Jaarwisseling. Het eerste evenement is al geweest en de andere twee zitten er aan te komen. Ik wens u hele fijne feestdagen en een prettige jaarwisseling



Wim Hooijman
De Redactie.

WEDSTRIJD VERSLAGEN

MWV VERSUS WVA BURGEMEESTER POST BOKAAL AMSTELMEER 15-EN 16 SEPTEMBER 2012

Deze inmiddels traditionele wedstrijden tussen de beide zusterverenigingen, dus burens op de Haukeshaven, worden sinds 1987 in de Centaurklasse op het Amstelmeer gezeild. De toenmalige burgemeester Post van het voormalig eiland Wieringen, stelde deze bokaal, eigenlijk een tinnen schaal, ter beschikking voor deze wedstrijden die door de toenmalige voorzitters van beide

verenigingen, wellicht onder het genot van een goed gevuld glas en een positief gesprek, werden besproken en afgesproken.

Dit jaar was het de 26^{ste} keer, een unieke gebeurtenis.

De organisatie, het plannen van een datum, vrijwilligers benaderen, de kantine mobiliseren, een wedstrijdcomité samenstellen en de wedstrijd leiden wordt om en om door de MWV en de WVA geregeld. De laatste jaren wordt zelfs door de organiserende vereniging op beide dagen een gratis lunch geserveerd, uiteraard voor de vrijwilligers en de zeilers. Dit om de saamhorigheid te vergroten en te verstevigen.

Natuurlijk worden de zeilteams afzonderlijk door MWV en de WVA samengesteld. Al moet er wel worden bijgezegd dat het in deze tegenwoordige tijd niet altijd gemakkelijk is om 2x7 teams aan de start te krijgen.

De MWV heeft 12 Centaurs en de WVA 2 Centaurs die door loting worden verdeeld.

In afgelopen 26 jaar wist de MWV meermalen deze wedstrijden op haar naam te schrijven, logisch natuurlijk, de MWV-zeilers hebben veel meer ervaring in deze jachten, onder ander door de zomeravondcompetities, dan de zeilers van WVA die merendeels kajuitjachten bemannen.

Edoch. In 2011 wist de WVA de Burgemeester Post bokaal met ruime overmacht te winnen. Een terechte trotse zege.

Dit jaar had de WVA de organisatie. De MWV had het dus emakkelijk, alleen de jachten leveren. Jammer genoeg konden 2 Centaurs van de MWV door mankementen niet meedoen, maar met de twee van de WVA waren toch 12 boten beschikbaar. Alleen was het sneu, eigenlijk heel vervelend, want zaterdag wist de MWV geen 6^{de} team aan de start te krijgen. Een nare situatie dus. Gelukkig kwam zondag de familie Wijngaarden, 3 grote broers en een zoon, in actie. Het 6^{de} team kwam daardoor zondag alsnog aan de start.

Zaterdag: Drie races waren gepland en zijn ook gezeild. Voor de lunch, die werd genoten bij de WVA, één race en na de lunch nog twee. De windsterkte ZW 4 Bf met af en toe een vlaag richting 5. De eerste race werd door de jongste zeilers van de WVA, Michel Boersen en Joost Dijkstra, gewonnen. Race 2 en 3 schreef, ook een jonkie, de MWV-er Daan Bakker met zijn fokkenmaat en schoonvader

De juiste koers naar uw nieuwe keuken!



U kiest voor kwaliteit, vakmanschap, design én groots voordeel!

Bij Grando Keukens gaan kwaliteit, vakmanschap en betaalbaar design altijd hand in hand. Met een ruime keuze uit vier verschillende collecties, vindt u bij Grando gegarandeerd de keuken van uw dromen.

Grando Keukens Den Helder
Ravelijncenter 29 (Tussen Beter Bed en Gamma),
tel.: 0223-668680, grando.nl/denhelder of volg ons
op [facebook.com/grandokeukensdenhelder](https://www.facebook.com/grandokeukensdenhelder)



grando.nl

Helemaal mijn smaak!



KOOPAVOND: MAANDAG T/M VRIJDAG 'S AVONDS OP AFSpraak OPEN

Martin Verkerk op zijn naam. Daan deed goede zaken voor de MWV, want in race 1 was hij ook al tweede.

Zondag: Volgens het programma één race voor de lunch en de tweede en tevens de laatste na de lunch, die net als zaterdag voortreffelijk door de WVA werd opgediend.

In verband met de verwachte toename van de wind in de middag, besloot het wedstrijdcomité beide wedstrijden achter elkaar 's morgens te zeilen, een verstandige beslissing. De wind was wederom 4Bf uit zuid-westelijke richting.

Net als zaterdag werd ook zondag in alle rakken door de zeilers van de WVA en de MWV sportieve strijd geleverd voor de beste posities en plaatsen.

Door een aanvaring zaterdag in race 2 met lichte schade als gevolg, moest de Centaur van de WVA zich reglementair uit deze wedstrijd terugtrekken. Zo zijn de <DE REGELS VOOR WEDSTRIJDZEILEN 2009 – 2012>.

Andere protesten werden of door de zeilers ingetrokken of door het protestcomité niet ontvankelijk verklaart.

Beide races werden weer door de MWV-er Daan Bakker met zijn bemanning gewonnen. Totaal had deze slimme jonge zeiler een 2^{de} en vier 1^{ste} plaatsen op zijn conto en dus op de MWV bijgeschreven. Bijna ongehoord.

Nog een bijzonderheid. Bijna alle zeilers startten over bakboord, de meest veilige methode. Maar Daan Bakker startte steeds over stuurboord en zag kans om voor de over bakboord startende jachten voorlangs te kruisen. Gedurfd en daardoor al een voorsprong op de rest van het veld in het begin van deze races. Slechts één keer mislukte het en moest hij bakzeil halen, maar kwam weer sterk terug in die wedstrijd.

Bij deze wil ik nog eens sterk de nadruk opleggen over de jongste zeilers van de MWV. Niet alleen Daan Bakker, maar ook het aankomend talent Sven Wijngaarden met zijn fokkemaat op de zondag Thomas Izaksson, zeilde met goed resultaat en zal de komende jaren steeds vaker in de voorste regionen eindigen. Zo zijn er nog wel een paar van die jeugdige zeilers en zeilsters die nu al goed zijn, maar doordat de meeste van hen op zaterdag een (bij)baan hebben om het zakgeld en/of studiegeld aan te vullen, zien we ze niet op dit soort wedstrijden en daardoor geen ervaring kunnen opdoen.

EERLIJKE KEUKENS EERLIJKE PRIJZEN

Dat staat als een paal boven water!

Een Svea keuken is helder, eerlijk, uiterst eigentijds en bovenal stijlvol. Je vindt wat precies bij je past, je kiest wat je wilt, je krijgt wat je werst. Heel eenvoudig. Alles kan, alles mag. Jij bent uniek, en je keuken past precies bij jou.



€ 3.978,-



€ 4.495,-



€ 5.995,-



Svea Den Helder

Ravelijncenter 31 (Naast Beter Bed), tel.: 0223-661650,

Open: ma 13.00 - 17.30, di, wo, vr 09.00 - 17.30,

do 09.00 - 21.00, za 09.00 - 17.30

denhelder@sveakeukens.nl

facebook.com/sveakeukensdenhelder

sveakeukens.nl/denhelder



We moeten ze wel blijven koesteren en aanmoedigen. Als één van de oudste (1939), zo niet de oudste (wedstrijd) zeiler van de MWV, wil ik dit nog eens goed onderstrepen.

Al met al hebben we plezierige en sportieve wedstrijddagen gehad met schitterend weer en wind.

De prijsuitreiking. In het clubgebouw van de WVA. Vooruitlopend was de mening van ons zeilers dat het er om zou spannen, welke vereniging de Bokaal zou winnen.

Na een inleidend praatje van de wedstrijdleader, Sjoerd van den Werf, nam de (nieuwe) voorzitter van de WVA, Peter Oudhuis, het woord. Na een kort maar spannend voorwoord meldde hij dat de WVA de Burgemeester Post-bokaal had gewonnen. Een gejuich van de WVA-zeilers en een flink applaus van de MWV-zeilers en uiteraard onze felicitaties.

Sjef van Opstal, de voorzitter van de MWV-wedstrijdcommissie en tevens ons teamoudste bedankte alle zeilers, zowel de WVA als de MWV voor het sportieve zeilen en de WVA als geheel voor de goede wedstrijden door de wedstrijdcommissie en de gastvrijheid in het algemeen.

Na nog wat heen en weer gesprekken, met het bekende 'maar en in mijn geval', verlieten de MWV-zeilers het WVA-clubgebouw 'De AAK' met de stemming van; "Goh, hebben die gasten nu twee keer achter elkaar gewonnen"!?!

Nogmaals, we hebben met z'n/ons allen lekker gezeild en dat is het voornaamste.

Máárrrr, edoch!!!. 'Wie geen fouten maakt doet niets'. Wie kent niet deze bekende uitspraak. Wat bleek. Sjef van Opstal had, zoals hij dat zelf beschreef, een licht tintelend gevoel in zijn onderbuik en met dat gevoel is hij na thuiskomst de uitslagenlijst nog eens kritisch gaan bekijken en kwam na een grondig narekenen tot de conclusie dat het WVA-wedstrijdcomité 38 punten van een WVA-zeiler niet had meegeteld. Een wat pijnlijke verrekening en vergissing. Telefonisch de WVA snel ingelicht en binnen 'no time' werd de fout erkend en een excuusmail met een dikke felicitatie aan de MWV, verstuurd. De Burgemeester Post Bokaal (schaal) werd nog de zelfde middag persoonlijk door de WVA-wedstrijdleader Sjoerd van den Werf

bezorgd bij de beheerder van de MWV-dependance 'De Sloep', Fred Hoff met nogmaals een welgemeend 'SORRY'.

Sneeu voor de WVA-zeilers, ze werden even blij gemaakt met de bekende 'dooie mus'.

Uiteindelijk heeft de MWV de Burgemeester Post Bokaal prijs 2012 gewonnen. Met 185 om 210 punten. **Gefeliciteerd.**

Ruud van Leerdam MWV-zeiler.

SLUITINGSWEDSTRIJDEN -2012 **BELEVENIS VAN EEN SLOEPZEILER**

Deze traditionele wedstrijden worden altijd in het eerste weekend van september gehouden en inmiddels al voor circa de 55^{ste} keer. Een unicum dus.

Uiteraard had het AVOM-zeilteam zich ingeschreven, wij moesten de 1^{ste} plaats van 2011 verdedigen, een ongeschreven wet.

Dit jaar kwamen 8 sloepen aan de start, een verbetering t.o.z. van 2011, een vooruitgang dus. Maar nog niet helemaal tevreden, want de Koninklijke Marine had 12 WR1-sloepen ter beschikking gesteld. Volgend jaar zullen we als MWV-bestuur en als sloepschippers meer aan de weg moeten gaan timmeren om al deze prachtige sloepen op het water te krijgen.

Buiten de sloepen om zeilen er in deze wedstrijden ook kajuitzeiljachten en de 5.60 meter lange Kolibri-klasse mee. Totaal 3 afzonderlijke klassen die om de 5 minuten starten. Het starten wordt door de wedstrijdcommissie vanaf de dijk doormiddel van vlaggen en geluidsignalen geregeld. Tevens wordt een bord getoond welke baan moet worden gezeild. (baan 1 t/m 8)

Jaap Hart, onze zeilmentor van vele jaren her, kon al door gezondheidsproblemen in 2009, 2010 en 2011 niet meedoen. Helaas is hij dit jaar is aan deze ziekte op 23 juli overleden. Jaap zal er nimmer meer bij zijn. Wij zullen hem altijd blijven missen.

Zaterdag 1 september.

Wij waren tegen zevenen op de marinehaven om de door de wedstrijdcommissie toegewezen (loting) sloep (zeilnummer 413) leeg te hozen en te tuigen. Het optuigen moet je eigenlijk 1½ uur voor

uittrekken. Vooral de masten goed zetten is bijna het allerbelangrijkste, want als deze voor jou perfect staan, zeil je ook beter. Ook bij deze sport zit het 'tussen je oren'. Wij verlieten als eerste de jachthaven, wij wilden tijdig buiten zijn. De sloepen starten als eersten en volgens het programma was dat om 09:40 uur.

Omdat de wind vrij zwak was en het om 09:15 uur hoogwater zou zijn, stond er nog een vloedstroom. Om bij de startpositie te komen moesten we vanuit de haven tegen deze stroom opboksen. Gelukkig kwam de wind uit het zuidwesten, dus we kwamen op tijd bij de startlijn, die tussen de boeien T3 en KM-Zeil ligt.

De startprocedure bestaat uit 4 gedeelten n.l.;

Waarschuwingsein: Klassenvlag + geluidsein, 5 minuten voor de start.

Vorbereidingssein: Vlag P + geluidsein, 4 minuten voor de start.

De regels voor wedstrijdzeilen zijn dan van toepassing.

Vlag P neer + geluidsein, 1 minuut voor de start.

Start: Klassenvlag neer + geluidsein, 0 minuut voor de start.

Het is de bedoeling en de kunst om net na dit sein op snelheid en een gunstige positie over de startlijn te zeilen. Ben je te vroeg, dan moet je terug om opnieuw te starten zonder de andere sloepen te hinderen. Eigenlijk heb je dan je wedstrijd al een beetje verknald.

Race 1: (Baan 8; boei T1, T5/MH2, MH4/M1, T3, T5/MH2, MH4/M1, Finish)

Wij hadden een prima start en konden al kruisend naar de eerste boei (T1) een voorsprong opbouwen en hielden die vast tot de finish. Bingo. Eerste gewin is kattengespin!!

Race 2: (Baan 4; boei T2, T4, Wrakton Wierhoofd, T3, T2, T4, Wrakton Wierhoofd, Finish)

Deze start was voor ons matig maar toch konden wij de eerste boei (T2) samen met nog twee sloepen voor de rest van het veld ronden. I.v.m. een ebstroom die tegen was kozen wij voor een route dicht langs de wal van Texel. Te dicht want met een akelig gevoel liepen wij vast op een zandbankje. Ondanks verwoede pogingen om met roeiriemen ons los te drukken bleven we vast zitten. Een RIB moest ons lostrekken. We hebben de race daarna wel uitgezeild. Een laatste plaats was het resultaat. Een flinke domper dus.

Zondag 2 september.

Race 3: (Baan 6; boei T1, T4, T7, Wrakton Wierhoofd, T3, T4, T7, Finish)

Ook deze start was scherp en gingen met voorsprong over de startlijn. We bleven op kop en hadden een flinke voorsprong opgebouwd tot bij de finish. Een 1^{ste} plaats kon ons niet ontgaan. Edoch, twee honderd voor de finish ronden wij nog een boei (Wrakton Wierhoofd) die niet in de laatste ronde in de baanlijst vermeld was. Stomme beginnersfout, want daardoor kon de nummer 2 sloep, die deze fout niet maakte, net voor ons finishen. Een 2^{de} plaats dus. (knarsetandend)

Race 4: (Wederom baan 8)

Wij hadden wat goed te maken. Twee miskleunen in twee races was wel genoeg.

Ook deze start was goed en halverwege de race lagen wij weer op kop en behielden die tot de finish, met een flinke voorsprong gingen wij over de lijn.

Voor het klassement was die laatste plaats in de 2^{de} race fataal. Wij werden daardoor 2^{de} in het eindklassement.

Tijdens de prijsuitreiking in het clubschip van de MWV, werd de enorme wisselbeker, die wij in voorgaande jaren al 7 keer hadden veroverd, nu aan het winnend team 2012 uitgereikt. Zij waren de beste van de 8 sloepen. Een welgemeende felicitatie van ons AVOM-zeilteam.

Al met al was het een schitterend zeilweekend, prachtig weer en een mooi windje. Dat betreft kon het niet beter.

De AVOM-zeilploeg bestond uit Kees Reus, Cees Hogervorst, Ben Reus, Jan Schouwink, Merijn Dalmaijer, Fred Wijma (kwam vanuit Meppel over) en Ruud van Leerdam.

Ruud van Leerdam.
Sloepzeiler.

**Dubieus: De spits van het team van de tegenstander
afbijten**

HYDROGRAFISCHE PUBLICATIES

Mededeling verschijningsdatum **1800-serie** in 2013

Met ingang van 2013 zal, in afwijking van voorgaande jaren, **de 1800-serie niet meer in z'n geheel in het voorjaar worden uitgegeven.** Dit wordt veroorzaakt door bezuinigingen binnen Defensie en door grote wijzigingen in de verkeersscheidingstelsels op de Noordzee.

Voor 2013 betekent dit het volgende:

1. De edities van 2012 blijven geldig totdat een nieuwe editie verschijnt. Het is derhalve belangrijk dat alle in 2012 uitgegeven 1800-kaarten via Berichten aan Zeevarende (BaZ) bijgewerkt worden totdat de nieuwe editie verschijnt.
2. Kaart 1801 (Nederlandse kust) verschijnt naar verwachting per 15 juni 2013, dit is gerelateerd aan de veranderingen op de Noordzee met ingang van 1 augustus.
3. De kaarten 1811 (Waddenzee west) en 1812 (Waddenzee oost) zullen naar verwachting in de zomer van 2013 worden uitgegeven.
4. De overige in 2012 gepubliceerde edities verschijnen niet nieuw in 2013 vanwege beperkte productiecapaciteit maar blijven volop leverbaar.

Met het oog op bovenstaande en de eigen veiligheid wordt het belang benadrukt dat de kaartgebruikers hun kaarten wekelijks bijwerken met de gegevens uit de BaZ, te vinden op www.hydro.nl

BESTUURS MEDEDELINGEN

6 Januari 2013 is er van 15.00 tot 17.00 uur weer een

Nieuwjaarreceptie

op het clubschip Albatros.

Het bestuur nodigt u hiervoor uit.

Nr. **19758** 28 september 2012**Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 24 september 2012, nr. IENM/BSK-2012/180927, tot wijziging van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 in verband met opheffing van een snelvaargebied bij Den Helder**

De Minister van Infrastructuur en Milieu, Gelet op artikel 8.06, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement; Besluit:

ARTIKEL I

In artikel 1, eerste lid, van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 vervalt onderdeel d.

TOELICHTING

Onderhavig besluit strekt tot wijziging van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995. In dat besluit heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu als bevoegde autoriteit van de Rijkswateren, op grond van artikel 8.06, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement vaarwegen of gedeelten daarvan aangewezen waarin een snelle motorboot sneller dan 20 kilometer per uur ten opzichte van het water mag varen. In januari 2007 is de planologische kernbeslissing Derde Nota Waddenzee vastgesteld. Daarin is als 'beslissing van wezenlijk belang' opgenomen dat 'het bestaande snelvaargebied bij Den Helder wordt gesloten'. Tot op heden is geen invulling gegeven aan deze beslissing. Met dit besluit wordt dit hersteld en zal het snelvaargebied bij Den Helder worden opgeheven. Met inachtneming van de zogenoemde vaste verandermomenten zal met ingang van 1 januari 2013 het snelvaargebied bij Den Helder zijn opgeheven. Dit besluit brengt geen lasten met zich voor burgers en bedrijfsleven, noch leidt dit besluit tot een verhoging van de uitvoeringslasten aangezien de handhaving hiervan zal worden gerealiseerd binnen de bestaande patrouilles van Rijkswaterstaat en de politie. *De Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

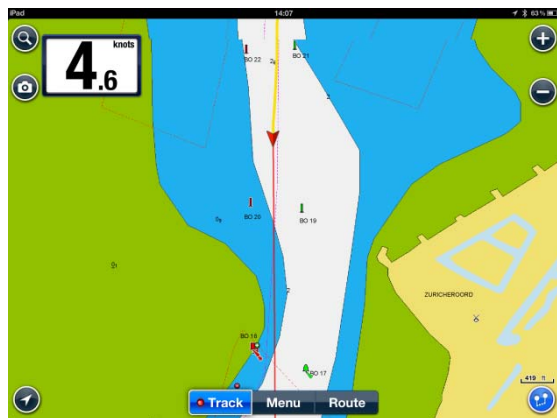
2 Staatscourant 2012 nr. 19758 28 september 2012

JAMMER.

Op vrijdagmiddag 7 september 2012 rond 17.00 uur, vertrok de Debbie met haar bemanning voor een tocht naar Engeland. Ruim voor die tijd was de reis voorbereid. De weersverwachtingen op korte en lange termijn werden bekeken, voldoende proviand aan boord, kleding- en reddingsmiddelen gecontroleerd en nieuwe waterkaarten waren aangeschaft. Klaar voor de overtocht,



maar eerst nog even naar Oudeschild om vandaar de volgende ochtend met uitgaand tij naar de overkant te gaan. De volgende morgen bleek echter dat later die week de wind op de Noordzee zou toenemen naar 7 á 8Bft. Dan wil je niet aan de overkant zitten en de oversteek terug maken en dus moest er helaas een andere keus gemaakt worden. Terschelling werd het en vervolgens wat havens aan het IJsselmeer, dan IJmuiden en indien het weer het toe zou laten buitenom naar Den Helder. Naast de vaste waterkaarten was er



ook een iPad3 met de laatste versie 3.2.3. van Navionics digitale waterkaart UK&Holland HD aan boord. Met een heerlijk windje vertrokken we naar Terschelling. Het zicht was uitstekend, maar daarnaast gebruikten we enthousiast alle applicaties van de kaartplotter op de iPad.

Tot in de Blauwe Slenk.....! De navigator die bij de kaartentafel de

plotter volgde liet met geschrokken stem weten dat we naast de boeien gingen varen en weldra zouden vastlopen. De roerganger volgde echter nauwkeurig het door de boeien aangegeven vaarwater. Foutje van de digitale kaart! Hetzelfde constateerden wij in de Boontjes, waar de boeien ook niet op de juiste plaats t.o.v. de onderliggende kaart lagen. De kaartplotter was ingesteld op de zogenaamde 2-meter grens. Dus vaarwater met minder dan 2 meter diepgang is blauw gekleurd. Verder bleek dat de digitale waterkaart van Navionics Europe West op een aanwezige iPhone wel de juiste gegevens weergaf. Natuurlijk is bekend dat de vaste kaarten leidraad zijn bij het navigeren. Maar met slecht zicht varende in nauwe, slingerende geulen zoals op de Waddenzee is de kaartenplotter een geweldig hulpmiddel. Maar er 100% op vertrouwen? Niet meer dus. Later bleek dat de eerdere weersvoorspelling niet uitkwam. De rest van de week kwam er niet meer dan 5 Bft op de Noordzee. We hadden dus kunnen oversteken, maar dan hadden we het hiaat in de digitale kaart niet gevonden en was dit artikel niet geschreven. Later na binnenkomst heb ik de opgemerkte tekortkomingen en fouten in de kaart doorgegeven aan Navionics, die mij toezegden e.e.a. te zullen onderzoeken en eventueel te corrigeren in een komende update van de software.

Johan Schaap

Dubieus: De zoekfunctie niet kunnen vinden.

DICHT EN EINDE VERHAAL

In het vorige mededelingenblad stond een stuk over het gebrek aan vrijwilligers in de vereniging.

Ik heb hier positieve en negatieve reacties op gekregen. In hoofdzaak kwamen deze van de nu aanwezige vrijwilligers. Variërend van het blad wordt ook door "buitenstaanders" gelezen en wat moeten zij er wel niet van denken, moet ik omdat ik geen tijd heb dan nu mijn lidmaatschap op zeggen tot.. nu weet men hoeveel tijd ik er in steek en dat wordt me soms te veel.

Vooropgesteld was het niet de bedoeling iemand tegen het hoofd te stoten. Wel was het de bedoeling om te laten zien wat er gebeurd als er niet genoeg vrijwilligers zijn. Natuurlijk schets je dan een doemscenario om een en ander aan te dikken.

De vrijwilligers binnen de vereniging doen hun taak vaak langere tijd en op meerdere fronten. En we zijn zeer blij met de hulp die we van deze mensen krijgen. Zonder hen zouden we niet kunnen doen wat we eigenlijk willen. Maar....al jaren organiseert het bestuur een medewerkersavond waarbij deze leden worden bedankt voor hun inzet. Per jaar staan er zo'n 65 tot 70 personen op de lijst die worden uitgenodigd. En wat wil het geval. In de afgelopen jaren is deze lijst met genodigden niet zo erg veel veranderd. En daar zit hem de kneep. Als je als vereniging 10% leden heb die actief deelnemen aan vrijwilligerswerk dan mag je jezelf een rijke vereniging noemen. Wij hebben dat!

Maar het zou zo leuk zijn als de lijst met namen eens wat meer veranderde. Dan zouden we nog rijker zijn, de taken lichter en een nog grotere saamhorigheid die een vereniging behoort te zijn.

“Zeurkous”

KENT U DEZE AL!!!!!!

De meest voorkomende redenen dat er, zonder havengeld te betalen, wordt weggevaaren.

Ik moet de brug halen.

Gisteravond 10 uur ben ik nog langs het kantoor gekomen maar jullie waren er niet.

Jullie zijn niet langs gekomen.

Nou, ik dacht als ik nu eens langzaam weg vaar, dan kom ik vanzelf wel een havenmeester tegen..... Slim hè!!!!

Maar het havenkantoor is toch dat huisje op de keersluis?

Ik moet naar het ziekenhuis.

Anders kwamen jullie altijd vroeger langs. Je weet dat ik altijd vroeg weg vaar, dan had je maar even moeten kloppen.

Kom op zeg. Ik lig als 7^e, ben helemaal niet aan de kant geweest, O ja ik kon de douches niet in.

Maar waar is het havenkantoor dan ?

..O.. schat.., ik dacht dat jij al betaald had.

We moesten weg, want onze burens wilden er tussen uit.

Ik heb die boot pas vorige week gekocht en ik weet nog niet hoe alles werkt.

O..... gelukkig daar ben je..... zodra ik thuis was gekomen had ik mijn gegevens wel doorgemaid hoor!!!

Hier enkele tips voor hen die het nog niet weten!!

Is er 's avonds geen havenmeester meer aanwezig meldt U zich dan de volgende morgen.

Valt de aankomst en vertrek buiten de werktijden van de havenmeester laat dan uw gegevens achter via de brievenbus aan de zijkant van het havenkantoor.

*Vergeet niet: Het is **niet** de havenmeester die een meldingsplicht heeft!!.*

ZEILTOERTOCHT MWV 2013

Algemeen

De MWV organiseert v/m vrijdag 7 juni t/m vrijdag 14 juni 2013 een zeiltoertocht voor kajuitzeiljachten.

In groepsverband of individueel?

Deze keuze is geheel aan uw eigen inzicht. Sommige mensen varen graag in groepsverband en kunnen, daar waar de schipper dat wenst, worden begeleid via de marifoon. Andere mensen varen bij voorkeur zelfstandig naar de plaats van bestemming. Er zal tijdens deze toertocht **geen flottieljesleider** worden aangesteld.

Het vaargebied tijdens de zeiltoertocht is in principe de Noordzee, met als doel de zeehavens Oostende en Ramsgate te bezoeken. Uiteraard is dit geheel afhankelijk van het weer en de beschikbare tijd. Het alternatief is een tochtje via de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. Het voornemen is om op vrijdag 14 juni terug te zijn in Den Helder, met een mogelijke uitloop naar het weekend.

Het evenement staat open voor:

- **Bemanningsleden**

Het streven is om per jacht twee ervaren personen te koppelen aan twee opstappers; er is dus een mogelijkheid voor een aantal mensen om te opstappen die, om welke reden dan ook, deze tocht nooit alleen zullen en/of kunnen maken.

- **Jachteigenaren**

Waarbij mogelijk een aantal opstappers van de vereniging a/b kunnen worden ondergebracht.

Jachteigenaren, die dat wensen, kunnen geplot en begeleid worden. Indien er meer aanmeldingen (voor bemanningsleden) dan beschikbare plaatsen zijn, zal er worden geloot in het bijzijn van tenminste één bestuurslid (m.b.t. de verenigingsjachten). De uitgelote aanmeldingen zullen, daar waar mogelijk, aan boord van de aangemelde privé jachten geplaatst worden.

Streven is om uiterlijk twee weken voorafgaande aan de tocht eenieder te informeren of hij/zij al dan niet als deelnemer wordt aangemerkt.

Deelname

De deelname is voor eigen rekening en eigen risico. De MWV is niet verantwoordelijk voor enige schade, direct of indirect, die door deelname aan deze tocht zou kunnen ontstaan. Een bootlengte van tenminste 8 meter wordt ten zeerste geadviseerd, evenals een geldig ICP, goedgekeurde redding- en veiligheidsmiddelen en een marifoon. De schipper dient in Engeland en België in het bezit te zijn van een ICC.

Kosten

Alle kosten zijn voor **eigen rekening**. Bij de kosten dient men te denken aan bijvoorbeeld:

- Voeding;
- Brandstof;
- Havengeld;
- Toeristenbelasting;
- Actuele zeekaarten, boekwerken, etc.

Verder wordt u ten zeerste aangeraden om een goede reisverzekering af te sluiten.

Verdere informatie en eventuele aanbevelingen m.b.t. de zeezeiltoertocht zullen worden gepubliceerd op de website van de MWV www.marinewatersport.nl

Aanmelding

U kunt zich aanmelden via het inschrijfformulier Zeiltoertocht, dat op de website van de MWV gepubliceerd zal worden. De inschrijving sluit **vrijdag 17 mei 2013**.

Het inschrijfformulier dient u op te sturen naar:
ij.denboer1@quicknet.nl

Reisplanning

Streven is om één van onderstaande schema's te volgen:

Van	Naar	Afstand	Benodigde tijd		Vertrek	Aankomst
			Behoud 4'	Behoud 5'		
Den Helder	Oostende	130	33	26	Vrijdag	Zaterdag
Oostende	Ramsgate	62	16	12	Zondag	Zondag
Ramsgate	Amsterdam	157	39	31	Dinsdag	Woensdag
Amsterdam	Medemblik	39	10	8	Donderdag	Donderdag
Medemblik	Den Helder	22	6	4	Vrijdag	Vrijdag
			410	103	82	

Van	Naar	Afstand	Benodigde tijd		Vertrek	Aankomst
			Behoud 4'	Behoud 5'		
Den Helder	Oostende	130	33	26	Vrijdag	Zaterdag
Oostende	Veere	44	11	9	Maandag	Maandag
Veere	Willemstad	41	10	8	Woensdag	Woensdag
Willemstad	Scheveningen	51	13	10	Donderdag	Donderdag
Scheveningen	Den Helder	59	15	12	Vrijdag	Vrijdag
			325	81	65	

BINNENGEKOMEN BERICHTEN

Het afgelopen seizoen zijn er door de diverse afschrijvers storingen aan de schepen gemeld. Op deze wijze kan de COMMAT zijn planning voor het onderhoud aan de schepen aanscherpen. Prima systeem zul je denken. Echter het is gebleken dat een aantal meldingen onterecht waren. De reden hiervan is dat de afschrijver meende dat er iets niet werkte of het werkte niet zoals de afschrijver dacht dat het moest werken. Hoe los je dit nu op??

Een van de beste methode is vooraf bekend zijn met de in en outs van het schip. Indien u er niet zeker van bent dat u alles weet over de techniek van een schip kunt u gerust een afspraak maken om dit wel te zijn. De instructeurs zijn graag bereid om u weer wegwijs te maken. Op een zaterdagmorgen vertellen zij u alles over het schip en indien nodig gaan ze nog even met u een rondje varen om het uit te proberen. En het is verstandig om uw partner mee te nemen zodat hij of zij eventueel ook het schip kunnen besturen. U zult maar uw been breken ergens op het water, dan zal de partner het schip toch naar de wal moeten brengen. En wees niet te trots om het niet te doen, we vergeten allemaal wel eens iets of er is iets aan/in het schip veranderd sinds uw vorige afschrijving.

VAN DE EVENEMENTENCOMMISSIE

Op zaterdagmiddag 6 april 2013 wordt er weer een
BIERMIDDAG
georganiseerd.

Ditmaal zijn het Belgische bieren die gepresenteerd worden. Voor de toegang vraagt men €10,-

Hiervoor krijgt u 7 bierconsumptiebonnen en worden er hapjes geserveerd.

Aanvang is 15.00 uur en de locatie is het clubschip Albatros

Dubieus: Een middagje doorzakken op een kapotte barkruk

VAN HET BESTUUR

Op 21 maart 2013 zal de **Algemene Ledenvergadering** plaatsvinden aan boord van het clubschip Albatros. Aanvang is 20.00 uur. Leden dienen hun voorstellen voor 7 februari 2013 in te leveren bij het bestuur.

AAN ALLE WATERSPORTERS!



Verstaging t/m 10mm, RVS beslag,
elektronica, veiligheidsmiddelen en kleding (Helly Hansen)
verf (DD-lak, pifanes, Sikkens, International)



ZUIDSTRAAT 90
1781 BV
DEN HELDER
TEL. (0223) 61 30 54
FAX (0223) 61 36 72

E-MAIL VAARSHOPVANKALSBEEK@PLANET.NL

**GA IN ZEE MET
DE SPECIALIST
VOOR UW BOOT!**

ALS HARINGEN IN EEN TON.

Of had u anders gekozen?

Van 9 tot 16 september zijn wij met de *Debbie* van Den Helder naar Zeeland gezeild. Aan boord: Johan Schaap (schipper en voormalig Luitenant ter Zee bij de marine), Hans Tijsen (voormalig Keurmeester bij de Keuringsdienst van Waren), Gert Visser (constructeur bij Volker Wessel) en Rob Tijsen (hydroloog bij het waterschap Amstel Gooi en Vecht). We vertrokken vrijdagavond uit Den Helder en hebben de nacht en volgende dag gebruikt om langs de kust naar Hellevoetsluis te zeilen. Een mooie tocht met voldoende wind en goed te bezeilen. We hadden het plan om een dag later over het Haringvliet, via het Volkerak en het Mastgat naar Zierikzee te varen. Weer een dag later zou de tocht verder gaan via het Kanaal door Zuid Beveland naar de Westerschelde om een nachtje over te blijven in Vlissingen. Tot zo ver de planning.

We weten inmiddels uit ervaring dat het weer het eigenlijk voor het zeggen heeft. Maar niet alleen het weer, zo blijkt.

De dag na aankomst in Hellevoetsluit ging de tocht met 7 knopen snelheid op de Genua over het Haringvliet. We voeren bovenlangs het eiland Tiengemeten richting de Haringvlietbrug. Aan de hoeveelheid jachten die ons tegemoet kwamen merkten we al op dat niet alles in orde was. Een software probleem bleek de oorzaak. Niet de software van de Garmin's en Raymens in de terugvarende jachten, maar door problemen met de software daalden de slagbomen van de Haringvlietbrug niet meer en daardoor ging de brug niet open. Een storing die, zo hoorden we later, deze zomer vaker is opgetreden. *"Ik kan niets zinnigs zeggen over hoe laat de storing is verholpen beste mensen"*; meldde de brugwachter over VHF 04. We hebben in een luwte een ankerplek gezocht en de storing afgewacht. Aan het einde van de middag kozen we eieren voor ons geld en zijn we onderlangs Tiengemeten naar de haven bij Stad aan het Haringvliet gevaren. De Babi Pangang die werd bezorgd smaakte prima.

Dubieus: Een bamihap uit de Chinese muur proberen te halen.

JACHTWERF VAN ZONEN

Tel. (0227) 581368

- * winter & zomerstalling (binnen & buiten)**
- * korte stalling *doe het zelf loods**
- * hijsen tot 20 ton**

De volgende dag hebben we als eerste de post Volkeraksluizen/Haringvlietbrug met de mobiele telefoon gebeld. De meneer aan de andere kant van de lijn meldde dat de storing 's nachts was verholpen en de eerste opening die morgen om 09:30 uur plaatsvond. Meer jachten verwachtten een opening, daar we in een kleine armada naar de brug stevenden. Bij de brug aangekomen meldde de brugwachter over VHF 04 op ons verzoek op een doorvaart: *"Ik kan niets zinnigs zeggen over hoe laat de storing is verholpen beste mensen"*. Opnieuw softwareproblemen. Laten we het houden op een tegenvaller. Wederom op een plekje in de luwte geankerd en opnieuw gebeld met de post Volkeraksluizen/Haringvlietbrug. Wat bleek, mocht de storing binnen een paar uur verholpen zijn, dan zou de brug niet meer opengaan in verband met de naderende windkracht bft 7. De Haringvlietbrug zou pas de volgende dag weer voor ons open gaan. De brug bij Stellendam werd inmiddels niet meer bediend. Daar gaat je planning. We zaten opgesloten, als Haringen in een ton. Of toch niet? Zouden we onder het vaste deel van de brug door kunnen varen? We lagen voor anker en hadden tijd genoeg om het uit te zoeken. Is de brug hoog genoeg voor de *Debbie*?

Om de doorvaarthoogte uit te zoeken, hebben we eerst de Wateralmanak 2 er op na geslagen. De hoogte van de onderkant brugdek staat vermeld op blz 163. In het midden van de brug bevindt zich de onderkant van het brugdek op een hoogte van NAP +14,00 m. De peilschaal bij het basculegedeelte van de brug gaf een waterpeil aan van NAP +0,60 m. Dat betekent dat we een doorvaarthoogte hadden van 13,40 meter. Aan de brugpilaren zitten zogenaamde hoogteschalen. Op de geel zwarte schalen is bij de waterspiegel de beschikbare doorvaarthoogte af te lezen. De hoogteschalen op de middelste brugpilaren gaven eveneens een doorvaarthoogte van 13,40 meter. Dat komt gelukkig overeen. Maar dezelfde wateralmanak geeft op blz 163 ook aan dat de hoogteschalen zo zijn bevestigd dat men 0,50 meter minder afleest dan de doorvaarthoogte werkelijk is. Er is dus rekening gehouden met een veiligheidsmarge van 0,50 meter.

In feite was de doorvaarthoogte dus 13,90 meter. De *Debbie* is volgens de gegevens bij de roerconsole 14,50 meter hoog. Geen doorvaart mogelijk dus. Maar we hadden tijd genoeg om verder te redeneren.

Eerst wat meer informatie over de Haringvlietbrug zelf. De brug loopt in een lange verticale boog over het vliet, ondersteund door tien pilaren. De hoogste doorvaart vindt men in het midden van de brug, tussen de pilaren 5 en 6. De hoogteschalen geven de doorvaarthoogte ter hoogte van de pilaren. Door de boog ligt de onderkant van het brugdek in het midden, tussen de pilaren, dus hoger dan bij de pilaren. Onze constructeur aan boord berekende, met behulp van gegevens uit de Wateralmanak 2, een extra doorvaarthoogte van ca. 5 cm. Helaas minder dan verwacht.

De hoogte van de *Debbie* is op zo'n moment ook nader te bekijken. De informatie naast de stuurconsole geeft een hoogte van 14,50 meter, maar heeft men hier eveneens een veiligheidsmarge in acht genomen? In de handleiding van de Bavaria is opgenomen dat de top van de mast zich ten opzichte van de waterlijn bevindt op 13,27 meter *abt*. De handleiding is in het engels geschreven. De Engelse betekenis van *abt* is *about*, maar het is onlogisch om de waarden dan met een nauwkeurigheid van een centimeter te vermelden. Bavaria kan er ook de hoogte bij ledig gewicht mee bedoelen. Dan zou de boot met een volle tank diesel, een volle tank water, vier bemanningsleden, bagage en proviand voor een week lager liggen. Maar is dat bij zoet of zout water? Hoe dan ook, wij verwachtten dat het niet veel uitmaakt. Overigens naderhand met Bavaria gebeld, maar zij kunnen ook geen antwoord geven. Waar we natuurlijk nog wel rekening mee hebben gehouden zijn de windmeters en de VHF antenne op de mast. We schatten de windmeter, maar met name de VHF antenne op een lengte die niet langer is dan 50 cm. Dat maakt dat de *Debbie* niet hoger is dan 13,77 meter.

Bij een doorvaart blijft er dus 18 cm over tussen de top van de antenne en de onderkant van het brugdek. Wanneer je het niet

erg vindt dat de flexibele VHF mogelijk tegen de onderkant van de brug aantik wordt de doorvaart nog wat ruimer.

Wat had u in onze positie gedaan?

Wat wij hebben gedaan? Wij zijn doorgevaren. Maar niet onder de brug door. We hebben het Haringvliet verlaten via het Spui, de Oude Maas, de Dordtsche Kil en het Hollands Diep. Zeg maar een rondje Hoeksche Waard. Het was onder zeil met veel binnenvaartschepen om ons heen een enerverende tocht, die ons na een volle dag varen aan de andere kant van de Haringvlietbrug bracht. We hebben die avond afgemeerd langs de vestingswallen van de Brabantse plaats Willemstad, waar de Zeeuwse mossels ons prima hebben gesmaakt. Maar zouden we het de volgende keer weer laten?

We hebben het er 's avonds over gehad wat we misschien zouden hebben gedaan in een situatie als er geen omweg was geweest. Als we bijvoorbeeld met de *Debbie* bovenstrooms in een rivier hadden gelegen, en de enige route was geblokkeerd door een brug met een zeer ernstige en langdurige storing. Zouden we blijven wachten als het om dezelfde afmetingen had gegaan als nu met de Haringvlietbrug? We hebben bedacht dat het altijd mogelijk is er eentje in de mast te hijsen. Die persoon heeft dan een veel beter zicht of de doorvaart zonder schade te varen gaat lukken. Ook kan iemand op de oever worden afgezet om vanaf daar op gelijke hoogte als de masttop de doorvaart in de gaten te houden, en zo nodig de actie tijdig af te blazen. Situaties die uitstekende gesprekstof zijn als je veilig in de haven van Willemstad ligt. En of de Haringvlietbrug de volgende dag open is gegaan? Wij weten het niet. Tegen die tijd zeilden wij al op het Volkerak richting de Krammersluizen, op weg naar de Oosterschelde en Zierikzee. In de Oosterschelde, daar ligt toch de Zeelandbrug? Hoe hoog is die eigenlijk?

Als u behoefte heeft te reageren; die kunt u naar het onderstaande e-mailadres sturen. We zijn benieuwd. Misschien dat sommige reacties in de volgende uitgave van het clubblad

worden opgenomen, maar u mag in ieder geval van ons een response verwachten.

De tijdelijke bemanning van de *Debbie*
robtijsen@hotmail.com

FROM ROLLS-ROYCE STAFF MAGAZINE

Sometimes it DOES take a Rocket Scientist!! (true story)..

Scientists at Rolls Royce built a gun specifically to launch dead chickens at the windshields of airliners and military jets all travelling at maximum velocity. The idea is to simulate the frequent incidents of collisions with airborne fowl to test the strength of the windshields.

American engineers heard about the gun and were eager to test it on the windshields of their new high speed trains. Arrangements were made, and a gun was sent to the American engineers.

When the gun was fired, the engineers stood shocked as the chicken hurled out of the barrel, crashed into the shatterproof shield, smashed it to smithereens, blasted through the control console, snapped the engineer's back-rest in two and embedded itself in the back wall of the cabin like an arrow shot from a bow..

The horrified Yanks sent Rolls Royce the disastrous results of the experiment, along with the designs of the windshield and begged the British scientists for suggestions.

Rolls Royce responded with a one-line memo: "*Defrost the chicken.*"

FORMULIER – VERZOEK TOT AFSCHRIJVING

NAAM : _____
LIDMAATSCHAPNUMMER : _____
ADRES : _____
POSTCODE EN WOONPLAATS: _____
TELEFOONNUMMER : _____
EMAIL ADRES : _____

VERZOEKT AFSCHRIJVING VAN

KAJUITZEILJACHTEN : ADMIRAAL / DEBBIE (*marifoon verplicht*)
MOTORKRUISER : DIEZE (terherne) / DONGE (ossenzijl)
OPEN BOOT : CENTAUR / CADET / OPTIMIST

PERIODE BIJ VOORKEUR

1E KEUZE : _____
2E KEUZE : _____

Ik ben in het bezit van (**verplichte opgave**)

Zeilbrevet A : ja / nee
Zeilbrevet B : ja / nee
Zeilbrevet K (TPNO) : ja / nee
M brevet : ja / nee
TKN aantekening (PRO) : ja / nee
Marifooncertificaat : ja / nee

Ik ben bekend en ga akkoord met de aan de toewijzing verbonden bepalingen.

DATUM : _____ HANDTEKENING : _____