

Het Zwolse WatersportCentrum

HAVENKRANT

19e jaargang

Najaar 2018

Exit ZeilVereniging Zwolle | 6

Samenvatting van de laatste vergaderingen en de (financiële) afwikkeling van de vereniging.

Nieuwe vaarwaters | 12

De Vecht bovenstrooms Ommen ontsloten? Er wordt een begin gemaakt.

Een nieuwe traditie? | 3

Enkele vrijwilligers organiseren een Openingstocht van het nieuwe vaarseizoen. Doe mee!



Hoop op Welvaart | 10

De geschiedenis van het voorvaderlijk schip van Roelf en Jan Wolters.



De jaarlijkse barbecue | 21

Mooi weer, nieuwe gezichten en een aanstekelijke muzikant.



Project Zwarte Waterzone | 9

Maakt onze haven plaats voor woningen? En waar moeten wij dan naartoe?

Genieten

U R B A N A

Eten&Drinken Receptie&Trouwen Feesten
Bowling Buffetten Zakelijk Catering

www.urbana.nl | (038) 453 84 18



BBQ 2019
21 september!

Havendagen voorjaar

30 maart
6 april
13 april



UITNODIGING

Voor de Nieuwjaarsreceptie op
Zondag 6 januari 2019
In het havenkantoor
van 16:00 uur tot 18:00 uur



Beste leden,

Jaren geleden werd er van uit de vereniging een sluitingstocht georganiseerd.

Dit willen we weer gaan oppakken, maar nu willen we het aan het begin van het seizoen gaan doen.

Dus een

Openingstocht!!!!!!

Noteer de volgende datum vast in uw agenda

11 & 12 mei 2019

Zaterdag 11 mei drinken we eerst koffie in het clubgebouw en gaan dan al puzzelend naar de eindbestemming. Waar we dan gezamenlijk de partytenten op zetten.



Aan het eind van de middag zullen we dan de barbecues aansteken en er een gezellige avond van maken



Het vlees en de drankjes moet u zelf meenemen.

Graag zouden we voor 15 april weten of u meegaat.

Dit kan bij Roelf en Marga Wolters

wolters-r@home.nl of bij

Jantien Koster jantienkoster@gmail.com

We rekenen op jullie komst.

Roelf, Marga en Jantien

24/7
service

Allround specialist in scheepselektrotechniek

Snijder Scheepselektro BV is dé specialist op het gebied van scheepselektrotechniek, camera systemen, satelliet volgsystemen, navigatie software, tachografen, navigatie apparatuur en communicatie systemen.

Gedreven door de nieuwste technologische oplossingen ontwerpen, realiseren en onderhouden we complete installaties voor onze opdrachtgevers in de binnenvaart, offshore en bagger industrie.



Sisalstraat 9
8281 JJ Genemuiden



T: 038-385 7123
M: 06-5329 1879



info@snijderscheepselektro.com
www.snijderscheepselektro.com

Van de voorzitter



Dick P. Pieterse
November 2018

Het zal u misschien niet opgevallen zijn, maar u heeft een priemur in handen. Door de opheffing van de Zeilvereniging Zwolle is deze Havenkrant de eerste uitgave die verschijnt onder auspiciën van de Stichting Het Zwolse Watersportcentrum.

In de Havenkrant van het vorig najaar is een stuk gepubliceerd met als titel: **Van tweeën een**. In dat stuk brachten we naar voren dat de doelstellingen, zoals vastgelegd in de statuten uit 1935, in de huidige tijd achterhaald zijn.

Sinds 2011 is er al een *duaal bestuur*; ZWC en ZVZ vergaderden gezamenlijk. Het tekort aan bestuursleden bleef toenemen; in 2011 waren er negen bestuursleden actief en per 1 januari 2018 nog maar vijf. De twee bestuursleden van de ZVZ waren bovendien al bestuurslid van het ZWC. Van een *duaal bestuur* was dus eigenlijk geen sprake meer. In feite stond het bestuur van het ZWC er alleen voor.

In de twee opheffingsvergaderingen van de ZVZ gaf u aan de stichting als bestuur van onze haven bijna unaniem het vertrouwen. Wij zijn daar erg blij mee. Er verandert eigenlijk niet zoveel voor u als ligplaatshouder: u krijgt elk jaar inzicht in de financiën met een door een accountant goedgekeurde jaarrekening en met een jaarverslag inzicht in de activiteiten en plannen. Dat zal zo blijven. In het Havenreglement is al de regel opgenomen dat de Havencommissie in het bestuur vertegenwoordigd is. Belangrijke beleidsveranderingen zullen aan u worden voorgelegd in een vergadering van ligplaatshouders, zodat ieder daar zijn/haar mening over kan geven. Het bestuur van de stichting is verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering en het neemt derhalve uiteindelijk autonoom de beslissingen.

Er zijn nog grotere veranderingen op komst. Tegelijk met de noodzakelijke dijkverzwaring willen gemeente, provincie en waterschap de zuidoever van het Zwarte Water tussen de Mastenbroekerbrug, de Twistvlietbrug en de Holtenbroekerbrug opwaarderen met voorzieningen die het gebied veiliger, duurzamer, toegankelijker, vriendelijker en functioneler maken. Projectontwikkeling Bemog trekt dit project; ZWC is er zeer nauw bij betrokken. Op het terrein van onze haven en de voormalig Dijkzichthaven komen waarschijnlijk woningen te staan. Wij zullen verhuizen naar een andere locatie binnen het plangebied. U bent hier inmiddels al een paar keer over geïnformeerd en dat zullen we blijven doen.

Inmiddels is het alweer december en zullen er nog maar een klein aantal schepen vaarklaar in de haven liggen. De echte *diehards* trekken er misschien nog op uit bij het schijnen van een klein najaarszonnetje, voor de meesten onder u zullen andere activiteiten centraal staan. De Kerstperiode breekt weer aan die ongetwijfeld voor een ieder een andere betekenis zal hebben. Toch kan misschien menigeen weer genieten van een knisperend haardvuur en de geur van glühwein, vult u het zelf maar in. Ik eindig met u een hartverwarmende eindejaarperiode toe te wensen. Doe voorzichtig als u toch met vuurwerk aan de



Opheffing ZVZ

Op 7 mei 2018 besloot de Algemene Ledenvergadering van de Zeilvereniging Zwolle tot opheffing van de vereniging. Dat was in een extra Algemene Ledenvergadering, want de statuten schreven voor dat daarover pas in tweede instantie kan worden beslist, als er niet genoeg leden bij de eerste vergadering aanwezig zijn.

In dit artikel geeft uw oud-secretaris/penningmeester een samenvatting van de gang van zaken. De voormalige leden hebben uiteraard ook nog recht op een financiële verantwoording van het verenigingsjaar 2018 tot die opheffing. De resultaatrekening en de balans hebben het fiat gekregen van de kascommissie die daartoe in de eerste vergadering gekozen was. Verder aandacht voor archivering van de erfenis.

ALV 11 april 2018

In de Algemene Ledenvergadering van de Zeilvereniging Zwolle (ZVZ) van 11 april 2018 is uitvoerig gediscussieerd over het voortbestaan van de vereniging. Voorzitter Dick Pieterse gaf aan de hand van een aantal dia's een samenvatting van het discussiestuk dat door het bestuur van de ZVZ onder de titel *Van tweeën een* in de Havenkrant van Najaar 2017 was gepubliceerd en waarin het bestuur voorstelde de vereniging op te heffen. De oorspronkelijke doelstelling is immers achterhaald en van de vijf hoofdactiviteiten is alleen de laatste nog relevant: het inzetten van andere middelen, die aan het doel bevorderlijk kunnen zijn.

Sinds 2011 is er een Duaal Bestuur en wordt er — met succes — samengewerkt om de haven op peil te houden. De Stichting Het Zwolse Watersportcentrum (ZWC) is eigenaar van de grond en exploiteert de haven. De organisatie van het vrijwilligerswerk, onderhoud, havendagen, festiviteiten, de uitgave van de Havenkrant worden gezamenlijk opgepakt en voor de helft door de ZWC gefinancierd.

Het bestuursverloop is al jaren negatief; nieuwe bestuursleden melden zich vanuit de vereniging niet aan. Sinds 2017 zijn de voorzitter en de secretaris van het ZWC tevens de enige bestuursleden van de ZVZ; van een echt Duaal Bestuur is geen sprake meer. In de visie van

het bestuur is opheffing van de vereniging te rechtvaardigen, uiteraard op voorwaarde dat het dan overgebleven bestuur van het ZWC het vertrouwen krijgt van de ligplaatshouders.

De ligplaatshouders krijgen al jaarlijks gedetailleerd inzicht in de jaarrekening van het ZWC en worden met een Jaarverslag op de hoogte gehouden van de activiteiten en plannen. De Havencommissie (de vaste kern van vrijwilligers) is in het stichtingsbestuur vertegenwoordigd. Het bestuur verplicht zich tot inspraak van de ligplaatshouders; beleidsveranderingen zullen aan hen worden voorgelegd. De jaarlijkse vergadering van ligplaatshouders blijft. Het bestuur van het ZWC is uiteindelijk verantwoordelijk voor beleid en uitvoering en besluit daarover autonoom.

Naar aanleiding van deze presentatie ontstond er een uitvoerige en levendige discussie. Enkele leden waren voorstander van behoud van de vereniging. Anderen waren het met het bestuur eens. Iedereen kreeg de mogelijkheid zijn zegge te doen, de een uitvoeriger dan de ander. Ook de voorgeschiedenis kwam uitvoerig aan bod. Over en weer werd er over de risico's van het verlies aan democratie in toekomstige situaties gespeculeerd. Erkend werd dat ook bij een verenigingsbestuur vertrouwen vereist is. Ook in een vereniging kunnen groepen en lobby's tegenover elkaar komen te staan.

De voorzitter sloot de discussie af en bracht het voorstel van het bestuur van de ZVZ schriftelijk in stemming. Er werden 32 geldige stemmen uitgebracht. Dertig leden waren voor opheffing van de vereniging, een was tegen en één lid heeft zich van stemming onthouden. Hiermee was dus ruim drievierde van de stemmen voor. De vergadering sloot deze stemming af met een applaus. De voorzitter dankte de aanwezigen voor het vertrouwen in het bestuur dat hieruit sprak.

ALV 7 mei 2018

De Extra Algemene Ledenvergadering van de ZVZ werd gehouden op 7 mei 2018. Er waren nu iets minder leden aanwezig, maar enkele afwezigen hadden andere leden een volmacht gegeven om namens hem/haar te stemmen.

De voorzitter, nog steeds Dick Pieterse, opende de vergadering om 19:45 uur en meldde de afzeggingen van hen die een volmacht hadden afgegeven. De volmachten werden verdeeld over vier bestuursleden van ZWC/ZVZ en twee leden. De voorzitter deed verslag van de vorige vergadering en lichtte toe waarom deze Extra Algemene Ledenvergadering noodzakelijk was: namelijk om te voldoen aan de statutaire bepalingen die gelden bij een besluit tot opheffing.



Nu kon worden gestemd met een meerderheid van tenminste 3/4 van het aantal uitgebrachte stemmen, ongeacht het aantal aanwezige leden.

De discussie werd vervolgens nog een keer dunnetjes overgedaan. Met het Watersportverbond is overeengekomen dat de ligplaatshouders via de stichting lid blijven van het verbond.

Er werden evenveel stembriefjes uitgereikt als er aanwezige en door afwezige leden gevolmachtigde leden zijn. Twee leden worden bereid gevonden om als controleurs van de stemming op te treden.

De stemming betrof het volgende besluit (dat ook al in de eerste vergadering in stemming was gebracht):

Op voorstel van het bestuur besluit de ALV van de ZVZ — gehoord de toelichting van haar voorzitter en de discussie die is gevoerd — tot opheffing van de vereniging, waarbij alle rechten en het batig saldo overgaan naar de Stichting ZWC.

De ALV machtigt het bestuur van de ZVZ alle maatregelen te nemen die daartoe wettelijk vereist zijn. Het batig saldo zal ten goede komen aan behoud van het archief en aan verlaging van de liggelden over een termijn van 5 jaar.

Na telling en controle bleek dat van de 25 geldig uitgebrachte stemmen er 24 vóór het voorstel tot opheffing zijn en 1 daartegen. Hiermee was dus ruim drievierde van de aanwezige leden en volmachtgevers voor.

De vergadering sloot ook deze stemming af met een applaus. En de voorzitter dankte de aanwezigen nogmaals voor het vertrouwen in het be-

Het laatste bestuur van de Zeilvereniging Zwolle. Links secretaris/penningmeester John Smal, rechts voorzitter Dick P. Pieterse. Op 7 mei 2018 werd er gestemd over de opheffing; de foto is kort na het besluit genomen. [foto: Noortje Smal]

stuur dat hieruit spreekt.

Voorgesteld werd dat de penningmeester van de ZVZ de jaarrekening zo snel mogelijk zou afsluiten in verband met de planning van de opheffing van de vereniging. Deze jaarrekening moet nog worden gecontroleerd — zoals gebruikelijk — door de kascommissie. De commissie bestond uit Jan Heetjans en Gerda van der Molen. Aftredend was Jan Heetjans. Jantien Koster is bereid hem op te volgen. Aldus werd besloten.

Archivering

Archivering is ook bij een opgeheven vereniging noodzakelijk in verband met de wettelijke (fiscale) regels. Om een en ander te bewaken is een commissie vereist die de taak van het afgestreden bestuur overneemt. De secretaris, John Smal, zou de archivering graag wat ruimer uitgevoerd willen zien. Als we nu geen stappen nemen, raakt een deel van het erfgoed verloren. Eerdere pogingen om in samenwerking met het Historisch Centrum Overijssel (HCO) tot een professionele archivering te komen zijn mislukt. Aan de fotoalbums uit het verleden is te zien waartoe verwaarlozing kan leiden. Uit de vergadering meldde zich aan Jan de Koning Gans, Jantien Koster en Roelf Wolters. John Smal gaf aan dat hij zich als secretaris beschikbaar zal houden voor deze commissie.

ZeilVereniging Zwolle

Resultatenrekening in euro's

Voor het tijdvak van 01-01 tot 31-12-2017

Omzet

Inkomsten	
Advertenties	403
Bijdragen van ZWC	577
Contributies	4.323
Rente	3
Overige inkomsten	
Totaal omzet	5.305

Kosten

Uitgaven	
Activiteiten (Nieuwjaar, BBQ)	221
Havenkrant	1.008
Kosten Algemene Ledenvergadering	
PR	
Algemene kosten	116
Bestuurskosten	8
Afdracht KNWV	2.327
Totaal kosten	3.679

Resultaat

1.626

Resultatenrekening

Eerste halfjaar 2018

290
3.868
6
0

4.163

2.911

1.252

ZeilVereniging Zwolle

Balans per 31-12-2017

Activa

Vlottende activa	
Liquide middelen	
Betaalrekening	4.548
Spaarrekening	5.317
Vorderingen	
Debiteuren [adverteerders]	320
Totaal activa	10.185

Passiva

Eigen vermogen	
Beginsaldi	8.559
Nog te betalen	
Ingehouden winst	1.626
Totaal eigen vermogen	10.185
Totaal passiva	10.185

Per 30-06-2018

11.437

11.437

10.185

1.252

11.437

11.437

Naam en vlag

Bij de rondvraag vroeg Noortje Smal zich af wat er met de naam van de vereniging gebeurt. Misschien hechten leden aan het voortbestaan ervan. Het bestuur beloofde op deze kwestie terug te komen.

Intussen heeft het bestuur zich over deze kwestie gebogen. De naam van de vereniging komt niet terug in de naam van de stichting. Wel nemen we de vormgeving van het logo en van de vlag over.

Van de Kascommissie

Penningmeester John Smal heeft begin juli 2018 de jaarrekening opgemaakt en die voorgelegd aan de Kascommissie. Door vakanties kwam het er niet van om die snel te laten vaststellen. Pas op 3 oktober lukte het om hierover met elkaar te overleggen. De Kascommissie had een kleine aanmerking op de administratie van de nota's van de producent van de Haven-

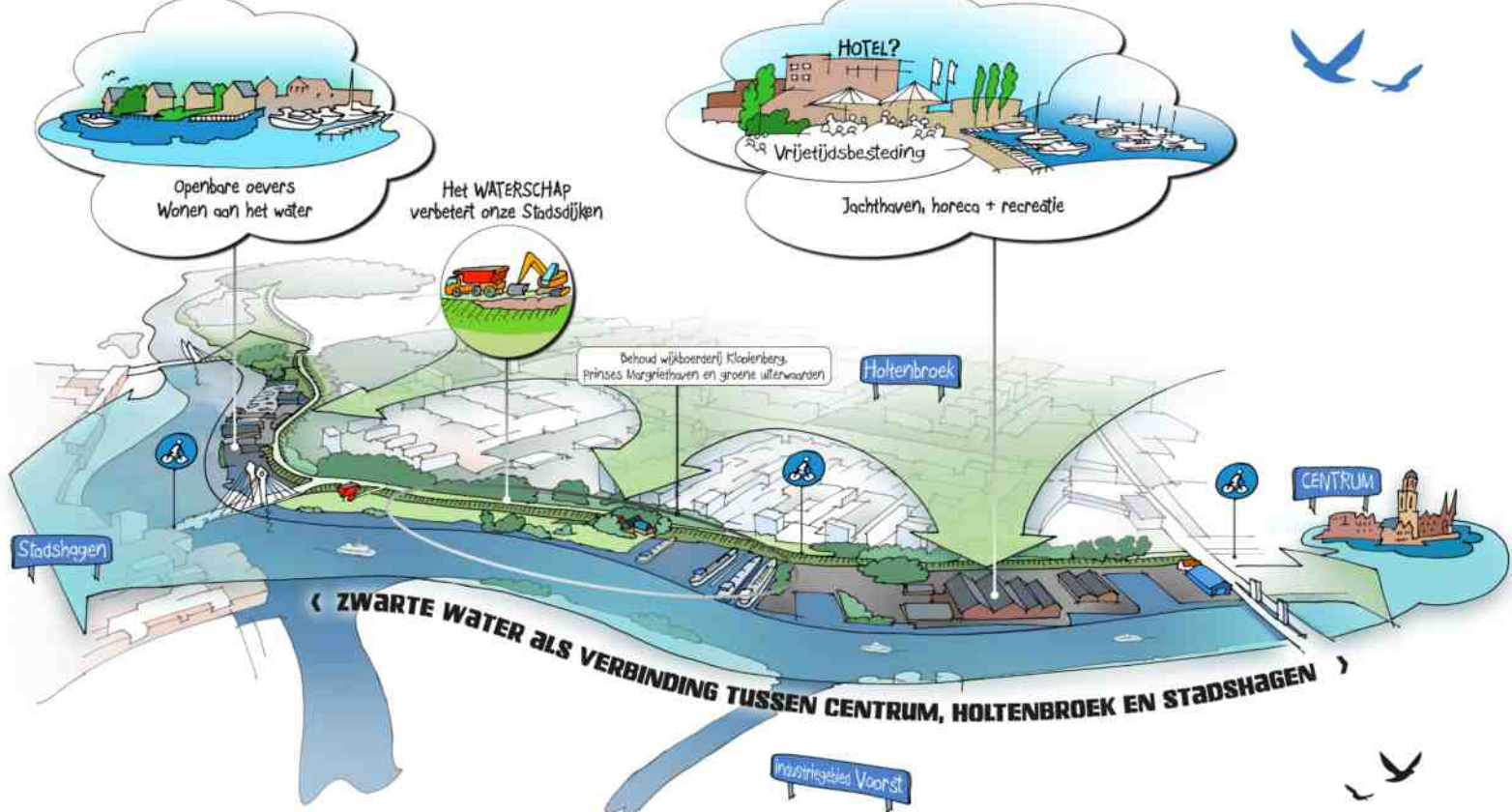
Het resultaat over het eerste halfjaar 2018, met links ter vergelijking het resultaat over het voorgaande jaar. Het resultaat van € 1.252 is opgenomen in de balans per 30 juni 2018 als ingehouden winst. Er zijn geen vorderingen meer.

Het saldo van de betaalrekening is overgeboekt naar de rekening van de Stichting Het Zwolse Watersportcentrum; en aldaar geboekt als bijzondere baten. Er zijn nog wel wat kosten vanafgegaan die de ING--bank in rekening had gebracht. Het was nog niet zo gemakkelijk om die zakelijke rekening op te zeggen. Maar het is uiteindelijk wel gelukt.

Ook de uitschrijving van de ZVZ uit het register van de Kamer van Koophandel heeft intussen haar beslag gekregen.

krant, maar kon zich inhoudelijk geheel verenigen met de uitkomsten van de gepresenteerde rekening en balans. Hiermee is de vereniging ook financieel opgeheven, met dank aan Gerda van der Molen en Jantien Koster.

John Smal
Oud-secretaris/penningmeester ZVZ



Project Zwarte Waterzone

Toen wij eind 2017 door de rechter in het gelijk waren gesteld in het conflict met de eigenaar van Dijkzicht, wisten we al dat zijn terrein zou worden verkocht aan Bemog Projectontwikkeling. We kwamen er snel achter dat onze haven ook deel uitmaakte van de plannen die deze projectontwikkelaar voor ogen had. Het Project Zwarte Waterzone, zoals het intussen heet, is een samenwerking van gemeente Zwolle, Provincie Overijssel en het Waterschap Drents Overijsselse Delta; Bemog is er de trekker van.

Dit project heeft als doel de zuidoever van het Zwarte Water tussen de Mastenbroekerbrug, de Twistvlietbrug en de Holtenbroekerbrug een opwaardering te geven. Men vindt het gebied een beetje rommelig. Daar zijn we het wat onze haven betreft uiteraard niet mee eens.

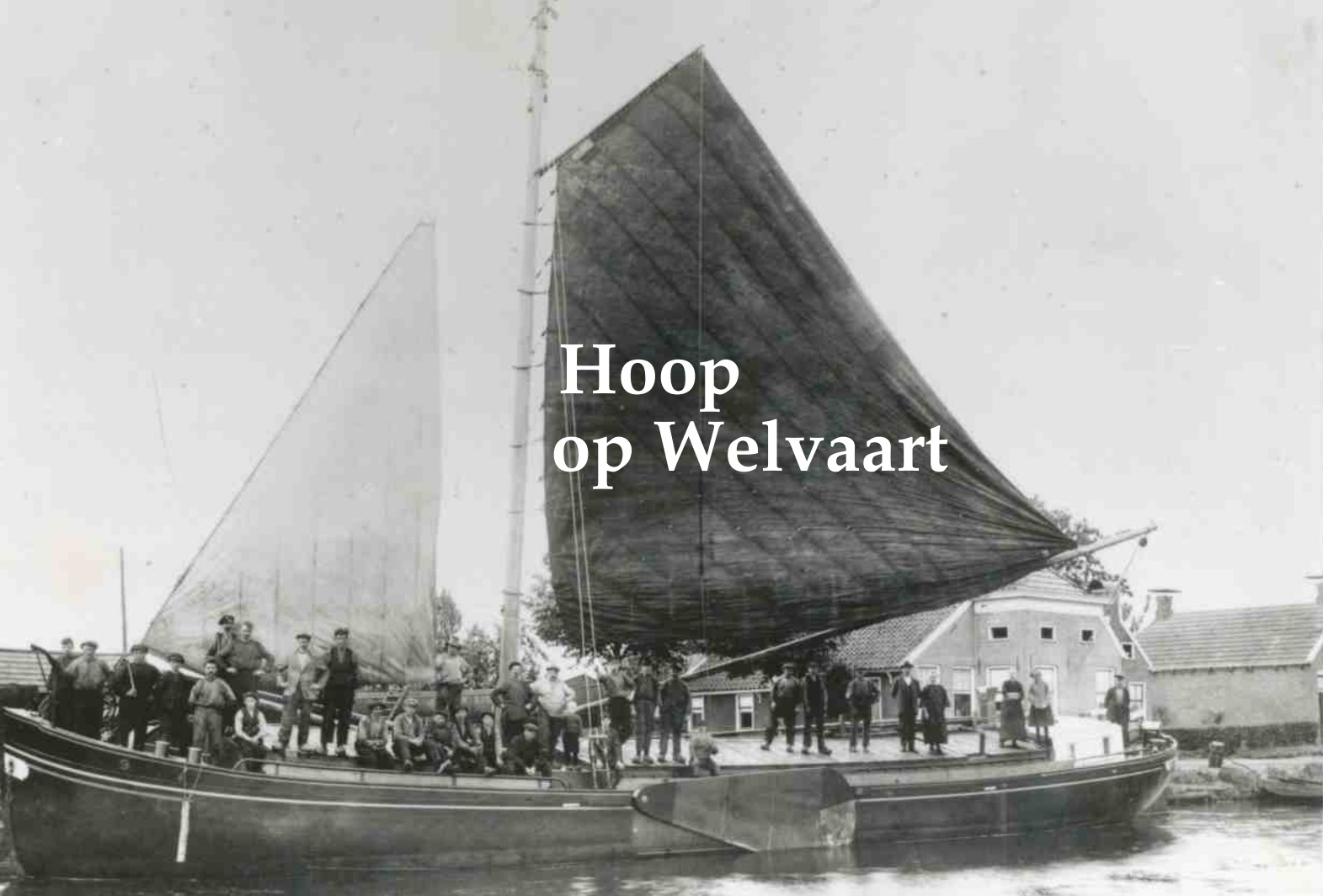
Op het waterschap rust de verplichting de dijken in dit gebied op een veilige hoogte te brengen. Die dijk mag minder hoog zijn als er vóór de dijk gebouwen worden neergezet. De besparing kan in het project worden gestoken. De overige financiering moet komen uit de verkoopopbrengsten van huizen en bedrijfspanden. Aan die dijkverhoging zit een deadline vast. Dat zet druk op het project: eigenlijk moeten voor het einde van dit jaar de belangrijkste knopen worden doorgehakt.

Stichting Het Zwolse Watersportcentrum is in een vroeg stadium bij het overleg met de andere deelnemende partijen betrokken. Derk Veenhof en Ad de Wit vertegenwoordigen ons daarin. Uit de eerste schetsen bleek dat de plannen voor woningbouw ei-

genlijk alleen op het terrein van Dijkzicht en onze haven kunnen worden gerealiseerd. Dat bracht uiteraard Bemog en ZWC in direct overleg met elkaar. Wij vergaderen als bestuur (met ondersteuning van Hans Ykema van het Watersportverbond) vanaf de zomer periodiek met vertegenwoordigers van Bemog over de consequenties van de plannen voor onze haven. Daags na dergelijk overleg geven we een Bulletin uit om u als ligplaatshouders op de hoogte te houden van de vorderingen. Die Bulletins verschijnen op de website; in een mailing aan alle ligplaatshouders met mailadres verwijs ik daar telkens naar. Bovendien wordt een exemplaar van het Bulletin op twee plaatsen opgehangen in de haven. In deze Havenkrant lukt het niet om de meest actuele stand van zaken weer te geven. Er zijn na terugkoppeling van de inspraakronden door Bemog in een zogenaamde gebiedsvisie een aantal varianten schetsmatig uitgewerkt die eind november aan de raad van de gemeente Zwolle zijn voorgelegd. Deze schetsen liggen ook ter inzage in het Havenkantoor. In al deze varianten is onze nieuwe haven gesitueerd zuidelijk naast de Prinses Margriethaven. Daar ligt al een kleine jachthaven die zal moeten worden uitgebreid. Een deel van jachthaven De Hanze blijft intact.

Waarschijnlijk is intussen bekend voor welke variant is gekozen. Op basis daarvan wordt een stedenbouwkundige visie uitgewerkt, waarna de plannen per deelproject verder worden geconcretiseerd. Wij houden u van de voortgang op de hoogte.

John Smal, secretaris ZWC



Hoop op Welvaart

De kringloop van een schip

Wie een beetje meedraait in het gezellige leventje op de haven, af en toe een kop koffie drinkt in de kantine of in het voor- en najaar een dag meeklust heeft twee mensen zeker leren kennen: de gebroeders Wolters, Jan en Roelf. En die weet ook hoe zij zich inzetten voor de duizend dingen die zich dagelijks voordoen als je wilt dat de haven er fatsoenlijk bij ligt. En bovendien: iedere nieuwe ligplaatshouder komt bij Roelf achter de laptop om te kijken hoe de stand van zaken is, en wie op de helling wil wordt bijna zeker met medewerking van Jan uit het water gesleept. Wat een prachtig duo!

Waar komen deze jongens vandaan? Hoe was hun leven voordat ze bij ons op de haven kwamen? Dat ze allebei in de beroepsvaart gewerkt hebben en dat het ervaren schippers zijn is wel bekend, maar hoe is dat zo gekomen? Daarover gaat dit verhaaltje en dat heeft alles te maken met één schip: de *Hoop op Welvaart*.

Opa Wolters, voortvarend schipper, liet in 1924 een schip bouwen. Het wordt te water gelaten in Veenendam bij de werf van Wolthuis. Groningen heeft een lange traditie op het gebied van scheepsbouw, op werven langs het Winschoterdiep worden nu nog

steeds tankers en kustvaartuigen gebouwd.

Dit vrachtschip was voornamelijk bedoeld om turf te vervoeren van de veenkoloniën in Drenthe naar Amsterdam of naar de steenfabrieken langs de IJssel. Het beweegt zich voort op een heden ten dage zeer actuele vorm van energie, wind, en is dus een zeilschip met een laadvermogen van 107 ton.

Op de foto, die direct na de tewaterlating is gemaakt, staan uiterst rechts bij het roer, opa en oma Wolters met tussen hen in een tante. In het midden, bij de mast, met zijn arm op het want, staat de zoon van 19, Hendrik, de vader van Jan en Roelf. Voor de mast staat het werkvolk van de werf.

Jarenlang heeft opa Wolters met hulp van zijn zoon op dit schip gevaren. Eén wezenlijke verandering was dat na verloop van tijd een opduwer werd aangeschaft, een klein bootje met de oersterke benzine-motor, de motor van een T-Ford. Zo werd het schip minder afhankelijk van de grillen van het weer.

In 1947 trouwt Hendrik. Hij neemt geleidelijk de taak van zijn vader over. In het gezin van Hendrik worden twee jongens geboren: in 1950 Jan en anderhalf jaar later Roelf. Als die leerplichtig worden, krijgen ze een plekje op het schippersinternaat in

Interview en tekst:

André Jansen

Zwolle, op een schip in het Almelose Kanaal aan de Turfmarkt, tussen de Schoenkuipersbrug en de Hanekampbrug. Ze bezoeken de lagere school aan de Westerlaan.

Zo snel als mogelijk gaan de jongens meewerken met hun vader op de *Hoop op Welvaart*!

In 1955 wordt de *Hoop op Welvaart* verbouwd tot een motorschip met een stuurhut en met een ingebouwde Mercedes dieselmotor van 120 pk. Het gaat dan varen met grind van de Nederrijn in Duitsland naar diverse Nederlandse plaatsen.

In 1968 overlijdt vader Hendrik. Jan en Roelf varen dan nog samen met hun moeder tot 1970. Dan gaat moeder rustig wonen in een huis aan de Van Galenstraat in de Wipstrik, te Zwolle.

In 1972 gaat het schip in een bedrijfssanering en wordt het gesloopt.

Waarna Roelf en Jan ieder hun eigen weg in de binnenvaart volgden.

De titelfoto is genomen bij oplevering van het schip in 1924 te Veendam. Aan het helmhout op het achterdek staat grootvader Wolters, op de luiken voor de roef staan grootmoeder, de jongste zus van vader en vader zelf, met zijn hand in het want. Hij was toen 19 jaar oud. De andere schepelingen zijn werknemers van de scheepswerf.

Onder: De *Hoop op Welvaart*, ontdaan van mast en giek, ligt eind jaren 50, begin jaren 60 te wachten op opening van de Keersluisbrug in de Willemsvaart te Zwolle.



Boven: Assen 1971. Het schip kwam uit Duitsland, geladen met grind bestemd voor de MBI-steenfabriek.

Midden: Roelf links en Jan rechts, beiden gekleed in de befaamde pofbroek, daarachter vader. In 1956 had het schip wel al stuurhut en motor, nog wel met mast en giek. Op de achtergrond zie je de silo van de ABTB Veevoederbedrijf tegenover het Rode Torenplein in Zwolle.

Onder: De steen op het graf van grootvader en grootmoeder in Klazienaveen.





Nieuwe vaarwaters

Vecht Ommen - De Haandrik

Met de aanleg van de twee sluizen in de Vecht bij Junne en Mariënberg is de Vecht straks voor de kleine recreatievaart bevaarbaar van Ommen tot aan de Duitse grens. Het programma *Ruimte voor de Vecht* is daarbij het uitgangspunt. Meer ruimte voor het water wordt hierin gecombineerd met een veilige afvoer van hoogwaters, ontwikkeling en ontsluiting van de natuurlijke schatten van de Vecht. Daarmee ontstaan nieuwe kansen voor de economie en voor de sociale structuur in het Vechtdal.

Vlinderkleppen en Vechtvlinder

Het ontwerp van de sluizen is echt iets nieuws in de sluizenwereld. De sluizen komen in het winterbed van de Vecht te liggen, het is dus mogelijk dat ze bij hoog water volledig onder water komen te staan. Het ontwerp is zo gemaakt dat de kleine recreatievaart er straks zelfstandig gebruik van kan maken. Door de ligging van de beide sluizen in landelijk gebied gaat het in dit ontwerp helemaal om de veiligheid voor de gebruiker en de inpassing in het landschap. Dit betekent dat er niet een sluiskolk met deuren zal komen maar dat het hoogteverschil wordt overbrugd met *vlinderkleppen* die op peil worden gehouden, die kleppen liggen volledig onder water. Zo is er een ontwerp ontstaan dat uniek is en in de toekomst ook bij de bouw van andere sluizen kan worden toegepast.

De oude rivier

Lange tijd geleden was de Vecht een heel andere rivier dan nu. De rivier werd druk bevaren. De vaarroute van Zwolle naar Duitsland werd veel gebruikt. Destijds waren er geen stuwen, de rivier

Research

Ingmar Boersma en Rien de Jonge

Tekst

Ingmar Boersma

zocht zijn eigen weg. Zomers werd er bijna niet gevaren, want dan lag de rivier grotendeels droog. Ruim honderd jaar geleden kwam er een einde aan het rijke handelsverleden. Gek genoeg op het moment dat van de Vecht meer een kanaal werd gemaakt. Tussen Ommen en Gramsbergen kwamen geen sluizen. Op dit deel kon niet gevaren worden. Door de aanleg van twee sluizen bij Junne en Mariënberg verandert dit en komt doorgang in noordelijke richting in beeld. De kosten bedragen 6 miljoen euro.

Diepgang

Voor varen is voldoende diepgang nodig en die biedt de Vecht niet overal. Het vaarbesluit dat nu voor de Vecht geldt laat een diepgang van 50 centimeter toe. 'Dat is categorie rubberboot', zegt Ron Nijhof die al 22 jaar ondernemer is aan de Vecht en graag ziet dat er grotere boten op kunnen varen. Ommer ondernemers gaan voor een diepgang van 1.10 meter. 'De Nederlandse watersport is onderverdeeld in vier klassen. Wij gaan voor de kleinste klasse, de DM-klasse.'

Tegenstellingen

Over de bevaarbaarheid van de Vecht bestaat verschil van inzicht tussen twee groepen: de *groenen* die willen dat de natuur zich kan ontwikkelen en de *watersporters* die willen kunnen varen met boten en

een diepgang van meer dan 50 centimeter nastreven. Vooralsnog vissen de watersporters achter het net.

Ommenaren ijveren voor flink meer diepgang. Wat vindt Hardenberg daarvan? Wethouder Jannes Jansen: 'Boten van twee meter diep komen er zeker niet.' De wethouder denkt dat de uiteindelijke vaardiepte rond de meter gaat schommelen. 'Dat er meer mogelijk is dan nu, dat is zeker.'

'Het is nu nog categorie rubberboot.'

Zwolle-Ommen is al goed toegankelijk voor pleziervaart met een diepgang tot 1,15 meter. Vanaf Ommen is sluis technisch een max. diepgang van 1 m haalbaar (knelpunt sluis De Haandrik). Echter: de huidige vaarregel staat niet meer dan 0,50 m toe. Daarover is dus de discussie nog gaande en die moet eerst worden beslecht.

Planning

Maar... voor een goede doorvaart op de Vecht is niet alleen de diepte van belang. Gestreefd wordt naar de classificatie **DM**; dat houdt in dat deze vaarweg gedimensioneerd moet worden voor schepen met de afmetingen 12 x 3,75 x 1,30 m (lengte x breedte x diepgang). Zoals boven beschreven levert de diepgang van schepen hier en daar nog de nodige problemen op. De doorvaarthoogte is beperkt tot 1,75 m door de Voorstraatbrug in Hardenberg. Er ligt al een nieuw brugdeel op de plank, maar dat wordt pas geplaatst als over de gehele route een be-

slissing is genomen. Het zou dan in het gunstigste geval een vaarweg kunnen worden met de afmetingen 16,50 x 3,60 x 1 m; en misschien kan de diepte bij De Haandrik worden opgevijseld naar 1,10 m. Bij de Watersportvereniging *De Vechtstreek* in Ommen is men er niet erg optimistisch over. De havenmeester wil het eerst zien en dan pas geloven. In het gunstigste geval komt er dus voor kleine schepen van 3,60 m hoog en 1,10 m diep een mooie route bij, ook als vaarweg richting Coevorden, Klazienaveen, Ter Apel en Duitsland.



Boven:

De nieuwe sluis in Diffelen in aanbouw. Hier komt de innovatieve Vechtvinderssluis.

Onder:

Een overzicht van de beperkingen in de nieuwe vaarweg.

		Sluis lengte	Sluis breedte	Drempel sluis NAP	Doorvaarthoogte	Diepgang
Vechterweerd	sluis	35,00	5,85	-1,50		1,25
Vilsteren	sluis	35,00	5,85	0,05		1,15
Junne	nieuwe sluis	18,00	4,00	1,35/1,85	3,50	1,30
Marienberg	nieuwe sluis	18,00	4,00	3,15/3,95	11,00	1,30
Hardenberg	Sluis, fietsbrug	16,50	3,60	4,35/5,85	2,60	1,25
De Haandrik	sluis	36,50	8,00	6,10/6,80		1,00

'Eigen boxen'

Interview met John Borsboom

Je werd in 2008 als adviseur van het Watersportverbond door ons aangetrokken, aanvankelijk voor het veranderen van de statuten van de vereniging, later bij het voorstel van de stichting om de constructie van de zogenaamde 'eigen boxen' op te heffen. Wat heb je voor herinneringen aan die periode?

In mijn herinnering was er een verwijdering ontstaan tussen het bestuur van de stichting en een deel van de huurders van overdekte ligplaatsen. Zoals vaak spelen de financiën daarbij een grote rol. En wat mij ook opviel was dat sommige leden of ligplaatshouders zich miskend voelden door onvoldoende transparant optreden door het bestuur.

Die constructie van de 'eigen boxen' wilde het bestuur van de stichting opheffen. Waarom eigenlijk?

De 'eigenboxhouders' genoten een tariefreductie op hun liggeld van 50%. Het gehalveerde liggeld leverde een onvoldoende bijdrage op voor de kosten van onderhoud en renovatie van het algemene gedeelte van het havencomplex, alsmede de collectieve uitgaven. Voorts was er hier en daar achterstallig onderhoud aan de overdekte boxen.

Weet je nog welk alternatief we daarvoor aanreikten?

In eerste aanleg is voorgesteld de onderhoudsverplichting van de 'eigenboxhouders' te verleggen naar de stichting, onder gelijktijdige afschaffing van de tariefreductie. De waarde van de eigen investering minus nog te betalen (groot)onderhoudskosten werd gezien als een rentedragende waarborgsom. Omdat dit nog niet tot een akkoord kon leiden, is een aangepast voorstel gedaan. Dat aangepaste voorstel voorzag in een tariefreductie over het liggeld dat niet besteed of gereserveerd zou worden voor collectieve voorzieningen. Het oorspronkelijke voorstel – ook wel aangeduid als depositoregeling – bleef daarbij staan.

Die depositoregeling is in het Havenreglement opgenomen. De weerstand tegen opheffen van de 'eigen boxen' was dus te groot. Heb je nog herinneringen aan die tumultueuze vergadering met de eigenboxhouders?

Jazeker. Ik vond de sfeer aanvankelijk niet prettig.



John Borsboom werd als adviseur van het Waterschapsverbond in 2008 door de besturen van de - Zeilvereniging Zwolle (ZVZ) en de Stichting Het Zwolse Watersportcentrum (ZWC) gevraagd de besturen juridisch bij te staan bij het wijzigen van de statuten. Een commissie had de opdracht de ZVZ een rol te geven bij de exploitatie van de haven. ZWC bleef eigenaar, maar zou op grotere afstand worden gezet. Die nieuwe opzet mislukte. Het bestuur van de ZVZ wilde in het vervolg op deze mislukte operatie de financiële bijdrage van 'eigenboxhouders' en die van de 'gewone' huurders meer met elkaar in evenwicht brengen. Dat leidde tot een conflict met de 'eigenboxhouders'. Daarbij werd ook de hulp ingeroepen van John Borsboom.

Gelukkig bleek vrij snel dat je met luisteren en transparantie altijd tot zaken kunt komen.

We handhaafden dus de oude constructie. Jij hebt die constructie wel een andere naam gegeven. Kun je uitleggen waarom?

Vrijwel direct viel ik over de aanduiding 'eigen box'

en 'economische eigendom'. Ik begreep wel waar dat vandaan kwam, maar het gaf de huurders van overdekte ligplaatsen ten onrechte het idee dat ze ergens eigenaar van waren. Voorts zou dit aanleiding kunnen zijn om te onderzoeken of zo'n recht als 'economische eigendom' voor de overdrachtsbelasting zou zijn aan te merken. Om dat te vermijden, maar toch te erkennen dat de 'eigenboxhouders' belangrijke investeringen hadden gedaan in de door hen gehuurde ligplaats heb ik de aanduiding 'economisch goed' gehanteerd. Deze aanduiding is bekend vanuit de fiscale rechtspraak en ziet op investeringen door huurders in het gehuurde waardoor hun huurrecht een zekere (meer)waarde verkrijgt.

De overdekte box is dus geen eigendom van de ligplaatshouder?

Klopt. De box met alles erop en eraan is eigendom van de eigenaar van de haven.

In welke gevallen komt er een eind aan die constructie van het economisch goed?

Bij mijn weten was het economisch goed niet overdraagbaar. Dit betekent dat bij het opzeggen van ligplaats deze situatie eindigt en voor zover mij bekend zou er met een nieuwe huurder een normale overeenkomst worden aangegaan. Dit betekent dat door 'natuurlijk verloop' deze situatie op termijn zal eindigen.

In 2009 waren er nog bijna 30 'eigen boxen' op de ongeveer 80 overdekte ligplaatsen. Nu zijn er nog 7 over! We gaan die niet opheffen, want intussen is er een geheel nieuwe situatie ontstaan. Zeer waarschijnlijk wordt onze haven in het kader van het project Zwarte Waterzone verplaatst naar een andere locatie.

Dan zal de situatie voor die zeven 'eigenboxhouders' dus eindigen.

Kunnen we de ligplaatshouders met economisch goed een alternatief bieden?

De verplaatsing van de haven was bij mijn weten niet voorzien en levert een bijzondere omstandigheid op waarover je je altijd zult moeten beraden. Los daarvan zal welke oplossing dan ook budgettair verantwoord moeten zijn. Ik weet niet of er in de nieuwe haven ook mogelijkheden komen voor overdekte ligplaatsen. Voor de nog bestaande gevallen zou dat een voortzetting van de huidige situatie kunnen betekenen, maar ik heb geen idee in welke mate de nieuwe en de oude situatie vergelijkbaar

zijn en of dat dan ook met gesloten beurs zou kunnen plaatsvinden.

Ben je zelf nog een actief beoefenaar van de watersport?

Helaas heb ik het actieve wedstrijdzeilen wegens gezondheidsredenen moeten opgeven, maar ik ben nog wel actief in de watersport als wedstrijdleider/jurylid. Als vice-voorzitter zeilen van de KZ&RV Hollandia ben ik verantwoordelijk voor de organisatie van zeer veel wedstrijden op het IJsselmeer bij Medemblik.

Wat zie jij als trends voor de komende jaren? Hebben havens als de onze nog een toekomst?

De vergrijzing van de populatie booteigenaren stelt andere eisen aan de havens. Bredere ligplaatsen voor motorboten, minder zeiljachten en een hoger voorzieningenniveau in de havens (stroomvoorziening, internet, sanitair e.d.). De vrijwilliger zoals we die tot dusverre kennen, zal minder makkelijk te vinden zijn. Ik verwacht dat er in de toekomst meer werk aan havens zal worden verricht door betaalde krachten. Voeg daarbij de enorme toename van milieu-eisen e.d., dan kom je snel tot de conclusie dat het exploiteren van jachthavens fors duurder zal worden.

Jongere watersporters hechten minder belang aan eigen bezit en zullen eerder gaan huren of een gedeeld bezit nastreven. Dat zal een andere sfeer gaan geven in de verenigingshavens.

Ik zie in mijn omgeving (Aalsmeer, Medemblik) de vraag naar vaste ligplaatsen en het passantenbezoek elk jaar wat teruglopen. Dat is geen goede ontwikkeling. Maar ik bespeur gelukkig ook heel veel enthousiasme onder het jeugdzeilen en alles wat met jeugd en watersport heeft te maken. Ik ben dus niet pessimistisch zolang de verenigingen hierop weten in te spelen. In Aalsmeer lukt dat heel goed. Op het wedstrijdwater in Medemblik zie ik hetzelfde: een slinkend aantal deelnemers bij de gevestigde klassen, maar nog steeds veel drukte bij de jeugdklassen.

Tot slot bespeur ik onder de jongere ouderen een toegenomen belangstelling voor de roeisport.

Mijn devies: koester de traditie, maar sta open voor vernieuwing en begrijp de nieuwe watersportgeneratie.

Vlaggen

Etiquette of machtsvertoon?



In 2010 voeren we voor de tweede maal in het oude DDR-deel van Duitsland. Ditmaal gingen we vanuit Berlijn via een zuidoostelijke route verder richting Oder, de grensrivier met Polen. We hadden de rivier drie dagen stroomafwaarts bijna geheel voor ons zelf. De breedte is ongeveer die van Lek, maar dan zonder strekdammen. De vaargeul slingert van de ene oever naar de ander; bakens in het water geven de richting aan. Noor maakte een zonnige foto vanaf het achterdek naar voren, die we bij de eerste de beste gelegenheid naar het thuisfront mailden. Onze jongste dochter werkte in die tijd bij het Watersportverbond. Ze beheerde onder andere de website en de Nieuwsbrief. Mooie foto, dacht ze en ze plaatste hem prominent op beide media. Prompt kwam er van collega's en leden een stroom op gang van verontwaardiging en protest. Hier werd op verschillende punten ernstig gezondigd tegen de vlage-tiquette: bakboord onder de zaling hing een te grote provincievlag, die hoort daar überhaupt niet. Maar het ergste was de Europese vlag aan stuurboord. Een van mijn zeilende vrienden schreef: 'Europa is immers geen natie en zal dat hopelijk ook nooit worden.'

Wat de strikte voorstanders van vlage-tiquette verge-ten zijn, is dat het hijsen van een vlag in zijn primai-re vorm een uiting van vertoon is. Schuldig of on-schuldig. Bij een huurboot met Duitse mannen, de stuurman op drie bierkatten en met een piratenvlag achterop, weet je dat je er 's nachts niet naast moet gaan liggen. Bij een jacht met een 'koninklijke vere-nigingsvlag' (met zo'n lelijke wapentje bij de knop

John Smal

van de nationale driekleur) pas ik altijd extra op als ik een sluis of brug nader.

Bij het begin van de Tachtigjarige Oorlog hadden de schepen met een geuzenvlag een kapersbrief aan boord. Het admiraalsjacht van de oorlogsvloot had de grootste driekleur van allemaal.

De driekleur was er in twee varianten: *oranje, blan-je, bleu* en *rood, wit, blauw*. Laat zich raden wie er prins-gezind was en wie door de Staten werd betaald. Vertoon van macht; met etiquette heeft het bij aan-vang weinig te maken.

De *geus* of *Prinsengeus* (die volgens de overlevering voor het eerst werd gebruikt bij de inname van Den Briel) is het meest gebruikte stevenvlaggetje. Dit na-jaar zond de NTR de serie *80 jaar oorlog* uit. Eind 16e eeuw kwamen bewoners van deze streken in op-stand tegen het wettige Spaanse gezag. Wat begon met ontevredenheid van een minderheid groeide uit tot een oorlog die meer dan een mensenleven zou gaan duren. Van Groningen tot Brussel, van Den Briel tot Groenlo, overal barstte de strijd los. En vaak deed die strijd merkwaardig modern aan. Bur-ger- en godsdienstoorlog, terrorisme, propaganda, executies, radicalisering, zwart-wit Nederland-Spanje is het in ieder geval niet geweest. Wat vooral opvalt, zijn de verschillen tussen de rijke gewesten en het arme platteland. Achter de IJssel zat men in ieder geval niet op de geuzen te wachten.

Gelukkig is er een fleurig alternatief voor de geuzenvlag: op de voorstevén onze provincievlag. Ook de vlag van de stad Zwolle zou mogen. Aan de achterstevén hoort aan een rechte vlaggenstok de nationale vlag. Friezen en Vlamingen lappen dit voorschrift aan hun laars; een duidelijk voorbeeld van dwarsliggen. Beide vlaggen zou de rechtgeaarde watersporter als hij stilligt, alleen overdag mogen voeren. Ik ben nog nooit een schipper tegengekomen die zijn geus na 21 uur strijkt.

Ik beperk mij hier tot de vlagvoering op motorboten. De paar zeilers die nog ligplaatshouder zijn, weten vast wel hoe het hoort op botteloef, boegspriet of kluiverboom.

zaling van de eerste mast aan bakboordzijde, ook als ik de grote mast omhoog heb staan. De *zaling* is het hout dat van uw mast een kruis maakt. Aan die bakboordkant mogen ook vlaggen als van het Watersportverbond, KNRM, Marrekritte worden gehesen.

Beleefdheidsvlaggen of bezoekersvlaggen noemt men de vlaggen die men hijst als men op bezoek is in een ander land of provincie. Wij doen dat consequent, met uitzondering van de provincies waarvan Noor de vlag niet mooi vindt. In België hangt er bij ons de Belgische vlag; ons zijn de Vlamingen, Brusselaars en Walen allemaal even sympathiek.



Als een motorboot twee masten heeft hoort de nationale vlag in de top van de tweede mast. Er is overigens weinig wettelijk geregeld op het gebied van vlagvoering. De officiële kleuren van de Nederlandse vlag zijn *helder vermiljoen rood, helder wit, kobalt blauw*. De loodsvlag is niet op andere schepen toegestaan. En het BPR regelt ook nog een paar zaken, maar die zijn in de praktijk op kleine schepen amper relevant en niet te handhaven. Met één uitzondering: de afmeting moet in ieder geval zodanig zijn, dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd. Ik hield de driekleur daarom altijd in de tweede mast als die rechtop staat.

De clubvlag of clubstandaard mag 's nachts blijven hangen als men aan boord is. Ik hang die onder de

Vlaggen (en wimpels) bestaan uit *kleden* (banen). De *hij*s is het verticale deel bij de vlaggestok, de *broek* of *broeking* is de zoom langs de hij's (waar de *vlaggelijn* doorheen loopt).

Hang de driekleur zo dat die goed zichtbaar is.

Op de voorstevén waar de Hollanders een geuzenvlag (*links*) hebben, mag een inwoner van Overijssel zijn provincievlag (*boven*) plaatsen.

De nieuwe clubvlag doet erg aan de oude verenigingsvlag denken. Dat is met opzet gedaan.

Wat moet u nou als u op uw boot geen mast hebt staan? Een toenemend aantal schepen in onze haven heeft dat mankement. In dat geval dient de clubvlag op de voorstevén te prijken.

Ik hecht erg aan dit voorschrift. U mag van mij in uw sloep met een glas rosé in de hand rondvaren, desnoods met een deel van de te grote natievlag in het water, maar de clubvlag hoort echt voorop!

Bij de opheffing van de ZVZ heeft het bestuur beloofd een nieuwe clubvlag te laten ontwerpen. Derk Veenhof heeft hem getekend. We hebben er een groot aantal van laten maken. Verkrijgbaar bij Roelf Wolters, vanaf 6 januari.



Oproep

Toen wij afgelopen zomer in Sneek langs het Fries Scheepvaartmuseum liepen, viel ons een raambiljet op: het deed een oproep aan schippers, schipperskinderen en oud-schippers om verhalen en anekdo-

tes over hun tijd op een schippersinternaat te delen met het museum. We begrepen dat reacties nog steeds van harte welkom zijn. Ze kunnen worden gestuurd naar: info@hetscheepvaartmuseum.nl.

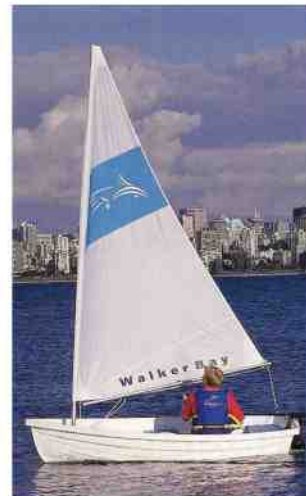
Noortje Smal

TERRA NAUTIC

CAMPING EN JACHTHAVEN

Rust, Ruimte en Natuur

- *Jachthaven voor vaste en passantenplaatsen
- *Camping met seizoen- en passantenplaatsen
- *Watersportwinkel
- *Hengelsportartikelen
- *Yamaha buitenboordmotoren
- *Onderhoud en reparatie buitenboordmotoren
- *Aluminium roei-, vis- en consoleboten
- *Walker Bay roei-/zeilboten
- *Whaly polyetyleen boten



TERHI

Whaly

Linder

WALKER BAY
Simply Smart™

YAMAHA

torqeedo
STANBORG-GERMANY

TALAMEX

allpa
marine equipment

Vechtdijk 1 8035 PA ZWOLLE Tel. 0529-427171

www.terranautic.nl

info@terranautic.nl



Een drukke hellingdag

Op 8 oktober was het een drukke hellingdag met drie schepen af en op de helling. Met de klok rond:

Het begon met het laten zakken van de **Dirk II** van Leo Smink. Vervolgens werd de **Cambio** van Gerrit Veuger halverwege de helling gezet voor een boegschroefreparatie en tenslotte — na de middag — is de **Cadans** van Rinie van der Molen de helling opgedraaid.

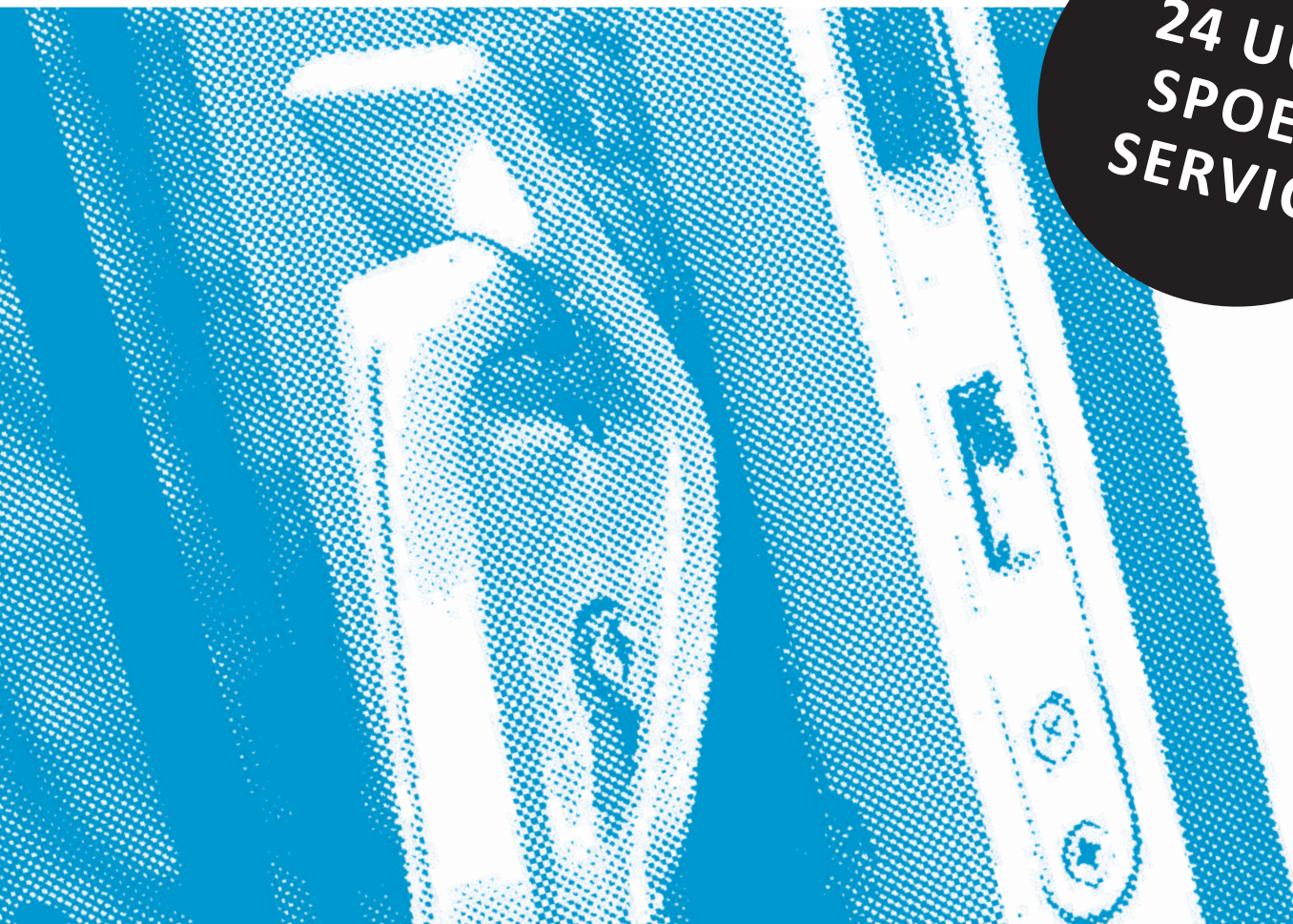
Afspraken over het hellingen kun je maken met de hellingbazen Jan Bartelds en Jan en Roelf Wolters; hun emailadressen en telefoonnummers vind je op de achterzijde van deze Havenkrant. Op de helling kunnen schepen tot maximaal 8 ton omhoog worden getrokken. Een hogedrukspuit is aanwezig.



VAN ROSSUM

BEVEILIGEN

24 UUR
SPOED
SERVICE



Geef inbrekers géén kans.

Van Rossum, uw specialist voor:
sleutels, sloten, kluizen, PKVW
en alarm- en videobewaking



Thomas à Kempisstraat 31, 8021 BH Zwolle
vanrossum@beveiligen.nl T. 038 453 57 25

www.beveiligen.nl

Barbecue einde vaarseizoen 2018

Van tevoren natuurlijk even ruggespraak gehouden, wat te doen met de partytent en besloten deze toch maar weer te plaatsen. Mocht het dan een buitje doen, dan stond het vuurtje in ieder geval droog. En sowieso zag het er zo sfeervol uit. Het was — weliswaar met vest of trui aan — aanvankelijk goed te doen buiten. Na het bakken buiten was het binnen in het Havenkantoor goed toeven om het gegrilde te verorberen, maar ook buiten is er ook aan de tafels gezellig gegeten en geconverseerd.

Ook dit jaar hadden we aan belangstelling niet te klagen Ruim 50 personen hebben gezellig rond de barbecue gestaan. Binnen steeg de stemming door de muzikale talenten van een van de ligplaatshouders met zijn accordeon, het leek wel een karaoke-bijeenkomst. Proberen we er zeker in te houden voor volgend jaar. Ook nu weer dank aan Janny Kist en Janny Wolters en alle andere vrijwilligers die dit door hun inzet mogelijk hebben gemaakt.

Wat de datum betreft is er altijd weer wat commotie. Welnu de datum is al sinds 2011 de derde zaterdag in september. Dus leg deze datum vast in uw agenda 2019: zaterdag 21 september! Doordat u er was hebben we een fantastische afsluiting van het seizoen gehad, waarvoor dank!

Foto's en tekst:

Dick P. Pieterse



NIZON ZONWERINGEN



- Aluminium jaloezieën
- Lamelgordijnen
- Rolgordijnen
- Luxaflex
- Velux
- Daglichtfilters
- Zonwerende plakfolie
- Blinderingsfolie
- Horren
- Alle buitenzonweringen
- Rolluiken
- Markiezen

Telfortstraat 19 | 8013 RL Zwolle | Tel. 038-4214300
info@nizon.nl | www.nizon.nl

Charlotte Russe met rood fruit



Ingrediënten

1 pak	lange vingers
5 blaadjes	gelatine
500 gram	kwark
250 ml	slagroom
50 gram	suiker
125 gram	rood fruit
	+ extra om te decoreren

Anneke Pieterse

Havendagen 2019

Voor 2019 is besloten om de verplichte werkuren voor de ligplaatshouders te stellen op 8 uur. De planning van de **Havendagen 2019**:

Voorjaar	Najaar
zaterdag 30 maart	28 september
zaterdag 6 april	5 oktober
zaterdag 13 april	12 oktober

De geplande havenuren zijn uit te voeren van 09.00-15.00 uur.

Bij het niet verrichten van de verplichte 8 werkuren zal er een bedrag van € 160 in rekening worden gebracht of voor ieder niet gewerkt uur € 20. Het is de bedoeling dat u elk jaar uw verplichte uren werkt of bij afwezigheid betaalt. U kunt geen uren inhalen of meenemen naar het volgende jaar. Per boekjaar verrekenen we de uren. Tijdens de Havendagen dient u de intekenlijst te voorzien van uw naam, rij en boxnummer. Bij het beëindigen van de werkzaamheden zal samen met een havencommissielid

Een feestelijk nagerecht

Met de feestdagen in het vooruitzicht staat koken aan boord even in een ander daglicht, vandaar dit overheerlijke recept. Je kunt natuurlijk de onderzijde van de lange vingers recht afsnijden om de bodem gelijk te krijgen.

1. Bekleed een vorm met een doorsnee van 20 cm met huishoudfolie of bakpapier. Verdeel de lange vingers over de bodem en tegen de zijkant van de vorm. Zet ze met de gesuikerde kant naar buiten.
2. Klop de kwark los met een lepel en klop de slagroom met de suiker tot yoghurtdikte. Spatel de slagroom door de kwark. Laat de gelatine vijf minuten weken in koud water. Laat het vervolgens smelten in een pannetje met een eetlepel water en zet apart tot het iets afgekoeld is.
3. Spatel de gelatine door de kwark en verdeel het mengsel over de taartvorm. Pureer het rode fruit glad met een staafmixer en verdeel dit over de bovenkant van de taart. Je kan hier ook heel goed diepvriesfruit voor gebruiken.
4. Laat de Charlotte ongeveer twee tot drie uur opstijven in de koelkast. Garneer de Charlotte eventueel met nog wat extra rode vruchten.

de eindtijd worden ingevuld en afgetekend.

Als u buiten de havendagen om werkzaamheden wilt verrichten dient u hiervoor **vooraf contact op te nemen met de Havencommissie**. De door u gewerkte uren dient u **op dezelfde dag via de mail aan j.heetjans@home.nl door te geven**.

Mocht u niet zelf in de gelegenheid zijn om uw verplichte uren te voldoen, mag u de werkuren ook door iemand anders laten uitvoeren; deze uren dienen op de intekenlijst wel op uw naam te worden ingevuld en samen met een havencommissielid en de vervanger te worden ondertekend. Wanneer u door omstandigheden helemaal niet in staat bent om aan uw verplichtingen voor 2019 te voldoen, verzoeken wij u hierover schriftelijk contact op te nemen met het secretariaat van de stichting.

Wilt u zich vooraf opgeven voor een aanstaande Havendag dan kunt u dit doen via de mail aan j.heetjans@home.nl.

Jan Heetjans, voorzitter Havencie

Ledenadministratie Voor het doorgeven van wijzigingen van adres, emailadres e.d.

John Smal john@smal.org

Redactie Facebook @watersportzwolle
Webstek www.watersportzwolle.nl

Gerbrand Meijer watersportzwolle@gmail.com
Michel en Roeline watersportzwolle@gmail.com
de Leeuw

Havenkrant Redactie en vormgeving

John Smal john@smal.org

Drukkerij

Editoo BV te Arnhem www.editoo.nl

Foto's Omslag

Hans Smit www.zwolleinbeeld.nl

© Stichting Het Zwolse WatersportCentrum, Zwolle
Alle rechten voorbehouden

Privacybeleid: www.watersportzwolle.nl/privacybeleid

Stichting Het Zwolse Watersportcentrum
Holtenbroekerdijk 41-2, 8031 ER Zwolle

Bestuur Stichting Het Zwolse Watersportcentrum

Dick P. Pieterse Voorzitter
dppieterse@kpnmail.nl
0343 410199

John Smal Secretaris
john@smal.org
06 51572415

Wiechert Mulder Penningmeester
wmulder99@tele2.nl
0529 497238

Derk Veenhof Havencommissaris
dveenhof@kpnmail.nl
038 4217180

Jan Heetjans Voorzitter Havencommissie
j.heetjans@home.nl
038 4662040

Rien de Jonge Lid
zwc.r.dejonge@gmail.com
06 17470399

Ad de Wit Lid [De Peddelaars]
aj.de.wit@kpnmail.nl
038 4210615

Havencommissie Voor technische zaken, onderhoud, storingen en Havendagen

Jan Heetjans j.heetjans@home.nl
038 4662040

Helling Voor het gebruik van helling en hellingloods op de haven

Jan Bartelds jbartelds@home.nl
06 53176839

Jan Wolters vofmoira@versatel.nl
0653144493

Roelf Wolters wolters-r@home.nl
06 20250831

Financiële zaken Voor administratieve en financiële zaken, vragen over huur e.d.

Wiechert Mulder wmulder99@tele2.nl
0529 497238

Ligplaatsbeheer Voor aanvragen en wijzigen van ligplaatsen, informatie over de wachtlijsten en sleutelbeheer

Roelf Wolters wolters-r@home.nl
06 20250831

retour-
adres

