



DE ROEF

NIEUWSBRIEF VOORJAAR 2023

DE ROEF is het officiële huisorgaan van *Amsterdamse Watersportvereniging H '79*

Oplage: ca. 100 exemplaren
Verschijnt ca. 4 keer per jaar

Eindredactie en lay-out: *Tije de Jong, Piet Heyn Michels en Pauline Mastenbroek*

Redactieadres: Tjotterspad 11 1081 KD Amsterdam
E-mail: redactieH79@gmail.com

Beste leden van H79,

Het is alweer bijna zover, over een paar weken gaan de boten weer te water en kan het vaarzeizoen beginnen.

Wellicht nog even oppoetsen en anti-foulen, en dan kan'ie weer.

Om alvast in de stemming te komen, bij dezen: uw 'De Roef'

Bestuurlijke mededelingen

ALV 2023

26 maart aanstaande om 15u vindt de jaarlijkse algemene ledenvergadering (ALV) plaats. Hiervoor ontvangt u t.z.t. de uitnodiging en onderliggende stukken.

Hellingen

Het eerste weekend van april begint ons vaarseizoen weer. Vanaf maandag 27 maart dienen alle boten gereed te zijn.

Tot uiterlijk 27 februari mogen er nog stoffende werkzaamheden worden verricht (droogschuren e.d.), daarna niet meer i.v.m. schilderwerk.

Vanaf woensdag 29 maart worden de boten via de grote helling naar buiten gebracht (hellingbaas Hans) en vanaf zaterdag 1 april volgt ook de kleine helling (hellingbaas Paulo).

Gebruik ligplaatsen

Afgelopen seizoen(en) is het ons opgevallen dat van sommige boten die in onze boxen liggen zeer weinig tot geen gebruik wordt gemaakt. Wij kunnen en willen van onze leden niet eisen bijvoorbeeld minimaal 10x per seizoen gebruik te maken van hun boot, maar willen benadrukken dat we een actieve watersportvereniging willen zijn. Er zijn bovendien behoorlijke wachtlijsten van mensen (en zelfs leden) die heel graag een ligplaats willen bij onze vereniging. Hierbij dan ook de oproep komend vaarseizoen voldoende gebruik te maken van de haven. Weet je nu al dat je door omstandigheden weinig tot niet gaat varen, laat dit het bestuur dan weten! We zullen dan zoeken naar passende maatregelen.

Afkoop erfpacht

Tijdens een ingelaste ALV 29 januari jl. is bijna unaniem besloten de erfpacht van Tjotterspad 36 (buitenhaven) af te kopen voor de komende decennia (tot en met 31 januari 2062). De kosten hiervan bedragen €17.407. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat:

- het een goede investering is; afgelopen jr is de erpachtcanon bijna 8% gestegen tot €815 per jaar. De huidige markt is behoorlijk onzeker. Uitgaande van een gemiddelde indexering van 2% per jaar zou

de 'terugverdientijd' ongeveer 18 jaar zijn terwijl we voor bijna 40 jaar afkopen. Ook middels een wat complexere methode (netto contante waarde berekening) blijkt (bij een rentevoet van 2%) dat sprake is van een positief resultaat van +/- €5.000,

- er ruimte is in onze middelen (kaspositie per 31-12-22 is €82.000).

Tenzij er onvoorzien onderhoud dient te worden gepleegd, kunnen we deze kosten goed dragen.

Nota varen 2

Op 24 november j.l. is namens HISWA-RECRON en het Watersportverbond een toelichting gegeven op de resultaten van een eerder uitgevoerde enquête 'uitstootvrij varen Amsterdam' eind 2022 waar ook H79 aan heeft meegewerkt. Aanleiding hiervoor is Nota varen 2 die stelt dat vanaf 2025 emissieloos dient te worden gevaren in het centrum van Amsterdam vanaf 2025 en in al het binnenwater van Amsterdam vanaf 2030 (muv Kostverlorenvaart, Amstel en IJ. De belangrijke knelpunten die uit de enquête kwamen waren kosten voor zowel verenigingen als ook booteigenaren en leverantieproblemen verzwaarde stroomnetwerk (wachtijden). Bovengenoemde partijen zijn in gesprek met de gemeente. De inzet is bepaalde ontheffingen voor speciale doelgroepen te krijgen alsook te voorzien in een overgangsregeling voor bestaande voertuigen (reeds in bezit van vignet). Eerste helft van dit jaar wordt verder nagedacht over praktische invulling van de ontheffing (vorm en duur).

zie verder: www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/water-varen.

Nieuwe leden:

Als aspirantlid zijn aangenomen:

- Rowick Lam
- Mike Geestman

Wij wensen onze nieuwe leden een behouden vaart!



De vorige maand heeft onze havenmeester Hans de Boer onze loodsen geschiederd. Met vaste hand werden twee lagen zwart aangebracht, zodat het houtwerk er weer jaren tegen kan. Slechts enkele (door gestalde schepen) onbereikbare plekken zullen na het hellingen nog worden gedaan. Dankjewel, Hans!

Erfpacht

Het was de wethouder Mr. Treub die het gemeentelijk erfpachtstelsel in Amsterdam introduceerde. In eerste instantie gebeurde dat met tijdelijke erfpacht vanaf 1896, maar na 1915 geeft Amsterdam voornamelijk grond uit in voortdurende erfpacht. De bedoeling van het erfpachtstelsel was dat de gemeente Amsterdam ook zou profiteren van de waardeverhoging van de 'eigen' grond in Amsterdam. Dit heeft de gemeente geen windeieren gelegd in de loop van de afgelopen circa honderd jaar. Op zeker moment bedroegen de inkomsten uit erfpacht van de gemeente Amsterdam circa 80 miljoen euro per jaar. Dit was rondom de laatste eeuwwisseling en de revenuen kwamen ten goede aan het gemeentelijke begroting. Men kan bijvoorbeeld stellen dat mede hierdoor Amsterdam financieel een meer vermo-

gende stad was dan de andere grote steden van Nederland en men zou ook kunnen beweren dat dit mogelijk bijdroeg aan de culturele mogelijkheden van de gemeente. Het is een heel sociaal idee – en dat paste bij de ‘sociale’ hoofdstad – dat een effect van de mogelijke waardeverhoging van de grond ten goede komt aan alle inwoners van de stad. In het verleden werd de canon, die bij erfpacht hoort, om de 50 of 75 jaar opnieuw door de gemeente vastgesteld, maar inmiddels wordt de canon bij eeuwigdurende erfpacht uitsluitend gecorrigeerd voor inflatie. Dit betekent niet dat dit altijd redelijk uitkomt, als je bedenkt dat de afgelopen periode de inflatie circa 10 % bedroeg.

Circa 80% van de grond in de gemeente Amsterdam is eigendom van gemeente en het grootste deel van die grond wordt door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Een erfpachtrecht is gebaseerd op een overeenkomst tussen de (aspirant) erfpachter en gemeente. Op die overeenkomst zijn de vigerende (op dat moment geldende) Algemene Bepalingen van toepassing. Nu zijn de Algemene Bepalingen 2016 van eeuwigdurende erfpacht van toepassing. Daarmee heeft de gemeente Amsterdam een modern erfpacht stelsel opgetuigd dat de erfpachter een grote mate van zekerheid garandeert en de erfpachter, in geval van tussentijdse beëindiging van het erfpachtrecht, volledig schadeloos stelt, ook voor eventuele bedrijfsschade. De rechten van de erfpachter zijn in dat geval gelijk aan de rechten van een particuliere eigenaar van de grond bij onteigening. De positie van de erfpachter is daarmee veel sterker dan de positie van de huurder. In geval van huuropzegging hoeft de gemeente te niet te voorzien in een ander stuk grond met dezelfde eigenschappen, bijvoorbeeld een haven.

Eénmaal in het nabije verleden is door de gemeente afgeweken van de uitgifte van de grond in erfpacht. Dat gebeurde toen het Japanse autobedrijf Nissan in het westelijk havengebied haar Europese magazijn wilde huisvesten. De Japanners gingen niet akkoord met erfpacht en dreigden hun Europese magazijn elders te vestigen als de grond waarop dat zou staan niet in particulier eigendom zou worden uitgegeven. De gemeente Amsterdam zwichtte destijds voor de Japanse argumenten en besloot mede in het kader

van werkgelegenheid de Japanners hun zin te geven. Voor zover ik weet heeft iets vergelijkbaars bij de uitgifte van grond in de gemeente nooit meer gespeeld.

Met grote meerderheid van stemmen heeft onze vereniging in een extra ingelaste Algemene Ledenvergadering ingestemd met het voorstel van het bestuur om het erfpachtcanon van de buitenhaven af te kopen tot en met 31 januari 2062. Er waren veel leden op de ingelaste vergadering en daarnaast waren er 8 volmachten aan het bestuur afgegeven. Een enkel lid van de vereniging heeft tegen het voorstel van het bestuur gestemd. Het bestuur stelt alles in het werk om zo snel mogelijk in te gaan op het gunstige voorstel van de gemeente. Met deze afkoop is de vereniging voor de komende 39 jaar vrijgesteld van het betalen van een jaarlijkse canon en dus ook van de potentiële jaarlijkse stijging van de canon door optredende inflatie. De kosten van de afkoop bedragen circa 17.500 euro en dit bedrag kan worden betrokken uit de reserves van de vereniging en past, mogelijk met enige aanpassingen, bij het meer-jaren onderhoudsplan van H79. Dit afkoop voorstel van de gemeente heeft de vereniging ontvangen juist voordat de inflatie zo enorm is gestegen. De kans dat de vereniging op termijn een vergelijkbaar aantrekkelijk aanbod van de gemeente krijgt is vrijwel nihil. Alle leden worden hierbij hartelijk bedankt voor hun ‘snelle’ aanwezigheid en in grote lijnen positieve bijdrage aan het bestuursvoorstel.

Wethouder Mr. Treub (1858 – 1931), waarmee dit allemaal begonnen is, was jurist en econoom. Hij was niet alleen in de gemeentelijke politiek actief, maar ook in de landelijke politiek, waar hij minister was van Landbouw en van Financiën. Mr. Treub voerde de inkomstenbelasting in door een samenvoeging van vermogensbelasting en bedrijfsbelasting.

Hij besliste destijds mee met het afsluiten van het IJsselmeer door het plan van ir. Lely. Hij was hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam en regelde dat Berlage als architect de opdracht kreeg voor het ontwerpen van het beursgebouw. Gelukkig is de Treublaan tussen het prins Bernardplein en de Berlagebrug naar hem genoemd in 1939.

Droogte in Nederland

Droog droger droogst

Podcast van Rijkswaterstaat

Interview met Vincent Beijl (Adviseur watermanagement en waterverdeling bij Rijkswaterstaat). Lid van Landelijke coördinatie waterverdeling.

Nederland komt op twee manieren aan water. Door neerslag en door de rivieren en verliest haar water door afvoer naar zee en verdamping.

Bij droogte is er geen neerslag en via de rivieren komt er minder water binnen.

De verdamping is daarnaast met warm weer op zijn grootst. Er is dan te weinig zoetwater voor afvoer, waardoor het lastiger wordt om het zoute zeewater buiten de deur te houden. De kans op verzilting wordt daardoor groter.

Zoetwater is van groot belang voor Nederland. Voor het drinkwater, de industrie, de natuurgebieden en de landbouw. In het natuurgebied bij Utrecht en Noord Holland (Vinkeveen) is het zoete water van hoge kwaliteit en van groot belang voor de natuur. Maar hoe verdeel je het binnenkomende water bij schaarste? Welke functie eerst komt, staat vast bij wet.

Het waarborgen van veiligheid is het belang-rijkste en staat op nummer 1. Denk aan de Veendijk bij Wilnis (in 2003) die bezweken is.

Onomkeerbare schade (2), bijvoorbeeld aan de natuur. Veen oxideert en verwijnt door droogte. Veendijken hou je goed door ze vochtig te houden.

De laatste categorieën zijn de scheepvaart, landbouw en recreatie. Op basis van deze (verdringings)reeks word er besloten hoe het water verdeeld word.

Het Amsterdam-Rijnkanaal is een vaarroute tussen Amsterdam en het Ruhrgebied en is een van de drukst bevaarde kanalen van Europa. Amsterdam is een van de grootste brandstofhavens. 2018 was een pittig jaar wat betreft waterbeheer. Het Amsterdam-Rijnkanaal stroomt uiteindelijk de zee in bij IJmuiden, maar het zoute water begon het binnenland in te stromen en Rijkswaterstaat moest ingrijpen. De scheepvaart werd stilgelegd, om het water goed te verdelen. Via de Princess Irene sluis is extra water uit de Nederrijn het Rijnkanaal ingelaten en zijn 's nachts de sluisdeuren open gezet. Dit was een unieke situatie.

De laatste KNMI scenario's geven aan dat de extremen extremer worden en elkaar sneller zullen opvolgen. Deze extremen zijn een grote uitdaging met de krappe marges die we in Nederland hebben. Er ligt ook nog een woningbouw opgave. Hoe creëren we ruimte? Daar word nu hard over nagedacht.

Het IJsselmeer is de zoetwaterbuffer van Nederland. Er wordt momenteel onderzocht of het Amsterdam-Rijnkanaal het IJsselmeer extra kan opzetten indien de IJssel niet genoeg kan afvoeren.

Een ander onderzoek: verder in de toekomst kunnen voorspellen wat er aankomt. Hierdoor kunnen we nog slimmer water sturen en water verdelen. Nu kunnen we niet meer dan een week vooruit voorspellen. Als we verder in de toekomst kunnen kijken hebben we meer tijd en ruimte om het water op te vangen. Dan kunnen we het IJsselmeer eerder opzetten tot 5 cm. Misschien moeten we ook infrastructuur uitbouwen d.m.v. grotere doorvoeren waardoor we meer capaciteit hebben. Als we teveel water op het kanaal zetten, hebben namelijk we ook het probleem dat de schepen niet meer onder de bruggen door kunnen. We blijven zoeken naar waar de mogelijkheden liggen.

De toekomst

Het tekort wat we hebben is niet snel opgelost. We hebben in de zomer standaard een neerslag tekort. Dit houdt in dat er meer water verdampt dan er valt. De afvoer in de zomer zal in de toekomst lager worden. Het smeltwater van de sneeuw en gletsjers is +/- 15% van onze afvoer. De gletsjers zullen in de komende eeuw verdwijnen. De neerslag zal daarnaast niet meer vallen als sneeuw maar als regen. Het water word daardoor in de winter direct afgevoerd. Hoe kunnen we met elkaar het water vasthouden? We werken samen met alle Rijnlidstaten om over de toekomst na te denken. We zitten als Nederland wel onderaan de rivier, maar er is een goede samenwerking en er zijn gemeenschappelijke belangen. Het Ruhrgebied is namelijk erg afhankelijk van de scheepvaart. De Zwitserden denken na over stuwmeren om het water vast te houden. Ook de Duitsers denken daarover na. Zwitserland heeft al veel stuwmeren en veel ervaring. Als een gletsjer verdwijnt dan kan de ruimte die vrijkomt ook gebruikt worden als stuwmeer.

In Nederland zijn we ook al veel aan het nadenken over het watertekort. Het gaat niet meer over het stukje rivier in eigen land, maar we kijken naar de hele rivier als één systeem en daarom is internationale samenwerking ook steeds belangrijker geworden.



Wist u dat?

De Ocean Race, die dit jaar ook langs Nederland komt, in volle gang is. De zeilschepen zullen van 11 tot 15 juni in Scheveningen zijn. Er zijn twee etappes reeds gepasseerd, gewonnen door Holcim, de Zwitserse boot en 26 februari start de derde mega etappe tussen Kaapstad en de Oostkust van Zuid-Amerika. Het is een hele lange etappe, 12.750 nautical miles, ca 23.000 km langs de Zuid-pool, waarbij men zonder stops Azië, Australië en Nieuw Zeeland voorbij vaart. Scheren langs pakij's.

Je kan de race op je computer of op je telefoon volgen <theoceanrace.com>. Er zit een serieuze tracker op en je kan de windsnelheden op je scherm erbij volgen door de wind aan te zetten in de tracker op de op een na onderste knop links. De boten zijn in willekeurige volgorde Malizia (Duitsland), 11 hour (Verenigde Staten), Biotherm (Frankrijk), Guyot (Europa) en Holcim (Zwitserland). Wanneer er voldoende wind is wordt er in de monohulls (zgn. Imoca's) gevaren op foils. Dit is na Whitbread en Volvo Ocean Race de eerste grote rond de wereld race die gevaren wordt op foils. In verband met de hoge snelheden, de veiligheid en het vele buiswater staat de bemanning overdekt in de kuip. Iedere boot beschikt over een vijf koppige "bemanning", waarvan één "bemanningslid" een vrouw is en één bemanningslid een reporter, die met name mee is om te filmen en verslag uit te brengen.

De hele race staat in het teken van het milieu en de grote transitie, vandaar ook de namen 11 Hour (5 voor twaalf) en Biotherm. Er mag niets overboord.

Heel veel plezier

<https://www.theoceanrace.com/>



Nautisch Nassen

Eenpansgerecht met rijst en kip.

Zoek je een geschikt recept voor op de boot? Dit eenpansgerecht met rijst en kip is dan ideaal!

Een super makkelijk recept waarvoor je maar één pan nodig hebt. Wij hebben verder qua groenten paprika en prei toegevoegd, maar je kunt ook kiezen voor courgette of aubergine.

Recept voor: 2 personen



Raadpleeg ook regelmatig de website van de vereniging:

<https://h79.nl/>



Benodigheden

250 gr kipfilet of kippendijfilet

1 ui

1 paprika

1 prei

300 ml groenten bouillon of kippenbouillon

150 gr snelkookrijst

2 tl tijm

snufje zwarte peper

rucola/parmezaanse kaas

Bereidingswijze

Snipper de ui en snijd de paprika en prei in stukjes.

Snijd de kipfilet of kippendijfilet in stukjes.

Breng op smaak met een beetje peper.

Giet een scheutje olie in een pan en bak de kip rondom bruin, samen met de ui. Voeg daarna de paprika, prei, tijm en een snufje peper toe en bak 5 minuten mee.

Voeg de bouillon en rijst toe en zet de deksel op de pan. Laat dit circa 15 minuten zachtjes pruttelen. Vergeet niet om zo nu en dan even te roeren. Na ongeveer 15 minuten is de bouillon opgenomen en de rijst gaar.

Serveer de rijstschotel eventueel met wat rucola en Parmezaanse kaas en smullen maar.