

# SLINGEREND OVER HET IJ

## Linquenda's proefvaart voor het Rijncertificaat

Een reisje over de Rijn, dat wil toch iedereen? Nou, dat valt tegen. Peter Stokroos is één van de weinigen die een certificaat met de 'R' wil voor zijn pleziervaartuijg. Een keuring met proefvaart moet uitwijzen of de "Linquenda" aan de eisen voldoet.



Op het scherm loopt de snelheidsmeter gestaag op: 6,5, 6,8, ... 7,0 knopen. De duim van EOC-expert Rob van 't Hof gaat omhoog, de vereiste 13 km/u is gehaald. "Kan het nog harder?", vraagt Van 't Hof. "Ja, maar dat kost gasolie", zegt Stokroos met een grijns, terwijl hij gas terugneemt. Zijn tjalk "Linquenda" is voor de eerste test geslaagd. Nu stuurt hij op aanwijzing van de expert het schip eerst 20 graden naar stuurboord en dan 20 graden naar bakboord. Direct daarna herhaalt hij deze handeling, maar deze keer geeft hij 45 graden roer. Het schip slingert over het IJ, alsof het maar niet kan kiezen tussen een koers naar Amsterdam-Centrum of Noord. "Hiermee testen we de wendbaarheid", legt Van 't Hof uit. "Je mag maximaal 110 seconden doen over deze set manoeuvres." De "Linquenda" is een historische platbodem uit 1909, maar de oude dame reageert zeer alert. Weer een vinkje erbij.

### Hoogst haalbare

Eerder is in de haven al de papierwinkel doorgenomen. Brandblusserkeuring, gaskeuring, AIS, ECDIS, EHBO-koffer, alles is gecheckt. De keuring is een hercertificering, want Stokroos was er zeven jaar geleden vroeg bij. "Ik ben toen niet voor het Rijncertificaat gegaan", vertelt hij. "Maar ik word ouder en wie weet haal ik later de mast eraf en wil ik de Rijn op. Het is nu of nooit: de overgangsregeling loopt bijna af en misschien moet je straks voor de Rijn een CCR-motor hebben. Ik ben nu toch bezig, kan ik net zo goed voor het hoogst haalbare gaan. Het viel mee wat ik nog moest doen." "Nou ...", zegt zijn vrouw Margreeth. "Hij was gisteravond en zelfs vanochtend nog bezig. Stickers plakken, nieuwe reddingsvesten.

Allemaal kleine dingetjes, maar alles bij elkaar was het best veel." De grotere ingrepen waren al gedaan, zoals een afsluiter op de bunker en het laag-niveau-alarm. Ze zijn goed voorbereid, maar er is één punt dat Stokroos nog spannend vindt. "Ik ben benieuwd of we binnen de geluidsnorm blijven."

### Keurig

Voordat de "Linquenda" haar neus het IJ opdraait, trekt Van 't Hof zijn overall aan en maakt een rondje over het schip. De tjalk van 24 meter heeft al een certificaat, dus kijkt hij vooral naar de extra eisen voor de Rijn. Hij verdwijnt in het vooronder, opslagplaats van touwen en fenders. "Je mag geen brandstoftank in je voorpiek hebben. En het waterdichte schot moet op de juiste plek staan. Dat is hier allemaal in orde." Dan is de machinekamer aan de beurt. Op de deksels van oude zinken wasketels prijken officiële poetslappenstickers. Ook de rest heeft Stokroos goed voor elkaar, vindt de expert. "Het ziet er allemaal keurig uit. Extra eis voor de Rijn is dat er boven de hete delen van de motor geen gasolietank mag zitten. Dit schip voldoet daaraan." Stokroos heeft alles volgens de regels uitgevoerd, maar vraagt zich soms af wat het nut is. "Een flexibele leiding in de machinekamer mag maar zoveel centimeter lang zijn, maar nergens staat waar die leiding verder aan moet voldoen. Eigenlijk zou ik een bilgealarm een zinnigere eis vinden. Ik ben pontschipper en kom dat vaker tegen, dat regels niet altijd logisch zijn."

### Meer aandacht voor de 'R'

Op het IJ zijn 'snelheid' en 'uitwijken' al gecheckt. Nu haalt Van 't Hof de geluidsniveaumeter uit zijn zak. Hij bukt om in de luwte van de roef minder last te hebben van windgeruis. Het is stil aan dek – om de meting niet te verstoren of is het toch de spanning? Dan volgt het verlossende woord. "65,2 dB, ruim eronder." Ook bij de uitlaat blijft het geluid binnen de norm. De "Linquenda" is opnieuw geslaagd, met vlag en wimpel. "Het geluidsniveau is vaak een struikelblok voor het Rijncertificaat", licht Van 't Hof toe. "Ook snelheid en vrij zicht zijn dikwijls een probleem. Dit schip zit in alle opzichten ver boven de norm." Die kan Stokroos in zijn zak steken. Zelfverzekerd gooit hij hem in zijn achteruit voor de laatste loodjes: de stopproef en het achteruit varen. Ook die zijn geen uitdaging voor schipper en tjalk. Stokroos lacht; het is hem gelukt. Terug in de haven wil hij toch nog iets kwijt. "Het certificaat met de 'R' mag wel meer gepromoot worden. Ik denk dat meer schepen ervoor in aanmerking komen en je moet het doen nu het nog kan." Hij heeft nog geen Rijnreis in de planning; deze zomer zelt hij met zijn gezin naar de Oostzee. Mochten de Duitse autoriteiten de "Linquenda" controleren, kan hij trots zijn certificaat tonen, die met de 'R'.

### Wanneer proefvaart?

Voor het Rijncertificaat is een proefvaart verplicht. Het gaat hier om het 'CBB-R', het document waarmee pleziervaartuijgen de internationale Rijn mogen bevaren. Tijdens de proefvaart wordt de manoeuvreerbaarheid van het vaartuijg getest: snelheid, stoppen, achteruitvaren en uitwijken.