

Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

Jaargang 24, nr. 3, april 2023



Het VNM feliciteert W.S.V. "Achter 't Veer", Geldermalsen met de officiële opening van hun nieuwe haven, 22 april 2023

Van het bestuur.

Voor u ligt de Nieuwsbrief van april.

We hopen voor u dat alle boten weer gebruiksklaar in het water liggen en we een mooi vaarseizoen tegemoet gaan.

Ook deze maand is het bestuur druk geweest voor u, met het helpen oplossen van problemen van participanten. B.V. RI & E, en keuringen t.b.v. opstalverzekeringen. Met de verkregen informatie hopen wij weer aanvullend het Handboek verder te completeren.

Helaas moeten we vaststellen dat hoewel we daar al veel tijd aan hebben besteed, het vinden van kandidaat bestuursleden een zaak van lange adem is. Begin mei hebben we een gesprek met een beoogd bestuurslid.

Toch ook deze maand weer een tweetal heugelijke feiten. Het vieren van het 50 jarig jubileum van W.S.V. de Gouwe en de opening van de nieuwe haven van W.S.V. Achter 't Veer in Geldermalsen.

Het bestuur wenst u verder een mooi vaarseizoen toe.

Colofon

Jaargang 24, nr. 3.

april 2023

Verbond Nederlandse Motorbootsport

KvK: 34271006
adres: Hambakenwetering 15,
5231 DD 's-Hertogenbosch
Tel.: +31 685 002 60 10
E-mail: secretariaat@vnmmotorbootsport.nl

Bestuur:

Voorzitter: Jan de Visser (waarnemend)
Secretaris: Peter Otterspeer
Penningmeester: Paul van Gendt
Bestuurslid: Jan de Visser

Redactieteam:

communicatie@vnmmotorbootsport.nl

Eindredactie: Jan de Visser
Leden: Peter Otterspeer

Werkgroepen VNM:

contactpersoon:

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| - BTW/contributie | Paul van Gendt |
| - Boot Holland | Jan de Visser |
| - regionalisering | vacature |
| - VNM website | Jan de Visser |
| - SAW en Rijnsportpatent | Rob Bouman (KNMC) |
| - Vertrouwenspersoon | Peter Romijn |
| - Juridisch adviseur | Ada Sanders |

Deelnames: *(al of niet in samenwerking met de KNMC)*

WRN, lid van het bestuur	vacature
Netwerk Water recreatie	vacature
klankbordgroep vuilwater	vacature
Netwerkgroep antifauling	Erik Berendsen
Biesbosch Federatie	Erik Berendsen/Leo Bikker
Netwerkgroep Biesbosch	Erik Berendsen/Leo Bikker
E.B.A	Dirk Jan Zwart (KNMC)
CBR	Peter Bezemer (KNMC)
VWV (Vlaanderen)	Peter Otterspeer
DMYV	vacature
VWV ((Waddenzee)	Ted van der Zee

Inhoudsopgave

1. Van het bestuur.
2. Colofon, Inhoudsopgave, Agenda.
3. Kortverslag BV , 4 april 2023
3. Emmissievrij varen in de gemeente Utrecht
4. Netwerkgroep Veiligheid en Motoronderhoud
6. W.S.V. "de Gouwe", 50 jaar!
7. Wijzigende voorwaarden opstalverzekering

Agenda

- | | |
|--------|---|
| 2 mei | VNM Bestuursvergadering |
| 6 mei | Jubileum WSV Heinenoord |
| 8 mei | Teams vergadering PAGW
digitale meeting van 13.00 uur tot 14.30 uur.
Bestuur en regiovertegenwoordigers |
| 10 mei | Relatiedag WSV Tholen, aanvang 16.00 u. |
| 15 mei | Toervaart reünie VWV te Nieuwpoort België
tot en met 20 mei. |
| 31 mei | VWV - Waddenzeeoverleg |
| 4 juni | Voordracht VNM bij het congres van
WSV Giesbeek |
| 6 juni | VNM Bestuursvergadering |
| 8 juni | Routeoverleg N-Holland Noord |

Voor meer informatie zie de agenda op onze website.

Overigens als u zou willen om het redactieteam van het VNM versterken met het maken van leuke verhalen zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet op het volgende emailadres:

communicatie@vnmmotorbootsport.nl

Kort verslag Bestuursvergadering 04-04-2023

Op de bestuursvergadering van het VNM bestuur zijn de volgende onderwerpen aan de orde geweest:

Bezoek afvaardiging VNM bestuur bij Z.V. De Lek

Jan de Visser en Peter Otterspeer zijn bij Z.V. De Lek op bezoek geweest om uit te leggen wat het VNM voor Z.V. De Lek kan betekenen.

Diverse zaken van participanten.

Een aantal vragen van verschillende participanten zijn behandeld. De vragen hadden betrekking op toetsen van statuten, een advocaat voor het voeren van een gerechtelijke procedure, ongewenste omgangsvormen en het houden van een RI&E.

Bestuursleden VNM.

Het is wachten op contact met de kandidaat van de KNMC voor het innemen van een bestuurszetel bij het VNM.

Registratie plezier vaartuigen.

Het is nu wachten op de aanstelling van een projectleider

en de samenstelling van de ambtelijke werkgroep.

BTW contributie en vereniging.

De werkgroep BTW en contributie gaat zo snel mogelijk aan de slag met deze problematiek.

VNM Regiobijeenkomsten.

Besloten is om in november 2023 weer 3 regiobijeenkomsten te organiseren. Meer informatie later dit jaar.

Facturen participanten.

De facturen voor de bijdragen 2023 van participanten van het VNM worden eind week 14 verzonden. Graag zo spoedig mogelijk de factuur voldoen.

Tot zover dit korte verslag van de belangrijkste punten van de bestuursvergadering.

Peter Otterspeer, secretaris

Emissievrij varen in de Gemeente Utrecht

Tessa Heerschop, Utrecht, 10 april 2023,

Pleziervaart Utrecht vreest 'levensgevaarlijke' verbanning naar Amsterdam-Rijnkanaal

De Kleine Botenclub in Utrecht vreest voor levensgevaarlijke situaties op het Amsterdam-Rijnkanaal als de stad Utrecht haar wateren sluit voor pleziervaart met een verbrandingsmotor. Die moet zich dan mengen tussen de beroepsvaart op de hoofdvaarweg.

'Dat is levensgevaarlijk', zegt voorzitter Frank Nieuwesteeg van KBC Utrecht. Het voornemen van de gemeente om emissievrij varen te verplichten staat in de Visie Stadswater. Exploitanten van passagiersschepen worden verplicht om vanaf november 2024 emissievrij te varen. Pleziervaartuigen moeten, als de plannen doorgaan, vanaf 2025 emissievrij varen op alle stadswateren. Utrecht is in het vaarseizoen een drukke doorvaartroute voor de pleziervaart, voornamelijk de route Merwedekanaal-Vaartse Rijn-Oudegracht-Vecht, ofwel van Brabant naar Noord-Holland vice versa.

Mensenlevens

Als boten met een verbrandingsmotor niet meer over de Oudegracht en de Singel mogen varen, dan moeten ze om het centrum heen over hoofdvaarwater. Frank Nieuwesteeg: 'Het Amsterdam-Rijnkanaal is een enorm

drukke vaarweg voor grote binnenvaartschepen. Het is echt heel gevaarlijk om daar met een kleine boot te varen. De uitstoot van kleine boten is zo miniem, wij vinden niet dat je mensen in gevaar moet brengen, alleen omdat je wilt dat iedereen elektrisch vaart.'

Groene brandstof

Liever pleit Frank Nieuwesteeg voor de overstap van diesel naar HVO100, een min of meer klimaatneutrale fossielvrije brandstof. 'De ombouw van een historische boot naar elektrisch varen kost duizenden euro's. Niet iedereen heeft dat geld. Laat deze boten dan varen op schonere brandstof, dan behoud je maritiem erfgoed, zorg je voor schonere lucht én veroorzaak je geen gevaarlijke toestanden op het Amsterdam-Rijnkanaal.'

Emissievrij varen is in Utrecht al grotendeels ingevoerd. Zo varen alle rondvaartboten elektrisch en worden alleen een ligplaatsvergunningen vergeven aan schepen die emissievrij varen. Het zijn vooral passanten die nog op fossiele brandstof varen. Op een drukke zomerdag bezoeken 300 tot 400 pleziervaartuigen de stad. Volgens tellingen van de gemeente heeft 95% van de schepen die de Weerdsloossluis passeren nog een verbrandingsmotor en is 5% emissievrij.



Voor meer informatie zie:

<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/water/2022-visie-stadswater-gemeente-utrecht.pdf>

Netwerkgroep Veiligheid & Motoronderhoud

VEILIGHEID & MOTORONDERHOUD

We willen allemaal een veilige vaarrecreatie.

Voor schipper, bemanning en thuisfront, voor alle andere recreanten in ons vaargebied, voor haven- en hulpdiensten en alle andere betrokkenen.

De belangrijkste voorwaarden voor een veilige vaarrecreatie zijn betrouwbare vaartuigen en goed zeemanschap, uitgaand van een goede tochtvoorbereiding, kundige navigatie en alert vaargedrag. En zelfredzaamheid voor als het -onverhoopt- toch niet goed gaat.

Voor zowel motorboten als zeilboten blijkt motorstoring de belangrijkste reden voor een hulpoproep aan centrale meldposten, kustwacht of KNRM.

Motorstoringen kunnen uiteraard tot zeer onveilige situaties leiden. Preventief onderhoud en controle voor afvaart leveren minder storingen op.

Doet zich toch een storing voor dan is met voldoende kennis en de nodige onderdelen een zelfredzame bemanning in staat zelf de storing te verhelpen.

De netwerkgroep Veiligheid & Motoronderhoud, met vertegenwoordigers van de meeste Nederlandse organisaties van zeilers en motorbootvaarders is van mening, dat het aantal noodoproepen drastisch kan en moet worden verminderd en geeft aan hoe dat kan.

Van preventie en zelfredzaamheid naar minder noodoproepen.

Motorstoringen zijn dus een belangrijke bron van onveiligheid.

Meer veiligheid en minder noodoproepen zijn haalbaar als we motorstoringen weten te voorkomen of te verhelpen. Om dat te bereiken willen we binnen de vaarrecreatie meer aandacht voor de volgende **Vijf Voorwaarden**.

- Preventief Onderhoud
- Brandstof Behandeling
- Geen Paniek: eerst denken dan doen
- Zelfredzaamheid
- Noodoproep: reddingsboot of technisch advies

I. Preventief Onderhoud

Vooral de ervaring met dieselmotoren is dermate positief, dat we nogal geneigd zijn er blind op te varen. Meestal terecht, maar onvoldoende controle verhoogt de kans op storing.

Voldoende controle wil zeggen: jaarlijks én voorafgaand aan iedere afvaart Aanbevolen aanpak voor de jaarlijkse controle:

- Bij onvoldoende eigen ervaring complete beurt door erkend bedrijf
- Toelichting en "aftekening" in onderhoudsboek
- Discussie binnen de vaarrecreatie over wenselijkheid van een "APK"

Aanbevolen aanpak voor de controle voor afvaart:

- Voldoende brandstof? Zo mogelijk aparte reservetank?
- Oliepeil correct?
- Koeling werkt?
- Wierpot schoon?

Door deze controle voor afvaart af te vinken in het logboek bevorderen we, dat dit onderdeel wordt van een standaard vertrekritueel.

II. Brandstof Behandeling

Naast onvoldoende brandstof, helaas een te vaak voorkomende reden voor een noodoproep, is een verstopt brandstoffilter de belangrijkste aanleiding voor motorstoring.

Water en aangroei dankzij bio-toevoegingen blokkeren filters. Motorstoringen door problemen met de brandstofvoorziening doen zich vaak voor na een het varen met slecht weer en veel deining, waardoor vuil onderin de tank naar boven komt.

De structurele oplossing is een schone tank, de tijdelijke een dubbel filter. Het is gewenst om (jaarlijks) de tank schoon te maken. De mogelijkheden daarvoor verschillen per type motor- of zeilboot.

Heeft de tank een mangat, dan is het na leegpompen of aftappen het schoonmaken en drogen van de tank een nuttige en zeer wenselijke actie.

Zonder mangat is leegpompen/aftappen en enkele keren spoelen de enige, maar even noodzakelijke oplossing. Na de schoonmaakbeurt verdient het de voorkeur de tank tijdens de winterstop leeg te laten.

III. Geen Paniek

Een motorstoring doet zich voor op een moment waarop voortstuwing nodig is: verslechterend weer, weg van de lage wal, dreigende aanvaring, wegvallende wind of gewoon terug de haven in.

In veel gevallen is het anker uitzetten de logische en gewenste eerste actie.

De bemanning koopt tijd om de volgende stap te bepalen. Ook hier is voorbereiding belangrijk: dit vereist dus een gebruiksklaar anker.

IV. Zelfredzaamheid

Vaarrecreatie suggereert autonomie: we beheersen een complex voertuig, we bepalen zelf de route en we lossen eventuele problemen onderweg doeltreffend op. Tot zover ons zelfbeeld.

Netwerkgroep Veiligheid & Motoronderhoud, vervolg

Voor het zelfstandig oplossen van een motorstoring komt meer kijken:

- Basiskennis
 - ✓ opbouw en functioneren van de (diesel)motor
 - ✓ types voortstuwing (schroefas, saildrive)
- Kennis van de eigen motor en bijbehorende systemen
 - ✓ type, capaciteit,
 - ✓ zekeringen, smering, koeling etc.
 - ✓ onderhoudsvoorschriften
- Praktische analyse van de storing
 - ✓ Waar zit het probleem: motor, randapparatuur, schroefas, schroef?
- Beschikbaarheid van de meest noodzakelijke reserve onderdelen
 - ✓ Filters, v-snaren, impellor

Zelfredzaamheid vereist inzet en ervaring.

Specifieke motorcursussen, meelopen met de professionele onderhoudsbeurten en zelf doen vergroten het vermogen om onder kritische omstandigheden een motorstoring (tijdelijk) te kunnen verhelpen.

Zonder die vaardigheid is de autonomie die we nastreven een illusie.

V. Noodoproep: reddingsboot of technisch advies?

De inzet van deze aanbevelingen is niet primair om het aantal noodoproepen te verminderen, maar om de veiligheid van de vaar-recreatie te vergroten.

De beschikbaarheid van de reddingsdiensten is echter te waardevol om die onnodig in te zetten.

En dan is na preventie de zelfredzaamheid cruciaal.

Met voldoende begrip van de systemen aan boord, goed gereedschap, voldoende reserve onderdelen en ervaring met het verwisselen van die onderdelen kunnen bemanningen een motorstoring in veel gevallen zelf oplossen. Reddingsdiensten zijn overigens in die gevallen ook in staat om met technisch advies zo'n praktisch ingestelde bemanning te instrueren.

En ook dat leidt tot een wenselijke vermindering van de operationele inzet van reddingsboten.

Samenvattend is de Netwerkgroep Veiligheid & Motoronderhoud er van overtuigd, dat de veiligheid van de vaarrecreatie aanzienlijk kan worden verbeterd als de vaarrecreanten zelf aan deze Vijf Voorwaarden voldoen.

WSV De Gouwe 50 jaar

Zaterdag 15 april 2023 vierde WSV "De Gouwe" te Boskoop (ZH) het feit dat de vereniging 50 jaar bestaat.



De feestelijkheden werden met een korte toespraak van de voorzitter geopend. Daarna kreeg de secretaris van het VNM het woord waarin hij de vereniging feliciteerde met het 50 jarig bestaan en overhandigde aan de voorzitter van WSV De Goude een wandbordje met de tekst "Aangeboden aan WSV De Gouwe ter gelegenheid van het 50 jarig bestaan" Deze geste werd zeer op prijs gesteld en het wandbordje krijgt een prominente plaats aan de wand van het clubhuis.



Onder een stralend zonnetje stonden op het terrein van de vereniging, een popcornmachine, een opblaas kinderspeeltent/glijbaan en een makreel rookoven opgesteld.

De vereniging heeft ook een zang/shanty koor welke ook acte de présence gaf met haar optreden.



Na een drankje met Leen Groenendijk gerenommeerd lid van WSV De Gouwe en oud bestuurslid van het VNM een rondgang gemaakt over de verenigingshaven. Waarbij duidelijk werd dat WSV De Gouwe gelegen is op een mooi langwerpig stukje terrein. Na nog een paar drankjes in het gezellige clubhuis is uw secretaris weer huiswaarts gegaan.

Peter Otterspeer

Wijzigende voorwaarden opstal verzekering

De meeste (watersport) verenigingen in Nederland hebben een opstal/inboedelverzekering voor de opstallen/inboedels van de vereniging. Een goede zaak want risico's die je zelf niet dragen moet je verzekeren.

Kennelijk zien verzekeraars een (watersport)vereniging als een onderneming als het gaat om het verzekeren van opstallen/inboedels van een vereniging. Een gevolg daarvan is dat de verzekeraars een NEN 1010/3140 inspectie verplicht stellen. Zo'n inspectie dient minimaal 1 x per 5 jaar gehouden te worden. Echter de interval is afhankelijk van een risicoanalyse.

NEN 1010/3140

De NEN 1010 behelst 'Elektrische installaties voor laagspanning'. Bij de installatie van elektrische installaties is dit de norm voor de veiligheid van uw installatie. Het is geen wet, maar een norm en door het bouwbesluit aangewezen om toegepast te worden op laagspanningsinstallaties.

Het verschil tussen NEN 3140 en NEN 1010 is dat de NEN 1010 norm is gericht op nieuwe installaties en de uitbreidingen of wijzigingen ervan. De NEN 3140 is daarentegen gericht op bestaande installaties. Een elektrische installatie wordt gekeurd volgens de norm die van kracht was tijdens de aanleg.

De NEN 1010 keuring is niet wettelijk verplicht bij de oplevering van elektrotechnische installaties.

Het is wél verplicht dat de installatie voldoet aan de NEN 1010. Ook bij radicale veranderingen aan installaties is het verplicht om te voldoen aan eisen die zijn gesteld in de NEN 1010.

Scios scope 10 keuring

Naast de NEN 1010/3140 inspectie hebben veel verzekeraars de Scios scope 10 keuring in hun polis voorwaarden opgenomen.

In tegenstelling tot SCIOS Scope 10 voldoet u met een NEN 3140 keuring aan de eisen van de Arbowet. Die stelt dat elke werkgever de verplichting heeft doeltreffende maatregelen te nemen voor de veiligheid en gezondheid van de werknemers.

Waarom is een Scios scope 10 nodig?

Bedrijven gaan steeds meer elektra toepassen in het dagelijkse leven. En steeds meer branden ontstaan door een defect in de laagspanningsinstallatie of de aangesloten apparatuur. Overal waar elektra toegepast wordt kan brand ontstaan, mits alles zorgvuldig volgens

de normen is aangesloten. In de praktijk blijkt dat niet altijd het geval te zijn. Daarom heeft het Verbond van Verzekeraars de Scope 10 inspectie in het leven geroepen als preventiemiddel om het brandrisico bij bedrijven te verkleinen. Veel verzekeraars hebben deze periodieke keuring inmiddels als verplichting in hun polissen opgenomen.

De Scios scope 10 keuring heeft veel raakvlakken met de NEN 3140. Naast de keuring van de installatie richt de Scios scope 10 keuring zich ook op het veilig gebruik en het voorkomen van letsel bij gebruikers, waarbij de focus ligt op brandveiligheid.

Hiermee laat een bedrijf zien dat het werkt aan het beperken van het brandrisico.

Een Scope 10 keuring is 3 tot 5 jaar geldig. Afhankelijk van de staat van de installatie wordt bepaald hoe lang de keuring geldig is. Dit staat vaak ook in de verzekeringspolis vermeld.

Als een verzekeraars de keuringen NEN 1010/3140 en Sciosscope 10 als voorwaarde hebben opgenomen in hun verzekeringspolis dan vormen beide keuringen een aanzienlijke kostenpost voor de vereniging.

Een kostenpost die de premies voor de verzekeringen overstijgen.

Inventarisatie

De vraag van het VNM aan de participanten van het VNM is of de participanten die ervaringen hebben met polisvoorwaarden die de beide keuringen verplicht stellen, die ervaringen met het VNM te delen.

Het bestuur van het VNM gaat dan bezien of het VNM iets kan met de gedeelde ervaringen. Beloven kan het bestuur niets maar het bestuur gaat er mee aan de slag.

Uw ervaringen graag sturen naar secretaris@vnm-motorbootsport.nl

Bij voorbaat dank voor de medewerking.

Bestuur VNM