



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

KNMC, Dukatenburg 90-11 / 6, 3437 AE Nieuwegein www.knmc.nl



Trend: fluisterboten

Scouting voor de natuur

Het belang van de natuur voor scouts...en Scouting voor de natuur is de pakkende titel van Scouting Nederland in het kader van kansen en bedreigingen van Natura2000.

Toegankelijke natuur is voor de jeugd essentieel. Zie de [website van de maand](#) pag 12

Brandbrief aan RWS

Het ontwerp ligplaatsenbeleidsplan van Rijkswaterstaat Oost-Nederland voor de hoofdvaarwegen is voor de recreatievaart een ontmoedigingsplan.

Met een brief van ons Verbond maken we RWS duidelijk dat het anders moet. Zie verder op [pagina 10](#)

Overzicht havens met WiFi

De mogelijkheid om gratis te kunnen internetten in havens groeit per jaar. Een prima ontwikkeling. [Pagina 2](#)

TREND 2008...2020

De stichting Recreatie heeft een Pre-verkenning waterrecreatie opgesteld. Zie [pagina 3 - 6](#)

Wet- en regelgeving

Diverse onderwerpen over dit onderwerp. Het nieuwe Besluit Inrichtingen dat 1 januari jl. van kracht is geworden, het Certificaat van Onderzoek en het Mari-foongebruik zijn de drie actuele onderwerpen die aandacht vereisen. Lees [pagina 7 - 9](#)

Overzicht havens met WiFi

(zie ook vorig artikel nieuwsbrief maart 2008)

't Drijfhuis
Marina Muiderzand
WV de Schinkel
Onklaar Anker
Beneden Sas
Blankenberge
Brighton marina
Aquadelta
Nieuwboer
Gemeente haven Cannes
WSV Noord-Beveland
't Dok (Motorbootver. Abel Tasman)
KMJC
Jachthaven Dieppe
WSV Biesbosch
Oude haven
Compagnieshaven
Lystbadehavn
W.V. de Merwede
City Sporthafen Hamburg
Jachthaven "de Molenwaard"
Heliushaven
Haven Hellevoetsluis
A. de Boom, Grote Dok
Helsingor
Het Huizerhoofd
Seaport Marina
Lauwersoog
Kempers
Lelystad Haven
Maasholm
Marina Makkum
Westerhaven
Regatta Center
Binnenhaven Willemstad
Hemmeland
Waterland
Ancora Marina
De Put
WS KLU
VWV Nieuwpoort
Jachthaven Oostmahorn
WSV Goeree
Port Napoleon
De Byland
WV Braassemermeer
Maas en Roer
Veerhaven
Brouwershaven
Lystbadehavn
St. Annaland
West-Terschelling
Waddenhaven Texel
IJmuiden
WSV De Maas
WSV de Peiler
Vlieland
VWV "Schelde", Vlissingen
Jachthaven Wedel
Jachthaven de Batterij
Zeebrugge
W.S.V. Blinckvliet

Aalsmeer
Almere
Amsterdam
Amsterdam
Beneden Sas (Steenbergen)
Blankenberge
Brighton (Engeland)
Bruinisse
Bunschoten Spakenburg
Cannes
Colijnsplaat
Delfzijl
Den Helder
Dieppe (Frankrijk)
Drimmelen
Enkhuizen
Enkhuizen
Faborg (Denemarken)
Gorinchem
Hamburg (Duitsland)
Hasselt
Hellevoetsluis
Hellevoetsluis
Hellevoetsluis
Helsingor
Huizen
IJmuiden
Lauwersoog (gem. De Marne)
Leimuiden
Lelystad
Maasholm (Duitsland)
Makkum
Medemblik
Medemblik
Moerdijk
Monnickendam
Monnickendam
Neustadt (Holstein, Duitsland)
Nieuwendijk - Korendijk
Nieuwpoort
Nieuwpoort
Oostmahorn
Ouddorp ZH
Port St. Louis-de-Rhone
Rijnwaarden
Roelofarendsveen
Roermond
Rotterdam
Schouwen-Duivenland
Sonderborg (Denemarken)
St. Annaland
Terschelling
Texel
Velsen
Venlo
Vianen
Vlieland
Vlissingen
Wedel (Duitsland)
Willemstad
Zeebrugge
Zuidland

De mogelijkheden van draadloos Internet in de jachthaven zijn legio. Denk bijvoorbeeld aan het volgende:

- Informatie over het weer raadplegen via het Internet.
- Informatie aangaande navigatie raadplegen via het Internet.
- Getijden opvragen.
- Brugtijden bekijken.
- Digitale waterkaarten updaten.
- E-mail verzenden en ontvangen.
- Generieke informatie opvragen of gewoon "surfen" voor ontspanning.
- Gratis wereldwijd telefoneren, chatten via Viop/Skype/MSN etc.
- TV kijken op een laptop

*Het Verbond
Nederlandse
Motorbootsport is blij
met deze ontwikkeling.
Communicatie en
informatievoorzieningen
verhogen de veiligheid op
het water.*



Bron: HCCwatersport.nl

Trend 2008...2020

de vraag naar waterrecreatie

Ontwikkelingen en modellen m.b.t. de vraag naar waterrecreatie

De Rabobank uitgave 'Cijfers en trends' van oktober 2007 noemt een aantal trends. Watersportvakanties zijn in trek, vooral aan de Noordzeekust; de lengte van aaneengesloten bootvakanties wordt korter, terwijl het voorseizoen langer wordt; de levensduur van een vaartuig wordt langer en een substantieel deel van de pleziervaartuigen is eigendom van Duitsers. Kansen ziet Rabobank in de aansluiting van de jachthavens op het recreatieve aanbod in de omgeving, de toenemende participatie van vitale ouderen, en het inspelen op de toenemende behoefte aan luxe en gemak.

Toenemende regelgeving en onduidelijkheden rondom Natura 2000 vormen belangrijke bedreigingen.

NRIT houdt in haar Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd (editie 2006) ook een aantal trends bij. Zo trok de watersportbeurs HISWA 2007 voor het eerst sinds 2 jaar weer meer bezoekers en blijkt het aantal winkeliers dat zich bezighoudt met watersport in tien jaar tijd bijna verdubbeld. Ook kan uit gegevens van de 22 HISWA jachtmakelaars worden opgemaakt dat de handel in tweedehands zeil- en motorjachten aantrekt (+14% zeiljachten en +5% motorjachten).

De Stichting voor Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam ontwikkelde in 1994/1995 het SEO-Waterrecreatiemodel.

Dit in 2001 gereviseerde model beschrijft en projecteert het fenomeen waterrecreatie in Nederland in het verleden (1991-2000) en in de nabije toekomst, zowel in fysieke als economische termen.

Zo voorspelt het model hoe vaak en waar in ons land welk type waterrecreatieactiviteit wordt ondernomen. Fysieke grootheden worden vertaald naar economische grootheden, zoals bestedingen en werkgelegenheid in verschillende bedrijfstakken. Het model genereert uitkomsten voor vijf typen van waterrecreatie: zonnen & zwemmen, zeilen & windsurfen, varen in een boot zonder zeil- en overnachtingsmogelijkheden, toervaren en vissen. De voorspellingshorizon van het SEO-Waterrecreatiemodel is 2020. Het model is empirisch gefundeerd op drie microdatabestanden, het Continu Vakantie Onderzoek (Stichting CVO), het Onderzoek Dagrecreatie (CBS), en een enquête van de SEO onder waterrecreanten in de zomer van 1994.

NRIT/RIKZ constateerden in 2002 dat de relatie van verblijfsrecreatie met water vrij specifiek is en blijft.

Verblijfsrecreatieprojecten met een directe waterrelatie (bijvoorbeeld uitzicht op het water) bezitten een extra attractiewaarde.

Trend: toenemende participatie van vitale ouderen en het inspelen op de toenemende behoefte aan luxe en gemak

3

(Vervolg op pagina 4)

vervolg Trend

de vraag naar waterrecreatie

(Vervolg van pagina 3)

Drijvende recreatieve wooneenheden worden hierdoor als potentiële alternatieve verblijfsvormen aangedragen (NRIT/RIKZ 2002).

Op basis van het SEO-Waterrecreatiemodel werd in dezelfde publicatie geconstateerd dat de activiteit zonnen/zwemmen niet echt verder zal toenemen, maar oeverrecreanten een groter ruimtebeslag zullen genereren door de behoefte aan meer voorzieningen.

Voor de recreatietoervaart verwachten ze een behoorlijke toename, en wordt een verschuiving van de vraag naar grotere en luxere schepen geconstateerd (zie ook SME Milieuadviseurs/RIKZ 2002).

Op het gebied van de demografische ontwikkeling werd geconstateerd dat jongeren een afnemende belangstelling voor watersport hebben en dat door vergrijzing een toenemende vraag zal zijn naar 'gemaksboten' die weinig onderhoud vergen.

Een wat gedateerd documentatierapport van Rijkswaterstaat uit 2000 (*Waterrecreatie en het beheer van Rijkswateren*) geeft een overzicht van de gevolgen van toeristisch recreatieve trends voor waterrecreatie.

Zo wordt de algemene toename van sportieve en actieve recreatie in verband gebracht met meer belangstelling voor actieve vormen van waterrecreatie als zeilen, kanoën en roeien. De meer recente opkomst van het golfsurfen en kitesurfen kan hiermee verklaard worden.

Verder worden in het rapport verwachtingen uitgesproken over een toename van boot- en kanotochten in natuurgebieden, meer aandacht voor milieu (fluisterboten), vaartochten op maat, en een toenemende differentiatie van het gebruik van water.

De beperkte informatievoorziening over de aanbodzijde van kleine waterrecreatie geldt ook voor de vraagzijde van deze tak. Het surfen is opgenomen in dagrecreatieonderzoeken, maar de steekproefgrootte is niet groot genoeg om hier gefundeerde conclusies uit te kunnen trekken.

Hierin is geen onderscheid gemaakt tussen wind-, golf-, of kitesurfen.

Ook verschillen de ramingen van het aantal met enige regelmaat gebruikte surfplanken sterk.

Over kanoën zijn wel een aantal gebiedsspecifieke metingen gedaan.

Bron: *Pre-verkenning waterrecreatie Stichting Recreatie, januari 2008*
Inventarisatie beschikbare kennis

Jongeren hebben een afnemende belangstelling voor watersport en door vergrijzing zal een toenemende vraag zijn naar 'gemaksboten', die weinig onderhoud vergen.



Trend: provincies

de vraag naar waterrecreatie

Zuid-Holland

Karakter

De belangrijkste watersportgebieden in het Groene Hart zijn de Hollandse Plassen en de Vecht- en Veenplassen. Dit zijn relatief kleinschalige vaargebieden met oude rivieren, kanalen, meren, droogmakerijen, veenweidegebieden, veenplassen, oude steden en dorpen met een rijke cultuurhistorie. De meren hebben elk hun eigen karakteristiek. Het Groene Hart is als vaargebied bij uitstek geschikt voor de toervaart met kleine (kajuit)motorboten. De grote plassen zijn ook geschikt voor kajuitzeilboten en open zeilboten. Op diverse plaatsen, verspreid in het gebied, zijn tijdelijke aanlegplaatsen gesitueerd. Het aantal is echter niet toereikend.

Beleid

Aandachtspunt is het creëren van alternatieve routes voor de recreatievaart op die trajecten waar de intensiteit van de recreatievaart en de beroepsvaart te groot is. De Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2000 wordt zoveel mogelijk als uitgangspunt van recreatief vaarwegbeleid genomen. Er moet één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet komen.

In de agenda vrije tijd 2006 -2010 wordt aangegeven dat het beleid zich zal toespitsen op: het oplossen van knelpunten in het basistoervaartnet door het aanpassen van kunstwerken, het aanbrengen van voorzieningen, het ontwikkelen van knooppunten /overstapplaatsen en het verknopen van droge en natte infrastructuur met cultuurhistorische beleavingsdoelen in het gebied. De provincie wil vaarroutes optimaliseren voor toeristische doeleinden en de centra van cultuur-historische steden beter bereikbaar maken via de vaarverbinding. In de omgeving van de vaarverbinding wil de provincie een koppeling leggen met de wandelinfrastructuur en groengebieden.

Het beleid voor de Hollandse Plassen is beschreven in het uitvoeringsprogramma Hollandse Plassen 2007 - 2013: Het watertoerisme in Zuid Holland is meer verbonden met cultuurhistorie en cultuurhistorische steden dan in bijvoorbeeld Friesland. Het Plassengebied is echter nog relatief onbekend en de gebruikers zijn vooral regionaal en lokaal. De provincie wil onder andere meer investeren in het watertoerisme op basis van plannen uit de regio. Dit ook vanuit het besef dat de vraag naar watertoerisme stijgt. Op meer plekken in Zuid-Holland ondernemen steden initiatieven voor betere doorvaartmogelijkheden en meer aanleg- en passanten plekken (Dordrecht, Gouda, Delft). Naast de waterrecreatie is de ontsluiting stad-platteland en water van belang. Door zowel waterroutes als fiets- en wandelverbindingen langs vaarten en plassen te creëren, maar ook bijzondere polders voor extensieve recreatie, kan de stedeling worden gestimuleerd het platteland nader te ontdekken. Dit biedt ook kansen voor de agrariër. Door meer promotie en het stimuleren van het gehele economische watertoeristisch cluster kan het watertoerisme in het Hollands Plassengebied nog fors toenemen.

In 2002 is in opdracht van HISWA Vereniging en het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond door Waterrecreatie Advies een watersportvisie opgesteld voor het Groene Hart. In deze visie worden het belang van de watersport en de te verwachten ontwikkelingen binnen deze sector geschetst in relatie tot de omgeving. Het accent ligt daarbij op de grote watersport. Met deze visie wordt overheden in de Groene Hart regio, ideeën, handvatten en argumenten aangeboden voor de verdere uitvoering van integraal beleid. Door ontwikkelingen op het gebied van land- en natuurgerichte recreatie, cultuurhistorie en waterbeleid te combineren met kwalitatieve verbetering en uitbreiding van de waterrecreatiemogelijkheden, wordt een meerwaarde gecreëerd.



De Zuid-Hollandse plassen gaan de groei aan zeil- kajuitboten missen.

Het Plassengebied is nog relatief onbekend en de gebruikers zijn vooral regionaal en lokaal.

5

Trend: provincies

de vraag naar waterrecreatie

Friesland

Karakter

Friesland bezit het grootste plassen- en merengebied van West-Europa met ongeveer 30.000 ha aan meren, plassen en poelen met de meest uiteenlopende recreatie mogelijkheden op en aan het water. De aangrenzende gebieden Waddenzee en IJsselmeer zijn voor watersporters bereikbaar via de vele Friese kustplaatsen die als het ware de poort vormen naar het grote water vanuit het merengebied.

Het Friese merengebied is een van de belangrijkste recreatiegebieden in West-Europa dat ieder jaar weer grote aantrekkingskracht uitoefent op duizenden watersporters en natuurliefhebbers.

Beleid

Het provinciale beleidskader voor recreatie en toerisme in Friesland is de beleidsnota Recreatie & Toerisme 2002 - 2010. Speerpunten in dit beleid zijn onder andere versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur, het revitaliseren van het Friese Merengebied en de uitbreiding van de toervaartmogelijkheden.

Het Friese Merenproject is een groot project waarin vele partijen de krachten bundelen: Provincie, Friese Gemeenten, waterschappen, Recreatieschap, bedrijfsleven, Staatsbosbeheer en maatschappelijke organisaties. Het project is een voorbeeld van hoe de provincie Friesland een kwaliteitverbetering wil en moet realiseren op allerlei terreinen. Er is veel aanbod, maar dit is erg versnipperd. Er is nog weinig samenwerking en samenhang tussen de verschillende attracties en de bezoekers vragen een steeds hogere kwaliteit van de voorzieningen. Om de Friese Meren aantrekkelijk te houden voor recreanten en niet ten onder te gaan aan concurrentie van andere watersportgebieden (bijvoorbeeld in Duitsland), is het Friese Merenproject opgezet.

Het Friese Merenproject heeft als doel het watersportgebied te behouden voor watersporters en recreanten en werkgelegenheid te creëren in de toeristische en recreatieve sector. Allereerst moeten daarvoor de vaarwegen voldoende diepgang hebben, de bruggen moeten hoog genoeg zijn en de waterkwaliteit moet verbeteren. Ook is een vereiste dat het veilig is op het water en dat lange wachttijden op water en wegen straks verleden tijd zijn. De aanleg van vijf aquaducten, de aanpassing van twaalf beweegbare bruggen, het baggeren van vaarwegen en het aanbieden van alternatieve routes zijn voorbeelden van aanpassingen die al uitgevoerd zijn in het kader van dit project. Natuur en milieu profiteren mee van het Friese Merenproject. Bij het uitwerken van alle plannen krijgt het 13.000 hectare grote natuurgebied rond de Meren veel aandacht.

Op de website van het Friese Merenproject (www.friesemeren.nl) wordt een toekomstbeeld voor 2010 geschetst:

De Friese meren zijn een nog groter watersportgebied, met meer bezoekers dan nu. Er zijn volop recreatiemogelijkheden en het is er prettig wonen, werken en watersporten. Boten en auto's hoeven niet meer op elkaar te wachten en de belangrijke recreatieve routes hebben voldoende diepgang, ook voor grotere boten. Het Friese land is fraai als altijd. Er zijn natuurlijke oevers bijgekomen en het water is nog schoner.

Dieren vinden hun weg via natuurstroken die verschillende soorten natuur met elkaar verbinden. Natuur en recreatie gaan zo hand in hand.

Het Friese Merenproject heeft als doel het watersportgebied te behouden voor watersporters en recreanten en werkgelegenheid te creëren in de toeristische en recreatieve sector.



Wet– en Regelgeving

Op het gebied van wet– en regelgeving
van de waterrecreatie
is en gaat dit jaar
het nodige gebeuren.

Het nieuwe Besluit Inrichtingen is een samenvoeging van 15 eerdere besluiten, waaronder het Besluit Jachthavens. Het besluit is per 1 januari 2008 ingegaan. Er is een overgangstermijn van 3 jaar voor bedrijven die eerder niet onder de AMvB vielen. Het nieuwe Besluit is vooral doelregelgeving. Ministeriële regelingen en branche-afspraken vullen deze regelgeving verder in. Er komt een nieuwe branche-risico-inventarisatie aan, in het kader van de ARBO-wet, de zogenaamde RI&E. De huidige versie RI&E, gemaakt door Arboned, in opdracht van het Watersportverbond en de Hiswa, is aan een actualisatie toe.

Deze geldt ook voor vrijwilligersorganisaties!
Het is belangrijk om deze wijzigingen bij alle organisaties
(watersportverenigingen) door te voeren.

De gebruiksvergunning vervalt in de nieuwe wetgeving en wordt vervangen door een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Het ontwerpbesluit is gepubliceerd. Het nieuwe besluit wordt naar verwachting medio 2008 van kracht.

*Het is belangrijk om
deze wijzigingen bij
alle
watersportvereniging
door te voeren.*

Certificaat van onderzoek niet voor pleziervaart korter dan 20 m?

Momenteel staat er zowel in de Binnenvaarwet als in de Europese richtlijn voor de Binnenvaart (2006/87/EG) dat schepen korter dan 20 m een Certificaat van Onderzoek moeten hebben als het product van LBT groter is dan 100. Hiervan heeft de pleziervaart aangegeven dat deze regeling niet voor pleziervaart zou moeten gelden.

In de officiële reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aangegeven dat door ambtenaren momenteel geprobeerd wordt om dit voor pleziervaart inderdaad voor elkaar te krijgen.

De onderhandelingen vinden nog plaats. Het moet eerst in de Europese richtlijn gewijzigd worden, voordat Nederland dit daadwerkelijk kan doorvoeren.

Uit gesprekken met de Nederlandse ambtenaren kan worden geconcludeerd dat ze daadwerkelijk hun best doen voor de pleziervaart.



Wet– en Regelgeving: één, twee of geen marifoon?

Hoeveel marifoons moeten we in Nederland aan boord hebben? Dat is afhankelijk van uw schip en uw vaargebied!

Een aantal schippers is de laatste tijd bekeurd omdat ze slechts 1 marifoon aan boord hadden. Er bestaan vele geruchten maar hoe zit het nu werkelijk? De marifoon is verplicht voor:

- schepen van 20 meter of meer (geen klein schip)
- schepen (klein en groot) die op radar varen

Twee marifoons zijn verplicht voor:

- schepen van 20 meter of meer varend op de wateren van bijlage 9, het RPR en Duitsland. Hierbij is een gelijktijdige uitluisterplicht op de kanalen voor het schip-schip-verkeer (meestal kanaal 10) en de nautische informatie (meestal blokkanaal) verplicht! De nadruk ligt hier op het woord 'gelijktijdig'. Dual watch is op de binnenwateren NIET toegestaan (uitsluitend op zee), het wisselt het uitluisteren op 2 kanalen af en is niet gelijktijdig. Een tweede marifoon die uitsluitend voor uitluisteren geschikt is, is wel toegestaan.

Eén marifoon is verplicht voor:

- schepen van 20 meter of meer NIET varend op de wateren van bijlage 9 en het RPR (de rest van Nederland)
- kleine schepen die op radar varen op alle wateren in Nederland

Alle andere schepen zijn niet verplicht om een marifoon aan boord te hebben. Een marifoon wordt echter dringend aangeraden bij het varen op drukke wateren (veel scheepvaartverkeer) en ruime wateren zoals het IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse stromen en de Noordzee. Voor het zenden met een marifoon is een registratiebewijs verplicht (vroeger heette dit een vergunning of machtiging). Hoeveel marifoons er op het registratiebewijs staan maakt niet uit, je moet ze echter nog wel steeds opgeven (ook nu er niet meer jaarlijks betaald hoeft te

worden). Heb je nog geen registratiebewijs maar had je vroeger wel een vergunning, dan ontvang je die binnenkort. Alle vergunninghouders krijgen VANZELF het registratiebewijs toegestuurd (creditcard model).

Een marifoon is primair bedoeld als veiligheidsmiddel. Het is geen vervanging van de mobiele telefoon. Steeds vaker wordt de keuze tussen de mobiele telefoon en de marifoon afgewogen in het voordeel van de telefoon. Voor een goede en veilige situatie is het echter verstandig om beide aan boord te hebben.

Via de telefoon ben je bereikbaar voor het thuisfront en kun je zelf gemakkelijk bellen. Het is tegenwoordig niet meer mogelijk om via de marifoon een telefoongesprek te voeren. Het is echter niet de bedoeling om via de telefoon de brug- of sluiswachter te bellen of de brug geopend kan worden. Tevens is het niet geschikt om met andere schepen te telefoneren, je weet immers hun telefoonnummer niet.

Ook is een telefoon niet geschikt om in noodsituaties op het water te gebruiken. Als je 112 belt, krijg je de alarmcentrale in Driebergen. De mensen die daar zitten weten niets van het water en de te bieden hulp af. Ze moeten eerst weten waar je zit. Het aflezen van de GPS positie zegt hun niets. Ze zullen je door moeten sturen naar de Nederlandse Kustwacht, KNRM, plaatselijke reddingbrigade of politiepost. Dit alles is tijdverlies.

Ook de hulporganisaties zitten niet te springen om telefonisch hulp te verlenen. Het aantal telefoonlijnen is beperkt en het constant contact houden met het schip kost veel energie. Bovendien zul je zien dat tijdens de hulpverlening de verbinding verbroken wordt omdat er bijvoorbeeld even geen dekking is in het gebied waar je zit, het beltegoed op is of je accu van de telefoon leeg is. Bovendien weet niemand in de buurt van het schip dat je hulp nodig hebt en zullen ze geen hulp verlenen. Op deze manier kan het lang gaan duren.

(Vervolg op pagina 9)

Een marifoon wordt dringend aangeraden bij het varen op drukke wateren (veel scheepvaartverkeer) en ruime wateren, zoals het IJsselmeer, de Waddenzee en Zeeuwse stromen en de Noordzee.



vervolg één, twee of geen marifoon?

(Vervolg van pagina 8)

Als je in een noodsituatie je marifoon gebruikt weet ieder schip bij jou in de buurt wat er aan de hand is en kunnen ze meteen hulp verlenen. Bovendien zijn de hulpverleners op het water goed op de hoogte van de plaatselijke omstandigheden en kunnen adequate hulp bieden. Als er een noodprocedure bezig is moet ieder ander die er niets mee te maken heeft zijn mond houden. Kortom je wordt sneller en beter geholpen.

Zonder marifoon in noodsituaties red je het niet!

Naast de noodsituaties wordt de marifoon ook veel gebruikt bij de communicatie tussen schepen onderling en schipwal.

Bij het uitluisteren weet je precies wat welk schip gaat doen en kun je je vaar-

plan daarop aanpassen. Als je weet wat er gaat gebeuren, krijg je een veel veiliger situatie.

Kortom een marifoon is nog steeds een handig apparaat om aan boord te hebben.

Voordat er een marifoon aan boord geplaatst wordt, moet er iemand aan boord eerst een diploma halen. Het diploma voor de marifoon op de binnenwateren heet marifoonbasiscertificaat. Het behalen van dit certificaat is niet moeilijk. Na het beantwoorden van 30 meerkeuzevragen (70% goed) kun je je certificaat aanvragen. Het certificaat is voorzien van pasfoto en handtekening en geplastificeerd.

Het is je leven lang geldig.

*Zonder marifoon in
noodsituaties red je
het niet!*

Kandidaatstelling rechtspersonen (verenigingen)

's Hertogenbossche WSV 'Viking'
Ertveldweg 7,
5231 XA 's Hertogenbosch

Indien er ten aanzien van een door het algemeen bestuur van de KNMC kandidaat gestelde rechtspersoon, binnen 1 maand na de bekendmaking in het clubblad van de KNMC en de Nieuwsbrief van het Verbond Nederlandse Motorbootsport geen schriftelijke en met redenen omklede bezwaren bij het algemeen bestuur zijn ingediend, wordt deze toegelaten als aangesloten rechtspersoon.

9

Doorgaande hoofdvaarwegen (een brandbrief aan RWS)

Aan: Rijkswaterstaat Oost-Nederland
T.a.v. De Heer E.L. IJmker
Postbus 9070
6800 ED Arnhem

Onderwerp:
Ligplaatsen beleidsplannen

21 maart 2008

Geachte heer IJmker,

Het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM) wil mede namens de bij haar aangesloten verenigingen reageren op de door RWS directie Oost-Nederland opgestelde 'Ontwerp- ligplaatsenbeleidsplannen' betreffende de RPR gebieden Boven-Rijn, Bijlands Kanaal, Waal en Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek, als wel het BPR gebied Geldersche IJssel, Keteldiep, Zwolle-IJsselkanaal, Zwartewater, Meppelerdiep en Twentekanalen..

De VNM vertegenwoordigt een veertigtal watersportverenigingen welke voor een belangrijk gedeelte gesitueerd zijn langs de hierboven genoemde grote rivieren. Wij zullen ons beperken tot de algemene beleidsvoornemens en niet in detail ingaan op afzonderlijke lokale problemen.

Dat u de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen als snelwegen met een doorgaande verkeersfunctie beschouwd, waarbij veiligheid en duurzaamheid kernbegrippen zijn, kunnen wij geheel billijken. We dienen er dan echter wel vanuit te gaan dat deze snelwegen openstaan voor al het doorgaande verkeer inclusief de recreatievaart. Ook met het uitgangspunt dat overnachten op de rivieren niet verantwoord is en dientengevolge ook de recreatievaart planmatig moet varen, kunnen wij het geheel eens zijn. Dit mag echter zeker niet leiden tot een beleidsvoornemen om het gebruik van de snelweg door de recreatievaart te ontmoedigen. Dit is naar onze mening zeer discriminerend zeker in een land als Nederland waar de recreatievaart, ook economisch gezien, een zeer belangrijke en niet weg te cijferen plaats inneemt. Het te voeren beleid mag dan ook geen ontmoedigingsbeleid voor de recreatievaart zijn, maar een beleid waarin het openbare vaarwater inclusief de hoofdtransportassen voor alle verkeersdeelnemers veilig is te gebruiken.

Rijkswaterstaat zal dan ook niet alleen de beroepsvaart, maar ook de recreatievaart meer en beter moeten faciliteren dan nu uit de voorliggende beleidsvoornemens blijkt.

- ◇ Zo moeten ingevolge het Rijnvaart Politie Reglement artikel 6.30 lid 1 schepen welke in geval van slecht zicht niet op radar kunnen varen zo snel mogelijk een veilige ligplaats zoeken. Teneinde aan deze veiligheidseis te kunnen voldoen dienen;
 - de geplande- en reeds bestaande overnachtinghavens de nodige faciliteiten te bieden, zoals het minimaal hebben van een (calamiteiten)steiger welke geschikt is voor het afmeren van kleine schepen.



*Dit mag echter zeker niet
leiden tot een
beleidsvoornemen om het
gebruik van de snelweg
door de recreatievaart te
ontmoedigen.*

(Vervolg op pagina 11)

vervolg brandbrief aan RWS

(Vervolg van pagina 10)

- de afstanden tussen de voor de recreatievaart geschikte ligplaats mogelijkheden, maximaal 15 tot 20 km te bedragen. Voor de beroepsvaart hanteert u een tussenafstand van 2 uur of ca. 30 km, voor de recreatievaart zou dit maximaal 1½ tot 2 uur of ca. 15 tot 20 km mogen zijn.
 - ook bij bruggen en sluizen meer en beter op de recreatievaart afgestemde afmeer faciliteiten te komen, waar kleine schepen in geval van slechte weersomstandigheden of vertragingen bij de betreffende sluizen of bruggen veilig en beschermd kunnen liggen.
- ◇ De deelname aan de publicatie “Varen doe je samen” geeft reeds een belangrijke aanzet tot een goed begrip voor het gebruik van de hoofdtransportassen door de verschillende partijen. Een verdere uitbreiding van deze publicatie met bijvoorbeeld de vermelding van de overnachtinghavens en hoe (VHF) en bij welke instantie (in geval van slecht zicht of calamiteiten) hier toestemming tot het nemen van ligplaats verkregen kan worden.
- ◇ Mede gezien de inhoud van artikel 9.12 en 9.13 waarin gesteld wordt dat alleen ligplaats mag worden genomen daar waar dit expliciet wordt toegestaan, staat de VNM niet negatief ten opzichte van een Marifoon uitrusting- en uitluisterplicht op deze wateren. Ook kleine (open)schepen mogen tegenwoordig een portable marifoon aan boord hebben. Dit zal de veiligheid zeker ten goede komen.
- ◇ Zoals reeds bekend veronderstelt mag worden, is de VNM evenals de KNMC reeds lang een voorstander van de verplichting tot het hebben van het Klein Vaarbewijs I (Rivieren, Kanalen en Meren) op minimaal de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen.
- ◇ Dezerzijds zal er bij de Domein Advies Commissie van de VAMEX een voorstel worden gedaan om te bezien in hoeverre het onderwerp reisvoorbereiding en planning beter in het examen Klein Vaarbewijs kan worden opgenomen.
- ◇ Verder zou door RWS actief gewerkt kunnen worden aan een betere voorlichting en toezicht op het gedrag van de beroepsschipper ten opzichte van de recreatievaart. Menig onveilige situatie wordt niet alleen veroorzaakt door de recreatieschipper.

Met de meeste Hoogachting,



Drs. A.C. Kwak,
Voorzitter Verbond Nederlandse Motorbootsport



Website van de maand www.scouting.nl

Ook Scouting Nederland maakt zich zorgen over de toegankelijkheid van de natuur in het kader van de beheerplannen Natura2000. Onderstaande een gedeelte uit de brief van Scouting aan een ieder die betrokken is bij die plannen.

12 februari 2008
Beheerplannen Natura 2000 en jongeren.

Geachte heer, mevrouw,
Graag vragen we uw aandacht voor de plek die de jeugd krijgt in de beheerplannen van de Natura 2000 gebieden. Scouting Nederland vindt het belangrijk dat er ook in de Natura 2000-gebieden voldoende ruimte is en blijft voor kinderen en jongeren. Activiteiten in de natuur zijn namelijk belangrijk voor hun persoonlijke ontwikkeling en gezondheid. De kinderen van nu zijn de natuurbeschermers van morgen!
Binnen Scouting willen wij kinderen en jongeren de mogelijkheid bieden zich spelenderwijs te ontwikkelen tot actieve, betrokken jonge mensen. We geven ze de ruimte om te groeien in hun zelfstandigheid door samen met anderen plezier te beleven aan gezonde, grensverleggende activiteiten. Buitenleven en natuur nemen *een* essentiële plaats in binnen het Scoutingprogramma. Scouts komen vanzelfsprekend veel in de natuur en leren de omgeving kennen.

Toegankelijke natuur

Veel Scoutinggroepen hebben hun clubhuis in of aan de rand van natuurgebieden. Daarnaast maken scouts van een groot aantal van de aangewezen Natura 2000 gebieden gebruik voor hun activiteiten. U kunt hierbij denken aan de normale recreatieve activiteiten, zoals het lopen van tochten of zeilen, maar ook aan kamperen, avondspelen, zeilwedstrijden en spelen buiten wegen en paden. We vinden het belangrijk dat de jeugd ook deze activiteiten kan blijven doen en zo de natuur kan ervaren. En dus kan blijven 'spelen' in de Natura 2000 gebieden.

Aandacht voor deze vormen van recreatie in het beheerplan vinden we daarom belangrijk, bijvoorbeeld door een paragraaf op te nemen over de relatie tussen jeugd en natuur en de mogelijkheid genoemde activiteiten uit te voeren.



Vereniging van de maand... ... in de persoon van...

Jos Koot, sinds 2000 voorzitter van
Watersportvereniging 'De Merwede' te Gorinchem...

...geeft inzicht in...

Favoriete vaargebied?

Eigenlijk heb ik geen favoriet vaargebied. Ik hou van de grote rivieren en het samengaan met de beroepsvaart daarop. Met evenveel genoeg varen we op het IJsselmeer en de Friese meren. Maar als er dan een keus gemaakt moet worden kies ik voor Zeeland, met zijn onbeperkte ruimte en de mogelijkheden buitengaats te gaan.

Hoe lang actief watersporter?

Van jongs af en dus met de paplepel ingegoten. De meeste vakanties, heel veel vrije tijd en daar tussendoor is en wordt nog steeds besteed aan de watersport. En hopelijk blijft dat zo nog lang doorgaan!

Hoe bent u watersporter geworden?

Die vraag is al in de vorige vraag beantwoord.

Wat is uw ideale boot?

Tot dusver is dat een zeilboot, maar dat is natuurlijk te algemeen gesteld. Vroeger was snelheid de voornaamste eis. We deden ook veel wedstrijden. Naarmate we toch wat ouder worden (we doen nog altijd wedstrijden) veranderen de eisen. Het gaat er nu toch op lijken dat we overstappen op een motorboot.

Laatste geweldige vakantie?

Deze keer niet met onze zeilboot maar met een ter plaatse gehuurde motorboot. Een prachtige tocht door het noordoosten van Duitsland, inclusief Berlijn. Vooral het merengebied te noordwesten van Berlijn is fantastisch. Wat een rust en ruimte en vaarmogelijkheden. Ook het verblijf op en het varen met een motorboot was een positieve ervaring. Misschien aanleiding tot verandering?

Hekel aan?

Om maar even kort door de bocht te gaan: bureaucratie en het teveel aan regelgeving. Als je alleen al kijkt waaraan je als watersportvereniging moet voldoen en wat daar jaarlijks aan regeltjes bij komt dan wordt het je wel eens te veel. Teveel van je kostbare tijd moet besteed worden aan zaken waarvan je je afvraagt of het nu wel nodig is. Slechts één voorbeeld: een stukje van de haven moet uitgebaggerd worden. Welnu, je moet jurist, baggerdeskundige en diplomaat zijn om wegwijs te worden in de voorschriften die gesteld worden voor een bagger- en stortvergunning.

Wat inspireert U?

Alle activiteiten die onze vereniging tot een echte levende vereniging maken. En meer nog het waarnemen van de leden van de vereniging bij de uitvoering van die activiteiten. Denk aan onze zeilwedstrijden, de kaartavonden, de jaarlijkse clubtocht, feestavonden, buffetten en barbecues in ons Botenhuis, etc. Het genoeg wat zij beleven en uitstralen inspireert mij om door te gaan met mijn bestuurswerk.

(Vervolg op pagina 14)



Jos Koot, voorzitter

Vereniging van de maand...

... in de persoon van...

(Vervolg van pagina 13)

Meest gedenkwaardige gebeurtenis?

Die ligt nog niet ver achter ons. Vorig jaar vierden we ons 75-jarig bestaan als Watersportvereniging De Merwede en dat is een geweldig festijn geworden. Met inzet van veel mensen en medewerking van het bedrijfsleven en de gemeente Gorinchem is het een fantastische gebeurtenis geworden. Misschien wel het meest gedenkwaardig is het feit dat we in één klap als vereniging groter zijn geworden. Niet in aantal leden maar gemeten in bezit. De gemeente heeft ons namelijk een deel van de haven dat we in huur hadden in eigendom gegeven.

Wie of wat inspireert u om dit werk te doen?

Zie hiervoor.

Welke watersportvereniging vindt u een goed voorbeeld?

Daar kan ik kort over zijn: Watersportvereniging De Merwede natuurlijk! Een actieve watersportvereniging met een prachtige ligging aan de Boven Merwede en waar het echte verenigingsleven in ere wordt gehouden.

Welke is uw favoriete haven?

Willemstad aan het Hollands Diep. Een mooie en ruime haven met altijd een gastvrije ontvangst. Een prima stopplaats op de route naar het zuidwesten waar je al direct het vakantiegevoel krijgt. Als het even kan, liggen aan de kaai, tegen de kern van het stadje, maar daar is niet altijd plaats.

Ideale auto?

Met zo'n 50.000 km per jaar is een veilige en comfortabele auto toch al gauw noodzakelijk en daarom rijd ik Mercedes.

Beste dag van de week?

De vrijdag. Aan het eind van de middag naar de haven en daar naar het Botenhuis. Er is dan altijd een groep leden om even mee bij te kletsen, iets te drinken en er kan ook gegeten worden. Vaak ontstaan er spontaan ideeën over de invulling van het weekend en dat doen we dan ook.



Haven wv De Merwede

14