



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

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



Half april (25° C) en nog niet in het water...

Recreatie in Natura 2000

Regiegroep-organisaties hebben conceptwaterplannen van de waterschappen en de provincies doorgenomen. Dat waren er 29: in totaal 97 cm papier en 44 kilo. Een beperkt aantal plannen gaf echt goed aandacht aan waterrecreatie. Zie *pagina 2*

Registratie vaartuigen

HISWA Vereniging, de brancheorganisatie van de watersportindustrie, vindt dat het nu tijd is om identificatie en registratie van vaartuigen versneld in te voeren.

Zie ook de reactie van het bestuur van het motorbootverbond op *pagina 4*

Knelpunten signaleren

Toervaarders op het water zien wat er wel en niet gebeurt en kunnen nieuw ontstane knelpunten signaleren en aangemelden om in de projectenlijst opgenomen te kunnen worden.

Gewoon doen!

Zie *pagina 5*

Apeldoorns Kanaal

Wij - motorbootvaarders - hopen dat de lokale en regionale overheden spijkers met koppen slaan, zodat we over een jaar of wat het Apeldoorns Kanaal en haar schitterende omgeving in onze toertochtroutes kunnen opnemen.

Lees *pagina 6 – 7*

Pluim voor waterschappen Zeeland en Rijn & IJssel

De Kaderrichtlijn Water (KRW) verplicht EU-staten om de ecologische en chemische waterkwaliteit in 2015 op orde te hebben en de drinkwaterbronnen duurzaam te beschermen. Daarom moeten overheden eind 2009 stroomgebiedbeheerplannen hebben opgesteld. Provincies werken aan nieuwe provinciale waterplannen, waterschappen werken ook aan eigen waterbeheerplannen, Rijkswaterstaat komt met een Beheerplan Rijkswateren, het Ministerie van V&W met een Nationaal Waterplan. Ook gemeenten stellen maatregelen vast, al dan niet in de vorm van een waterplan. Hoe zit het met de waterrecreatie in die plannen? Tien managers van HISWA Vereniging en het Watersportverbond ploegden met inachtneming van de belangen van de andere Regiegroep-organisaties alle beschikbare conceptwaterplannen van de waterschappen en de provincies door. Dat waren er 29: in totaal 97 centimeter papier en 44 kilogram. Slechts een beperkt aantal plannen gaf echt goed aandacht aan waterrecreatie of andere vormen van recreatie. Hedwich Kuipers, Watersportverbond: 'Dat waren onder andere de waterschappen Zeeland en Rijn & IJssel. Maar ook de Provincie Friesland krijgt een pluim, omdat de provincie samen met het waterschap één integraal plan heeft gemaakt, in plaats van beiden een eigen plan. Dit scheelt alle betrokkenen een hoop werk.' De waterschappen en provincies hebben inmiddels allemaal een zienswijze ontvangen. Van belang is nu de komende jaren te monitoren welke maatregelen op welke wijze en welke locatie wordt uitgevoerd.

Bron: 4e nieuwsbrief Recreatie & Toerisme in Natura 2000

Weinig meldingen bij 'Sport & Crisis' NOC*NSF

ARNHEM. Sportkoepel NOC*NSF hoopt dat meer clubs, sporters en bonden die in financiële problemen verkeren zich alsnog laten registreren bij het meldpunt 'Sport & Crisis'. Sinds het meldpunt drie weken geleden werd ingesteld, zijn er twintig reacties binnengekomen. Een teleurstellend laag aantal, vindt men bij NOC*NSF. "We lezen in kranten van clubs die in de problemen zijn, maar die hebben zich niet bij ons gemeld", zegt Geert Slot, hoofd strategie en beleid bij NOC*NSF. "Mogelijk als gevolg van gêne. Mensen willen vaak de problemen zelf oplossen. Maar voor de politieke druk is het belangrijk dat zo veel mogelijk meldingen ook bij ons terechtkomen. We kunnen dan de overheid duidelijk maken dat in crisistijd ook de sport steun nodig heeft."

Volgens Slot zijn de twintig meldingen - alle op regionaal en lokaal niveau - voor de eerste periode volgens verwachtingen. Hij gaat er wel van uit dat dit aantal nog behoorlijk toeneemt. Vooral na de wisseling van een seizoen verwacht hij veel aanmeldingen. "Dan horen clubs bijvoorbeeld of een sponsor blijft en wordt er duidelijk of het aantal leden afneemt. We denken dat dit nog maar het topje van de ijsberg is. Er komt in 2010 zeker nog een golf achteraan."

NOC*NSF kan een club in problemen niet financieel steunen, maar hoopt vooral een helpende hand te kunnen bieden. Slot: "We zijn nu nog aan het inventariseren hoe we clubs het beste kunnen helpen en willen dan bijvoorbeeld tips op de website zetten.

In mei of juni hebben we daar meer duidelijkheid over." (ANP)



Stellendam...radiostilte verlamt ondernemer

Marina Stellendam, het jachthavenbedrijf van Fred Redeker, ligt in het Natura 2000-gebied Haringvliet. Redeker vertelt hoe hij als ondernemer met Natura 2000 te maken heeft. 'Ruim twee jaar geleden werd het concept-aanwijzingsbesluit ter inzage gelegd. Wij moesten vervolgens binnen zes weken onze zienswijze indienen. Nu ruim 106 weken later hebben we nog steeds geen reactie. Wel heeft de minister een reactie gegeven op de algemene zienswijzen van bijvoorbeeld RECRON en HISWA. Ze heeft daarbij toegezegd dat alle indieners nog een reactie op hun gebiedsspecifieke zienswijzen tegemoet konden zien. Die reactie hebben we nooit gehad, en nu lijkt het erop dat de minister haar toezegging gewoon niet nakomt.'

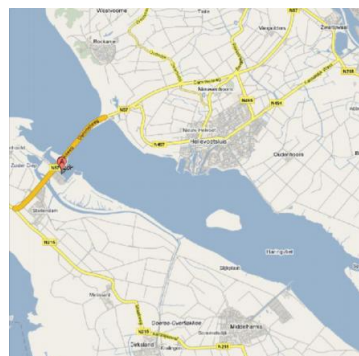
Waarom is het zo van belang voor Marina Stellendam? Redeker: 'Een deel van ons jachthaventerrein, met onder andere deels de parkeerplaats en het terrein voor winterstalling, bleek aangewezen tot Natura 2000-gebied.'

Dat terrein was geen vogelrichtlijngebied, geen habitatrichtlijngebied en geen beschermd natuurgebied. Dat terrein is ons eigendom, verhard dan wel een grasgazon, en omheind. Volgens de algemene uitgangspunten zou het helemaal niet aangewezen mogen worden. Maar toch is het geen 'foutje'.

Voor dat stuk blijkt een apart detailkaartje gemaakt te zijn waarbij de begrenzing met 200 m is uitgebreid tot over ons haven-terrein. Zonder enig overleg met ons. In de algemene reactie van de minister staat nog expliciet dat er alleen sprake is van uitbreiding ten opzichte van de vogelrichtlijngrens als de habitatrichtlijngrens verder ligt. Dat was niet het geval. Wij hebben diverse pogingen gedaan tot overleg, met het ministerie, met de contactpersoon voor het beheerplan. Geen inhoudelijke reactie of gesprek was mogelijk.'

Twee jaar onduidelijkheid

De consequentie van deze situatie voor Marina Stellendam is: onduidelijkheid. 'We weten niet of we op het terrein nog wel mogen parkeren, of we er nog boten mogen stallen of aan boten mogen werken, als er geen correctie komt op de aanwijzing. We hebben net geïnvesteerd in een nieuwe botenkraan. Die willen we wel graag terugverdienen. We zijn al enige tijd bezig de technische werkzaamheden uit te besteden, maar het is moeilijk afspraken maken als je niet zeker weet of daar terrein voor beschikbaar blijft. Ik praat nu met een bank over herfinanciering. Als dat doorgaat ga ik veel minder rente betalen. Eigenlijk moet ik melden dat dit speelt, maar dan kan ik die herfinanciering wel vergeten. Wat te doen? Als ik nu de jachthaven zou willen verkopen, dan heb ik een probleem, want met deze onzekerheid is hij onverkoopbaar. Ik vind het onbehoorlijk dat wij nu al twee jaar in deze onduidelijkheid moeten leven.' De procedure die het ministerie van LNV volgt is dat indieners van zienswijzen pas bij de ter inzage legging van het definitieve aanwijzingsbesluit kunnen nagaan of LNV op hun punten is ingegaan. Vervolgens staat het de indiener nog zes weken vrij om bezwaar te maken. Geert Dijks, hoofd belangenbehartiging van HISWA Vereniging zegt erover: 'Het voorbeeld van deze jachthaven is er slechts één. Veel ondernemers zullen niet zo snel met hun problematiek naar buiten treden, omdat dit consequenties voor de bedrijfsvoering kan hebben. Ik vind dat de minister indirect nu toch de economie op slot zet door op concrete en eenvoudige vragen niet snel een antwoord te geven en door deze vragen onderdeel te maken van een complex proces van aanwijzingsbesluiten. Ondernemers moeten lang wachten op een antwoord, vervolgens in een groot pak papier opzoeken of het antwoord daarin staat en in het ergste geval nog griffierecht betalen om via een procedure bij de Raad van State hun gelijk te halen...'



Hiswa vóór registratie

Driebergen, 24 februari 2009

Registratie pleziervaartuigen noodzakelijk

HISWA Vereniging, de brancheorganisatie van de watersportindustrie, vindt dat het nu tijd is om identificatie en registratie van vaartuigen versneld in te voeren. Directe aanleiding is het onderzoek van de waterpolitie van de Korps Landelijke PolitieDiensten (KLPD) naar criminele eigenaren van pleziervaartuigen.

Dit jaar zal de waterpolitie meer onderzoek uitvoeren naar witwaspraktijken.

Een identificatie- en registratieplicht voor vaartuigen is volgens HISWA Vereniging een logische oplossing. De brancheorganisatie pleit al langer voor een landelijke registratie van pleziervaartuigen, net zoals dat bij auto's uitstekend is geregeld. Gegevens als merk, type, bouwjaar en kentekennummer gekoppeld aan eigenaargegevens moeten daarin worden opgenomen. Een dergelijk systeem verbetert de controle en handhaving van niet alleen de KLPD, maar ook voor marechaussee, zeehavenpolitie, waterkwaliteitsbeheerders en douane. Het bestaande register voor snelle motorboten, dat nu wordt bijgehouden door de Rijksdienst voor het wegverkeer, is ernstig vervuild en dat moet meteen worden meegenomen. André Vink, directeur HISWA Vereniging: "Criminele activiteiten en ernstige overtredingen moeten natuurlijk worden aangepakt. De manier waarop de handhaven- de instanties nu hun taken uitvoeren, is niet effectief. Het schaadt bovendien het imago van de watersport want vaak worden bedrijven ingeschakeld voor deze overheidstaken. Dat is onwenselijk en leidt tot enorme administratieve lastendruk".

Bij invoering van een identificatie- en registratieplicht krijgen watersporters eindelijk een eigendomsbewijs van hun vaartuig. Dat is praktisch bij de verkoop, grenspassages, de afhandeling van verzekeringskwes- ties en het ontmoedigt diefstal. Tevens voorkomt het malafide handelspraktijken in de sector.

Reactie motorbootverbond

Volgens bijgaand persbericht vindt de HISWA registratie van pleziervaartuigen noodzakelijk om criminele eigenaren van pleziervaartuigen en witwaspraktijken op te kunnen sporen. Zij ziet een dergelijke registratie kennelijk als een taak van de overheid door te stellen dat de registratie van auto's uitstekend is geregeld. En passant kan volgens haar dan ook het ernstig vervuilde register voor snelle motorboten, dat wordt bijgehouden door de Rijksdienst voor het wegverkeer, worden opgeschoond.

Waarom is dat register ernstig vervuild? Is dat soms omdat de registratie eenmalig is en er geen jaarlijkse kosten aan zijn verbonden, zodat men geen jaarlijkse controle op naw- gegevens heeft? Of heeft de KLPD te weinig capaciteit om de registratie van snelle motorboten te controleren?

Vragen die volgens ons eerst beantwoord moeten worden voordat men de overheid vraagt om 300.000 pleziervaartuigen te gaan registreren.

En is het risico dan niet levensgroot dat de overheid daar een jaarlijks prijskaartje aan gaat hangen?

Dan hebben we de vaarbelasting weer terug in optima forma!

Registratie heeft voordelen, vooral als het gaat om de opsporing van gestolen vaartuigen. Maar wie is daar het meeste bij gebaat? Dat zijn de verzekerings- maatschappijen en die zouden toch gezamenlijk een registratiesysteem op kunnen tuigen. Waarom is dat nog niet gebeurd? Kennelijk vinden ze dat niet nodig. Of moeten ze daartoe uitdrukkelijk worden uitgenodigd? Door de HISWA bijvoorbeeld?

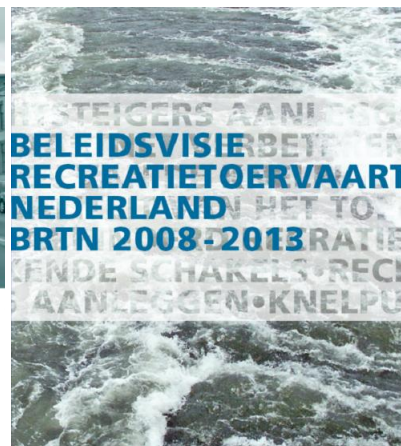
Bestuur Verbond Nederlandse Motorbootsport



De passantenhaven in Zaltbommel



De vaart in Assen



“OOG EN OOR” op het water.

Signaleer knelpunten tijdens uw toertocht !

In Driebergen is gevestigd de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Deze stichting is een samenwerkingsproject van ANWB, Watersportverbond, Hiswa Vereniging, VNG, Unie van Waterschappen, rijk en provincies voor de uitvoering van de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN).

In het begin van 2009 verscheen van de SRN de nieuwe “Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008-2013” in boekvorm, een zeer interessant boekwerk waarin we vastgelegd vinden dat de BRTN 2008- 2013 een basis is voor de provincies om een ‘knelpuntvrij toervaartnet’ te maken.

Het basistoervaartnet is ca. 4.400 kilometer lang, maar het aantal kilometer vaarweg met knelpunten bedraagt 1.794 km. Er is dus nogal wat te doen voor de overheden.

Doelstellingen zijn o.a. het wegwerken van de knelpunten, het via het water openstellen van de Nederlandse verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen en integratie van toervaartontwikkelingen met toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en milieu, beroepsvaart en dergelijke. Doelstellingen die de KNMC en het Verbond Nederlandse Motorbootsport (motorbootverbond) van harte kunnen onderschrijven.



Sluis Lemmer

Wat heeft SRN niet en de KNMC en het motorbootverbond wel ?

Toevaarders kunnen op het water zien wat er wel en niet gebeurt en nieuwe ontstane knelpunten signaleren die aangemeld kunnen worden om in de projectenlijst opgenomen te worden, zodat met de plaatselijke en regionale overheden over een oplossing gesproken kan worden.

Kortom, geef uw ogen en oren de kost op het water en signaleer knelpunten of achterblijvende acties ter oplossing van knelpunten !

U kunt deze rapporteren door schriftelijk – liefst per email – het door u gesignaleerde knelpunt aan te melden bij het secretariaat van de KNMC (emailadres: secretariaat@knmc.nl), graag voorzien van een foto van de situatie.

Wilt u weten welke knelpunten al in het BRTN zijn opgenomen ?

Vraag een exemplaar aan bij SRN via emailadres:

srn@srn.nl

en u ontvangt kosteloos een exemplaar.

Beeldmateriaal en foto's : SRN



Apeldoorns Kanaal... ...wel of niet open

Jan de Wit,
bestuurslid Verbond Nederlandse Motorbootsport.

HET APELDOORNS KANAAL

Op 25 maart 2009 organiseerde de Provinciale Staten van Gelderland een debat met om- en aanwonenden, gebruikers, eigenaren en gemeenten. Plaats van handeling was "De Keet van Heerde" in Heerde, vlakbij het Apeldoorns Kanaal (Noordpand).

In de middag hadden verschillende Statenleden, de Burgemeester van Heerde, de Commissaris van de Koningin in Gelderland en vele bestuurders van aan het Apeldoorns Kanaal gelegen plaatsen genoten van een rondvaart op het noordelijkst gelegen bevaarbare deel van het kanaal.

Het Apeldoorns Kanaal is in 1868 (met de hand en spade) gegraven, het meet 52 km van Hattum tot Dieren en is sinds 1962 niet meer bevaarbaar anders dan met kano's en roeiboten. In Apeldoorn is zelfs een roeivereniging die wedstrijden houdt op het daar bevaarbare deel van 4 km. Op deze druk bezochte avond (ca. 300 bezoekers) heerste een geanimeerde stemming. Op de geponeerde stellingen werd overwegend positief gereageerd met behulp van gele "voor" stembiljetten, de blauwe "nee" stembiljetten werden nauwelijks gesignaleerd.

De stellingen waren:

1. Een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal is hard nodig voor de regionale economie.
2. Apeldoorns Kanaal, het behouden waard.
3. Apeldoorns Kanaal, Nu of nooit.

In het debat kwamen vele facetten aan de orde zoals de kansen voor de toeristische sector, pleziervaart op het Apeldoorns Kanaal kan de aantrekkingskracht van de Veluwe versterken. Het schoonmaken van het huidige kanaal verbetert het zoetwaterbekken aldaar. Het kanaal werd "kansrijk water" genoemd. Sommige sprekers dachten alleen aan kano's en roeiboten op het kanaal, maar nadat motorbootvaarders ingebracht hadden dat ook motorbootvaren "onthaasten" is en dat op dergelijk water vaak een snelheidslimiet van 6 of 12 kilometer per uur geldt, zag men over het algemeen de komst van motorboten met vertrouwen tegemoet.

Ook uit Cultuuroogpunt meent men dat men met een bevaarbaar kanaal dit "Maritiem Historisch" monument – dat het kanaal ook is - beter kan handhaven. Maar er moet nog veel gebeuren voordat het kanaal tot leven komt, zoals baggeren en beschoeiingen vernieuwen. Een paar sluizen zijn al gerestaureerd. Enkele lokale politici maanden tot een rustige, planmatige aanpak. Anderen zouden liever gisteren dan vandaag aan het project begonnen zijn. Een ontwikkelaar toonde toekomstschetsen waarin zelfs de A50 met een vaar-liftconstructie overspannen werd.

Een duidelijke constatering is, dat het aan draagvlak in de samenleving en diverse bestuursorganen niet ontbreekt. Wij - motorbootvaarders - hopen dat de lokale en regionale overheden spijkers met koppen slaan, zodat we over een jaar of wat het Apeldoorns Kanaal in onze toertochtroutes kunnen opnemen en aan ligplaatsen aan het kanaal kunnen overnachten, daar onze boodschappen kunnen doen, op een terrasje een drankje drinken, op onze (vouw)fietsen een tocht in de schitterende omgeving kunnen maken en een vorkje kunnen pikken in de plaatselijke horeca.

Iedereen zal daar "wel" bij varen.



6

Apeldoorns Kanaal geschiedenis

Plannen

Meer dan tweehonderd jaar geleden werden er al plannen gemaakt om een kanaal te graven van Apeldoorn naar de IJssel bij Hattem. Koning Willem I zette de plannen om in daden. In 1829 werd het Grifkanaal, het noordelijke deel van het Apeldoorns kanaal geopend. Met kanonschoten en klokgelui werd de opening van het kanaal gevierd. Gemiddeld voeren er 800 schepen per jaar door het kanaal, maar toch was het door de hoge onderhoudskosten niet rendabel. Apeldoorn drong aan op verlenging naar de IJssel bij Dieren. In 1870 was het Apeldoorns Kanaal een feit. In Dieren werd de enige drierapsluis van Nederland gebouwd om het hoogteverschil van 8 meter naar de IJssel te overbruggen.

Concurrentie

De tientallen papierfabrieken op de Veluwe profiteerden van het kanaal voor de aanvoer van voden en de afvoer van papier naar de drukkerijen in Rotterdam, Amsterdam en Haarlem. Op den duur verdrongen stoomschepen en later motorschepen de zeilschepen. Het kanaal moest breder en dieper worden, de houten sluizen groter en van gemetselde stenen. Toch verloor het kanaal aan betekenis. Door de concurrentie van spoorwegen en het vervoer over de weg nam de scheepvaart af. In 1972 werd het kanaal grotendeels gesloten.

Functie veranderd

In 1997 droeg Rijkswaterstaat het kanaal met toebehoren over aan Waterschap Veluwe. De functie voor een kanaal, waarvan de sluizen in verwaarloosde staat verkeerden, was sterk veranderd.

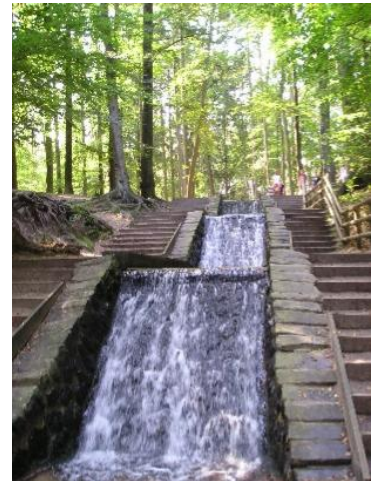
Een commissie stelde in 2001 een Toekomstvisie op, waarin restauratie en het weer

bevaarbaar maken van het kanaal werd aanbevolen. Waterschap Veluwe heeft als eerste van de zes sluizen de Hezenbergersluis gerenoveerd.

De feestelijke opening van deze sluis geschiedde op 3 juli 2007 door het schutten van een honderd jaar oude aak.



Stichting Apeldoorns Kanaal



Binnenvaartwet

per 1 juli 2009

De heer Sluiter (bestuurslid Verbond Nederlandse Motorbootsport) heeft een presentatie bij de VAMEX gegeven over de nieuwe binnenvaartwet, die naar **men hoopt op 1 juli 2009** van kracht wordt. Het doel is vereenvoudiging van de wetgeving. Er komt een certificeringplicht (Certificaat van Onderzoek) voor schepen groter dan 20 meter. Er wordt een beperkt groot vaarbewijs ingevoerd voor schepen van 25 tot 40 meter en de geldigheidsduur van de vaarbewijzen wordt aangepast.

Klein vaarbewijs geldt voor schepen van 15 tot 25 meter met snelheid van minder dan 20 km per uur.

Voor een Groot Pleziervaartbewijs dient men in de toekomst ook praktijkexamen te doen, wat waarschijnlijk door de Vamex zal worden afgenomen.

In bepaalde gevallen geldt een overgangsregeling bij het Certificaat van Onderzoek.

De geldigheidsduur wordt als volgt: Klein- en Groot Vaarbewijs zijn geldig tot 70 jaar en dan verlenging per 5 jaar.



Scheepvaart wetgeving

Huidige situatie:

- Scheepvaart verkeerswet (SVW)
- Wet vervoer binnenvaart
- Wet vaartijden en bemanningssterkte
- Enz.

Nieuwe situatie:

- Scheepvaart verkeerswet
- Binnenvaartwet (BVW) > verder uitgewerkt in:
 - Binnenvaartbesluit (BVB) en
 - Binnenvaartregeling (BVR)



Binnenvaartwet.

Doelstelling:

Het vereenvoudigen en harmoniseren van regels en het Verbeteren van toezicht, uitvoering en terugdringen van Inspanningen van de rechtelijke macht.

Voor pleziervaart van belang zijnde veranderingen:

- Certificeringplicht voor alle schepen > 20 meter
- Invoering beperkt groot vaarbewijs
- Aanpassing geldigheidsduur vaarbewijzen



The Worlds Largest Privately Owned Yacht "Octopus"

In 2003, the launch of Paul Allen's 127m (416ft) "Octopus" secured its number one position as the world's largest yacht. Microsoft's "accidental billionaire" Paul Allen - worth US\$20 billion according to Forbes, the third richest man in America and 7th in the world - owns two other monsters yachts such as Tatoosh ranked 3rd in the World in 2003.

Octopus cost Allen over US\$200 million and has Permanent crew of 60, including several former Navy Seals. It has two helicopters, seven boats, a 10 man submarine and a remote controlled vehicle for crawling on the Ocean floor. The submarine has the capacity to sleep eight for up to two weeks underwater. On average, owners must spend a minimum of 10 percent of the purchase price every year to keep these yachts in good working condition and cover crew salaries. Therefore "Octopus" which cost Allen US\$200 million requires a US\$20 million annual budget.

Knooppuntenboekjes



Knooppuntenboekjes Varen doe je samen! nu ook online

Dit voorjaar zijn de tien geactualiseerde Knooppuntenboekjes voor het eerst gedrukt en verspreid tijdens onder andere Boot Holland en de HISWA Amsterdam Boat Show. In de boekjes worden, door middel van kaartmateriaal en een toelichting, mogelijk gevaarlijke situaties tussen beroeps- en recreatievaart beschreven.

De kaarten in de boekjes zijn gemaakt als aanvulling op de officiële kaarten van ANWB, Hydrografische Dienst en VaarAtlas en zijn dus niet geschikt voor navigatiedoeleinden. Gebruik dus altijd een recente kaart!

De boekjes worden dit jaar door de deelnemende organisaties verspreid, maar zijn vanaf **nu ook als pdf te downloaden van www.varendoejesamen.nl**. U kunt de boekjes die u download, het beste opslaan op een usb-stick of een cd. Als u besluit zelf te printen, adviseren wij u dat 'zwart / wit' te doen.

Varen doe je samen is een project van Rijkswaterstaat, alle provincies, de havenbedrijven van Amsterdam, Rotterdam en Groningen, HISWA Vereniging, Watersportverbond, Koninklijke Schuttevaaier, ANWB en Stichting Recreatietoervaart Nederland, en heeft als doel risico's te beperken die ontstaan als de beroeps- en recreatievaart in elkaars vaarwater zitten. Het door deze partijen getekende Convenant Varen doe je samen! loopt van 2008 tot 2014.

Meer informatie is verkrijgbaar bij projectleider Hylke Steensma via telefoonnummer 0343 52 47 49 . De Knooppuntenboekjes en algemene informatie over het project staat op www.varendoejesamen.nl

Met vriendelijke groet,

Hylke Steensma

Projectleider Varen doe je samen!

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)

9



Dordrecht

De KDR&ZV heropent haar Nieuwe Haven,
een haven waar Dordrecht trots op kan zijn.



Anne van Ieperen-Muller,
secretaris Verbond Nederlandse Motorbootsport

De Koninklijke Dordtse Roei- en Zeilvereniging is opgericht in 1851 en verkreeg het predicaat "Koninklijk" in 1901. Een waardige, al wat oudere vereniging dus. De haven, vol met gepavoiseerde jachten, liggend aan de voet van de statige Dordtse Dom, omringd door prachtige oude stadspanen, zag er ondanks het wat grijze weer op 4 april jl. zeer feestelijk uit.

Met strakke, bijna wit blinkende drijvende nieuwe steigers, voorzien van alle hedendaagse luxe, zoals water en elektriciteit, een uitgebaggerde haven en met een bijdrage van Stichting Recreatievaart Nederland gerealiseerd vuilwaterstation en niet te vergeten een invalidenlift, kan deze vereniging de eerstkomende jaren voor vele watersporters een geweldige overnachtingsplaats zijn. Vele passanten zullen de verleiding niet kunnen weerstaan hun verblijf daar met enige dagen te verlengen om het op loopafstand liggende, prachtige oude Dordrecht te bezoeken.

Dat er in dit project veel geld is gestoken en hoeveel moeite en ambtelijke beslommeringen dat met zich mee gebracht heeft, werd middels de toespraak van de voorzitter heel duidelijk.

Enorme vasthoudendheid, takt en doorzettingsvermogen moeten bij een dergelijk proces door een bestuur getoond worden. Gezien de resultaten blijkt het bestuur van de KDR&ZV deze kwaliteiten te bezitten.

Begin oktober 2008 is met de werkzaamheden begonnen. Dit hield in, dat er voor alle in de haven liggende schepen alternatieve ligplaatsen in de omgeving moesten worden gezocht.

Dat in één winterperiode alles geklaard is, is mede te danken aan de grote inzet van havencommissarissen en leden. Hulde hiervoor.

Een haven kan er prachtig uitzien, maar het hebben van een goede havenmeester en een kundig iemand voor de catering zijn voor de aantrekkingskracht op passanten een belangrijk gegeven. En die twee hebben ze in Dordrecht.

Citaat uit de toespraak van de voorzitter:

"Natuurlijk blijft er altijd wat te rommelen over. De burger klaagt nu eenmaal, de Hollander klaagt des te harder en als een Dordtenaar niet klaagt is hij niet in orde". Genoemd citaat is beslist niet van toepassing op de havenmeester en op de kantinebeheerder, het is maar, dat u het weet.

10

Activiteitenbesluit

Antwoord najaarsvergadering

In het activiteitenbesluit Jachthavens staat duidelijk vermeld dat voor het inzamelen van afvalwater en afvalstoffen geen vergoeding mag worden gevraagd. Als een jachthaven niet behoeft te beschikken over een voorziening voor de inzameling van een bepaalde categorie afvalstoffen, wordt binnen de jachthaven duidelijk aangegeven waar de gebruikers van de jachthaven hun afvalstoffen dan wel kunnen afgeven.

Per 1 januari 2009 is het lozen van afvalwater (toiletwater) vanaf pleziervaartuigen niet meer toegestaan. Jachthavens zullen dus voor die datum over voorzieningen moeten beschikken om afvalwater en de inhoud van chemische toiletten in te zamelen.

Afhankelijk van de grootte moeten jachthavens gefaseerd in de tijd beschikken over voorzieningen om afvalwater en de inhoud van chemische toiletten in te zamelen.

Dit is letterlijk overgenomen tekst uit het activiteitenbesluit jachthavens. Dit laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Als een vereniging meer dan 50 ligplaatsen heeft (de genoemde 50 ligplaatsen zijn niet inbegrepen ligplaatsen uitsluitend bestemd voor open plezierboten) dient deze over een inzamelstation te beschikken niet alleen voor vuilwater maar ook voor de inhoud van chemische toiletten. Misschien wordt dit wel eens vergeten.

Kandidaatstelling rechtspersonen (verenigingen)

WV de Pijler WV Drachten-Veenhoop

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.

