



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

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



De Nederlandse pleziervaarder wordt uitgemolken. Rondetafelgesprek 15 april jl. Tweede Kamer.

Brief Rondetafelgesprek

De brief die het Verbond Nederlandse Motorbootsport aan de Voorzitter en leden van de Vaste commissie LNV van de Tweede Kamer heeft gestuurd betreffende het protest tegen de Vaarbijdrage en de Taskforce.

Pagina 2 en 3.

Verslag van het gesprek

Een delegatie van het bestuur van het Verbond Ned. Motorbootsport (VNM) had zitting op de publieke tribune van de Tweede Kamer. Genodigden waren degenen die zitting hebben in het bestuur van de stichting SRN.

Lees pagina 4 en 5

Gedragscode Watersporter

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPVW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Een algemene gedragscode is opgesteld.

Zie pagina 10

Website van de maand

Veel Nederlanders weten niet waar onze mooie gebieden liggen, de oproep van staatssecretaris Heemskerk om dit jaar in eigen land vakantie te vieren ten spijt. De website www.daarmoetikzijn.nl biedt uitkomst.

Pagina 8

Rondetafelgesprek Tweede Kamer Taskforce recreatietoervaart. Brief van het Verbond Nederlandse Motorbootsport



Het gebouw van de Tweede Kamer

Aan de Voorzitter en leden van de Vaste commissie LNV

Betreft: Notitie ten behoeve van rondetafelgesprek
Recreatietoervaart d.d. 15 april 2009.

Nieuwegein, 9 april 2009

Geachte Dames en Heren,

Het Verbond Nederlandse Motorbootsport behartigt de belangen van ca. 50 aangesloten watersportverenigingen met ca. 10.000 leden.

Rond de afgelopen jaarwisseling kregen wij de beschikking over een tweetal rapporten:

- 1 De "Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland BRTN 2008- 2013", uitgebracht door Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN).
- 2 "Verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart", Advies van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart.

Op het punt van het oplossen van knelpunten in het basistoervaartnet t.b.v. de recreatietoervaart zijn wij verbaasd dat de rapporten tegenstrijdige bevindingen constateren:

- * Volgens de BRTN moeten de fysieke knelpunten in het netwerk van vaarwegen opgelost zijn in de periode 2008- 2013, nog tijdens de looptijd van het in 1992 tussen rijk, provincies en watersportorganisaties gesloten convenant.
- * De Taskforce Versterking Recreatietoervaart verwacht echter dat een groot deel van de knelpunten zoals vastgelegd in het BRTN in 2012 nog niet opgelost is.

Wij vragen ons af wat de redenen voor deze tegenstrijdigheid zijn.

Naar onze mening is dit het gevolg van de overgang van de uitvoering van de voorgaande BRTN door de rijksoverheid naar uitvoering van de BRTN 2008- 2013 door de provinciale overheden.

De taak van SRN was de knelpunten te localiseren en met 10% rijkssubsidie (uit het ILG) de oplossing van de knelpunten te stimuleren.

Naar onze mening heeft de SRN uitstekend werk verricht met het opstellen van de BRTN.

Met het inschakelen van de provinciale overheden bij de uitvoering van de BRTN loopt het proces thans minder voorspoedig omdat de provincies de rijksbijdrage van 10% te laag vinden.

De Taskforce meent dat extra subsidies nodig zijn voor de diverse projecten van resp. 20%, 25%, 33% en 35%. De verhoging van de subsidies denkt de Taskforce te kunnen financieren uit een bijdrage van de watersporters.

Met deze visie kunnen wij het absoluut niet eens zijn. Wij zijn van mening dat het oplossen van de knelpunten in de vaarwegen de verantwoording van de overheid is en

(Vervolg op pagina 3)



(Vervolg van pagina 2)

voor rekening van de landelijke en regionale overheden moet worden uitgevoerd.

Op detailniveau hebben wij overigens de volgende bezwaren tegen een watersportbijdrage, welke bezwaren wij in een eerder persbericht hebben gepubliceerd:

*De voorgestelde bijdrage van € 8,00 per vierkante meter bootoppervlak met een minimum van € 80,00 per jaar, zal leiden tot een sterke vermindering van de vaaractiviteiten van vooral de bezitters van kleine- en middelgrote pleziervaartuigen, verreweg de grootste groep.

*Het gevolg zal zijn, dat men deze schepen zal willen verkopen en de bijbehorende ligplaatsen in (verenigings-) havens zullen worden opgezegd. Dus: veel potentiële wrakken op de wal.

*De recreatievaart in Nederland werd enkele jaren geleden ook al belast met fors hogere brandstofkosten als gevolg van de verplichte omschakeling van rode naar witte diesel, waardoor het rijk jaarlijks vele miljoenen extra belastinginkomsten ontvangt. Verder heeft de pleziervaart recent forse investeringen moeten doen om aan het zogenaamde lozingsverbod- met de daaraan verbonden kosten- te voldoen. Ook deze regeling geldt weer alleen voor de pleziervaart.

*De voorgestelde bijdrage komt bovenop deze genoemde kosten en is bovendien in strijd met het bevorderen van vakantie in eigen land, waarvoor de pleziervaartuigen veelal worden gebruikt. Uit onderzoek is gebleken (zie BRTN 2008- 2013 blz. 12) dat de sector waterrecreatie in zijn geheel in ons land ca. 4 miljard bijdraagt aan de Nederlandse economie. Aan deze sector zal door de voorgestelde bijdrage een zware klap worden toegebracht.

*Als deze vaarbijdrage ook gevraagd gaat worden van bezoekende buitenlandse watersporters zal dat op hen een afschrikwekkende werking hebben.

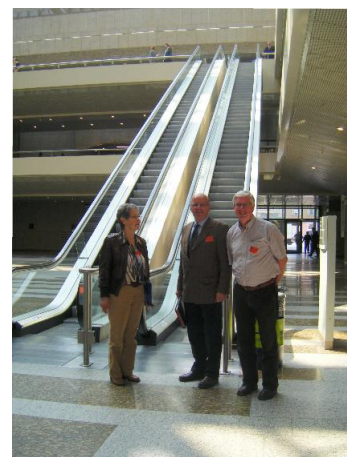
*Dit voorstel zal geen middel zijn tot het verhogen van de veiligheid op het water. Verhoging van kosten, als men al kan blijven varen, zal direct leiden tot bezuinigingen op het onderhoud van boten en daarmee zelfs een negatieve invloed hebben op de veiligheid op het water. Voor het verhogen van de veiligheid op het water vinden wij het uitbreiden van de Marifoon- en Vaarbewijsplicht een veel beter middel.

Verder doet de Taskforce een aanbeveling voor het registreren van vaartuigen, de door de Taskforce genoemde argumenten voor een vaartuigkenteken voorzover deze criminaliteitsbestrijding e.d. betreffen kunnen o.i. beter worden overgelaten bijvoorbeeld aan assuradeuren, Hiswa of ANWB die hiervoor een registratiesysteem zouden kunnen opzetten. De bestaande RDW registratie van snelle motorboten is ernstig vervuild.

De Taskforce stelt dat het opheffen van sluis- en bruggelden een voorwaarde is voor het instellen van een watersportbijdrage en constateert tevens, dat " gemeenten die deze heffen er weinig voor voelen om deze op te heffen" (blz.18).

Tot slot willen wij u wijzen op de Akte van Mannheim, deze akte uit 1868 regelt o.a. de vrije vaart voor iedereen en gelijke behandeling van alle schippers. Het instellen van een gebruiksvergoeding voor de Aktewateren voor uitsluitend pleziervaart, lijkt dus in strijd te zijn met genoemde akte. Het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim is in Straatsburg op 26 november 2008 onderstreept door alle Europese lidstaten. Eveneens op basis van de Akte van Mannheim betwijfelen juristen of het invoeren van een gebruiksvergoeding voor vaarwater- in welke vorm dan ook- wel enige rechtsgrond heeft.

Namens het bestuur Verbond Nederlandse Motorbootsport,
J. de Wit, bestuurslid.



Bestuursleden VNM richting Hoorzitting





Verslag Rondetafelgesprek

Verslag van het "Rondetafelgesprek Recreatietoervaart", woensdag 15 april 2009 van 14.00 -15.00 uur. Vaste commissie LNV, in het gebouw van de Tweede Kamer, Plein 2, Den Haag. Aanwezig, leden kamercommissie: hr. Atsma, CDA (voorz.), mevr. Smeets en mevr. Jacobi PvdA, hr. Polderman S.P. en mevr. Snijder- Hazelhof VVD. Genodigden (allen hebben zitting in het bestuur SRN):
 1. Interprovinciaal overleg (IPO) 2. SRN
 3. Watersportverbond 4. Hiswa
 5. ANWB
 6. Unie van Waterschappen
 heeft afgezien van deelname.

Het bestuur het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM) had zitting op de publieke tribune.

Allereerst krijgen de genodigden het woord:

1. Namens het Inter Provinciaal Overleg schetst de afgevaardigde de historie van het wegwerken van knelpunten in het toervaartnet en de 1800 km die nog knelpuntvrij moet worden gemaakt tot 2013. De moeizame zoektocht naar geld, slechts 5% uit het ILG het resterende van provincies, andere overheden en Europese fondsen. Het voorgestelde blauwfonds zou een goed instrument zijn om tot voltooiing van de BRTN te komen. Zij ziet vooral toekomst in het afschaffen van brug-sluis- en tolgelden waarvan de bediening thans in Friesland 10 milj. euro kost terwijl de inkomsten slechts 660.000 zijn. Een watersportsticker lijkt haar de beste oplossing, de provincies verdelen de inkomsten volgens een bepaalde verdeelsleutel.
 2. De directeur van SRN licht toe, dat men in Nederland tot 1950 ongebruikte vaarwegen heeft gedempt, waarbij cultuurhistorische verliezen zijn geleden. Vanaf 1960 was de watersport weer in opkomst. In 1992 werd het convenant gesloten met als doel te komen tot het opheffen van knelpunten door waterschappen, gemeenten en provincies. Reeds 230 projecten zijn klaar, nog 25 wachten op uitvoering, nog 120 projecten staan op de lijst.



Vooroverleg van de bestuursleden VNM op het plein.
 Vlnr: Jan de Wit, John van Gelder, mw. Anne van Ieperen-Muller, Bert Vonk

Vanaf 2007 zijn de provincies aan zet. De **kern** is dat nu gebleken is dat er geen draagvlak onder de watersporters is om medefinanciering te leveren. Na het overleg met de minister dat op 28 april kan gepland worden hoe het nu verder moet.

3. De afgevaardigde van het Watersportverbond zet uiteen dat de achterban van het Watersportverbond geen reden ziet dat juist waterrecreanten een aparte bijdrage zouden moeten gaan betalen voor gebruik van het toervaartnet. Alle investeringen die plaatsvinden in andere recreatieve sectoren (zoals wandel- en fietspaden) worden

gefinancierd uit de algemene middelen. Recreanten maken gratis gebruik van deze voorzieningen. Diezelfde recreanten, waaronder ook de watersporters zorgen er op vele manieren weer voor dat de economische betekenis van die investeringen zichtbaar wordt. Waterrecreanten dragen al fors bij door het betalen van BTW, accijnzen, havengelden, onderhoud en reparaties. Daarnaast zijn hun bestedingen een factor van betekenis voor de gehele toeristische industrie. De leden van het watersportverbond hebben aangegeven: genoeg is genoeg.

4. De HISWA benadrukt dat zij de watersportindustrie vertegenwoordigt en vooral vanuit het economisch belang redeneert. Wie betaalt, bepaalt. De Hiswa stelt de toegankelijkheid van het toervaartnet als basisvoorwaarde voor economische activiteiten. Voor handhavingsdoel-einden ziet de Hiswa een kentekenregistratiesysteem als goed instrument. De communicatie over een watersportbijdrage is slecht geweest en het draagvlak hiervoor dientengevolge weggeëbt en kan de Hiswa het advies van de Taskforce niet langer onderschrijven.
 5. De heer ANWB brengt Nederland als fantastisch watersportland ter tafel. De ambitie van 1992 staat bij de ANWB nog steeds. ANWB vindt het wel redelijk dat de watersporter iets meebetaalt, maar nu het misgegaan is met de communicatie naar de watersporters die niet weten wat men er voor zou krijgen, is er geen draagvlak en

(Vervolg op pagina 5)

Vergaderingen							ZAAL
TIJD	SOORT		ONDERWERP				
PLENAIRE VERGADERING							Plenaire zaal Tweede
Vanaf 10:15	Plenaire vergadering						
COMMISSIEVERGADERINGEN							
10:00 - 12:00	Algemeen	Openbare	VWS	- VWS	- VWS	- Europa-overleg VWS	Wttewaal van Stoetw
10:00 - 13:00	Algemeen	Openbare	LNV	- Aanwijzingsbesluiten Natura 2000			Suze Groenewegzaal
10:00 - 14:00	Algemeen	Openbare	WWI	- Aanpak Marokkaans-Nederlandse			Thorbeckezaal
10:30 - 13:30	Algemeen	Openbare	FIN	- IMF/Wereldbank			Groen van Prinstere
10:45 - 11:45	Gesprek	Openbare	JG	- JG	- Kinderrechtencollectief		Troelstraal
11:30 - 12:30	Procedur	Openbare	VROM	- Procedurevergadering VROM			Aletta Jacobsaal
11:45 - 12:15	Procedur	Openbare	JG	- Procedurevergadering			van Someren-Downe
12:15 - 13:00	Procedur	Openbare	VWS	- Extra procedurevergadering VWS			Wttewaal van Stoetw
13:45 - 14:00	Petitie	Openbare	OCW	- Invoering van het competentiegericht	on		Y3 - Petitie Statenpa
14:00 - 15:00	Hoorzittin	Openbare	LNV	- LNV - Advies Taskforce Recreatietoer			Groen van Prinstere
14:00 - 18:00	Notaoverl	Openbare	OCW	- OCW - Competentiegericht onderwijs			Troelstraal
15:00 - 16:30	Hoorzittin	Openbare	LNV	- Melkveehouderij			Groen van Prinstere

(Vervolg van pagina 4)

is het dus niet nodig om nog over de inhoud te praten. Voor de ANWB blijft het wel een optie e.e.a. te verkennen en stelt het op prijs op 28 april a.s. met de minister hierover te praten.

Dan komen de kamerleden aan de beurt voor het stellen van vragen:

PvdA vraagt aan het Watersportverbond: Zou er draagvlak zijn te vinden bij watersporters als het gaat om een bijdrage voor plezierige dingen voor de watersporters en vaarwegen publieke zaak blijft?

PvdA vraagt: Wat zijn de kansen om draagvlak te verkrijgen en vraagt nader aan IPO over de bijdrage voor bruggen en sluizen.

SP: Voor hem is het niet duidelijk waarvoor de bijdrage bedoeld is, alleen voor bruggen en sluizen? Waarom is er geen goed contact met de achterban. Wat hem betreft lijkt er een streep onder gezet.

VVD: Hoe kan de zaak losgetrokken worden? en aan de Hiswa: Wat vindt men de voordelen van kentekenregistratie? aan IPO, hoe denkt men met stickers die 10 miljoen euro te dekken?

CDA: Is er een handhavingprobleem als er met stickers gewerkt gaat worden? Zit aan kentekenregistratie ook een APK voor schepen vast? Hoe de inkomsten te verdelen? Evenementen zoals de Sneekweek kan je toch niet met een heffing belasten?

Reacties van de genodigden op de vragen van de kamerleden zijn:

ANWB: Wellicht kan de watersporter openstaan voor een dialoog, als men maar weet waar het werkelijk om gaat. HISWA: De communicatie moet vlotgetrokken worden aan de consumentenkant, maar de watersporter is slecht georganiseerd, slechts 10% aangesloten bij verenigingen en bonden. Met een stickersysteem kan men wel snel geld ophalen maar het is wel fraudegevoelig en het dient de andere doelen slecht. Op het gebied van veiligheids-

keurmerken is er bij gebruikte schepen niets geregeld (nieuw wel via CE keur) bij kentekenregistratie zijn er mogelijkheden tot keuringen. Bij een heffingsmethode zou men zeil- of motorvermogen mee moeten laten wegen. Alleen dekmaat is niet goed.

Watersportverbond: De gemiddelde watersporter bestaat niet, surfen, zeilen, bij huis, ver weg. Er zijn vele zaken die niet elke watersporter raken. Als men iets zou moeten betalen, dan moet het over zichtbare dingen gaan. Er moeten duidelijke doelen zijn. Men is tegen registratie, de nadelen zijn groter dan de voordelen, veel ballast, extra procedures. Bij stickers is geen registratie nodig. De rekenmethodiek van de Taskforce is onbegrijpelijk.

SRN: De doelen zijn helder: althans op het gebied van de provincies, RWS, LNV en V&W. Het afkopen van bruggen en sluisgelden (waarvan de kosten stijgen) geldt vooral gemeenten en waterschappen. Een blauwfonds zou bijv. het verder automatiseren van

brugbedieningen bevorderen waardoor bedieningskosten dalen en openingstijden verruimd kunnen worden. De infrastructuur is een publieke voorziening. Wel kan privaat geld worden ingezet voor (wacht)steigers, scheiding van beroeps- en pleziervaart bij sluizen enz.

IPO: Het blauwfonds is geschikt voor het varen de hele dag zonder kosten voor bruggen en sluizen. Als de middagpauzes moeten vervallen stijgen de kosten voor de prov. Friesland tot 11,2 milj.euro. De bestedingen van het blauwfonds moeten beperkt en goed herkenbaar zijn, dan kan het werken. Kwaliteit wordt verlangd, men wil daar best voor betalen. De investeringen die Friesland doet t.b.v. de watersport bedragen rond € 250 miljoen.

Na deze reacties werd de vergadering gesloten. Partijen praten met de minister op 28 april 2009.

Jan de Wit, 6 mei 2009
bestuurslid VNM



Vlnr: Atsma (CDA), griffier, mw Smeets en Jacobi (PvdA), Polderman (SP), mw Snijder (VVD)

Agenda

Zaterdag 21 november zal de
Najaarsbijeenkomst van het
Verbond
Nederlandse
Motorbootsport
bij onze gastheer wv IJsselmonde
te IJsselmonde plaatsvinden. Aanvang 10.30 uur.
Welkom 10.00 uur!

Gas aan boord (deel 2) door Henk Bos

Inleiding

In verband met de veiligheid hebben we het uitsluitend over propaan.

In het vorige deel 1 hebben we het een en ander gezegd over regelgeving op het gebied van gasinstallaties voor de pleziervaart. CE Richtlijn 94/25/EG Pleziervaartuigen gerelateerd aan 'NEN-EN-ISO 10239 February 2008' voor de schepen tot 24 meter en de 'EU richtlijn 2006/87/EG' voor de schepen vanaf 20 meter.

Voor de overlap van 4 meter wordt momenteel gewerkt aan een besluit met uitzonderingen (Administrative instruction N° XX on recreational craft between 20 and 24 m in length).

Verder hebben we het een en ander verteld over propaan en de gasfles.

In dit artikel gaan we verder met de flesinhoud, hoeveel gas kan ik uit de fles halen en de gasbun of flessenkast.



Zie voor het zeer informatieve en uitgebreide artikel het blad Info 20M
http://www.xs4all.nl/~bosq/info%2020m/info_20m-42.pdf

Zie voor Gas aan boord (deel 1) onze Nieuwsbrief van maart 2009.

6

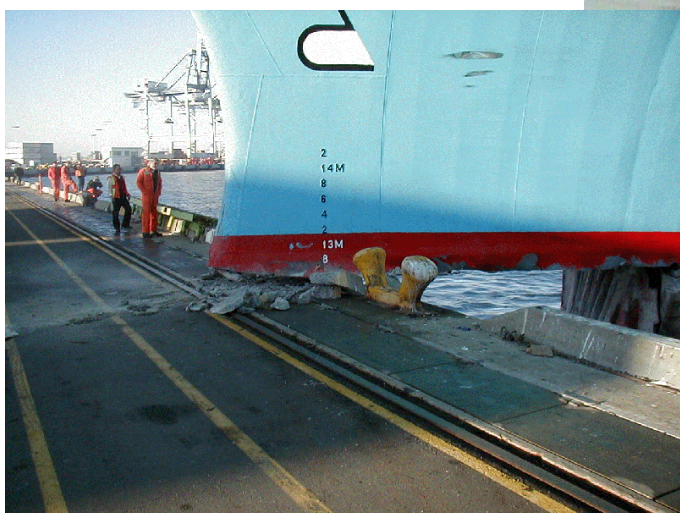
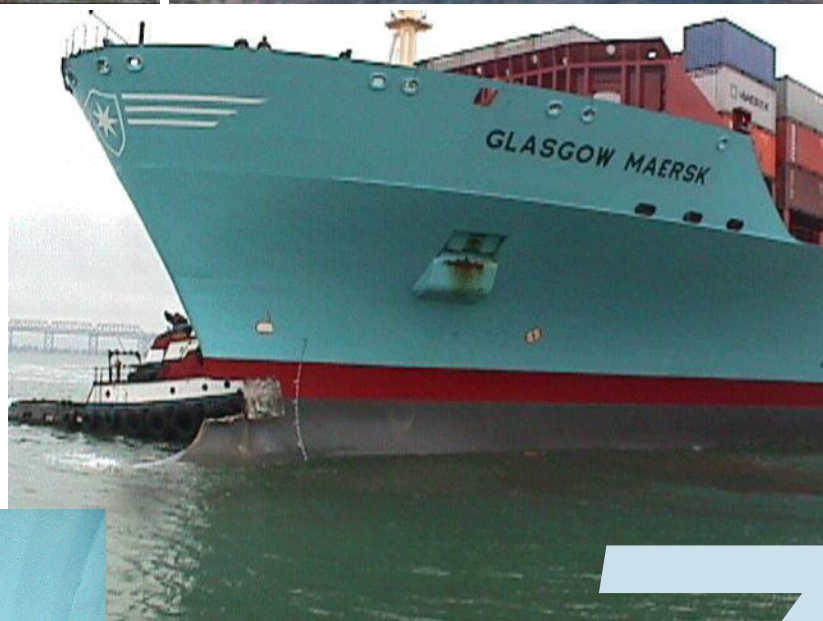
Scheepsongevallen



Dat het wel eens goed mis gaat bij de 'grote jongens' blijkt uit deze fotoreportage.

Wellicht een waarschuwing voor ons allen:
blijf alert en kijk goed uit.

Het bestuur wenst u een behouden vaart, ook voor dit seizoen.



7

Website van de maand

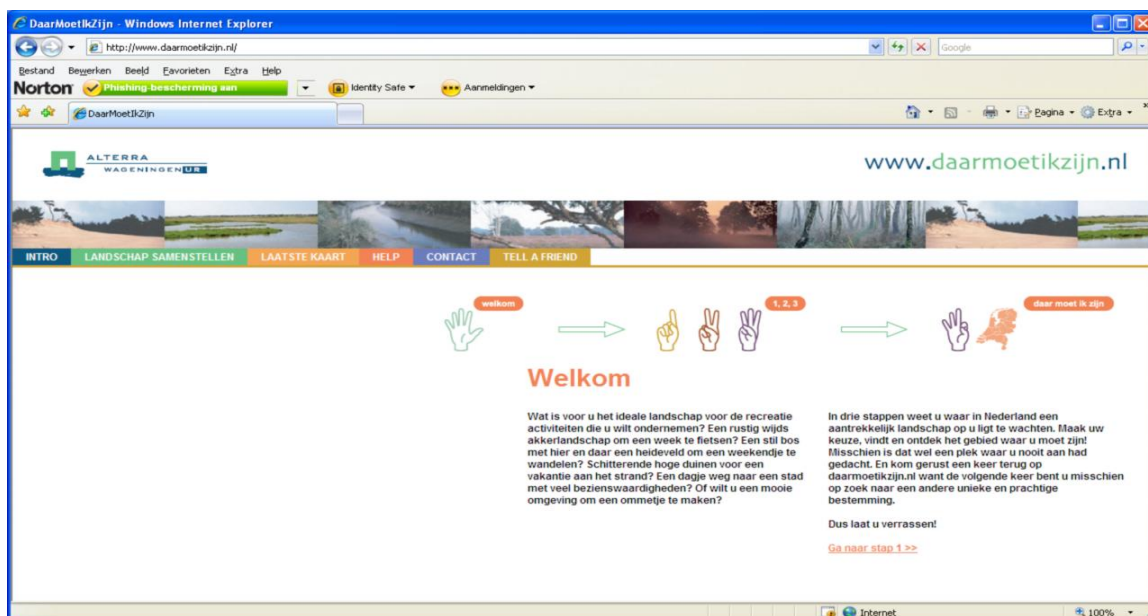
Op vakantie in eigen land

Veel Nederlanders weten niet waar onze mooie gebieden liggen, de oproep van staatssecretaris Heemskerk om dit jaar in eigen land vakantie te vieren ten spijt. Het onderzoeksinstituut Alterra, onderdeel van Wageningen UR, biedt met de website www.daarmoetikzijn.nl uitkomst.

Op basis van zelf opgegeven voorkeuren wordt een kaart gemaakt waarop te zien valt, waar het Nederlandse landschap het meest met de aangegeven wensen overeenkomt. Op het kaartje kan worden ingezoomd en er kunnen plaatsnamen en postcodes worden opgevraagd. Bovendien kan het kaartje op Google Earth worden gezet, zodat via Google allerlei (toeristische) informatie kan worden opgevraagd, zoals adressen van hotels, bungalowparken en kampeerterreinen. Het persoonlijke kaartje wordt gemaakt op basis van vijftien kenmerken van het landschap. De website berekent aan de hand van objectieve geo-informatie het resultaat, met name bestanden van de Topografische Dienst, RIVM, CBS, Rijksdienst voor Monumentenzorg en Alterra zelf. Behalve om de ideale omgeving te vinden, kan de website ook gebruikt worden om te zien hoe het landschap in een straal van 5 km rond een woonplaats, een bepaald hotel, bungalowpark of kampeerterrein scoort. Het enige wat de bezoeker hoeft te doen, is de volledige postcode in te tikken. Zo kan hij of zij zelf controleren of de juichende beschrijving uit de folder correct is.

De website is niet alleen voor consumenten interessant. Er zit ook een wetenschappelijk doel achter. Als veel mensen de site bezoeken, krijgt Alterra waardevolle data omtrent de wensen van 'de Nederlander'.

De voorkeuren en kaartjes worden in een volstrekt geanonimiseerd databestand opgeslagen, dat inmiddels ruim 40.000 records bevat. Deze data kunnen worden gebruikt voor onderzoek naar recreatie en landschapsbeleving. Gebleken is, dat de belangstelling voor kleinschalige agrarische gebieden met 50% is toegenomen. Bos en zee blijven echter het meest populair onder de Nederlanders.



Personalia

Arie Kwak

Onze voorzitter van het Verbond Ned. Motorbootsport heeft afscheid genomen van 'zijn' VAMEX, het instituut dat o.a. examens afneemt voor het vaarbewijs.

Arie Kwak heeft vijf jaar in het bestuur van de Vamex gezeten, waarvan drie jaar als penningmeester en de laatste twee jaar als voorzitter.

De KNMC blijft met twee leden in het bestuur van de Vamex zitten.

Paul Hemelinck is de opvolger van Arie.

Als waardering kreeg Arie als fervent 'snoeper' een reuze bonbon met het VAMEX-logo van marsepein.



Arie met z'n welverdiende VAMEX bonbon

Door een spellingsfout (Pijler) in onze vorige nieuwsbrief, nu opnieuw de Kandidaatstelling rechtspersonen (verenigingen) van

WSV de Peiler,
Vianen

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

Algemene Gedragscode voor de Watersporter



Inleiding

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Om te voorkomen dat dit tot strengere wet- en/of regelgeving leidt, heeft de werkgroep veiligheid van het NPvW deze Algemene Gedragscode voor de Watersporter opgesteld, met daarbij de gedachte:

“Wie de schoen past, trekt hem aan”.

Het NPvW is van mening dat u mede watergebruikers kan en mag wijzen op het naleven van deze gedragscode, tenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt.

Veiligheid

Goed Zeemanschap is de grondregel; als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.

- ✓ Denk altijd aan uw snelheid en houd voldoende afstand.
- ✓ Ken de uitwijkregels en reageer dus tijdig; óók bij het zien van een A-vlag (duikers te water!).
- ✓ Besteed onder alle omstandigheden aandacht aan uw eigen zichtbaarheid en uitzicht. (*beperkt zicht / dode hoek*).
- ✓ Wees voorzichtig met alcohol, hanteer dezelfde regels als in het wegverkeer.
- ✓ Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, *in het bijzonder bij slechte weer- en/of vaarcondities*.
- ✓ Gasten aan boord altijd voorlichten over veiligheid: *wijs op plaats en gebruik van EHBO-kist, noodsignalen, reddingsvesten, brandblusmiddelen en communicatiemiddelen. Waarschuw voor onder spanning staande trossen en/of lijnen*.
- ✓ Luister regelmatig naar alle beschikbare weerberichten en handel hiernaar.
- ✓ Stop alle mechanische voortstuwingsmiddelen wanneer u afgemeerd ligt in een sluis.

Wellevendheid

Bied hulp in geval van nood!

- ✓ Maak geen onnodig lawaai zoals *luidruchtige conversaties, te hard staande radio's*.
- ✓ *Wijs uw eigen bemanning niet luidruchtig terecht; geluid draagt ver op het water!*
- ✓ Sta andere schepen toe langszij te komen; *loop over het voordek van uw buurman om aan de wal te komen, tenzij anders is overeengekomen. Neem andermans trossen aan bij het afmeren, ook al komt men niet bij u langszij*.
- ✓ Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan; *te hoge snelheid ontsiert iedere manoeuvre, zoals bij aan- en ontmeren in havens en uitvaren van sluizen. Tevens veroorzaakt een te hoge hekgolf grote overlast aan (wal)vissers, kleinere schepen, kano's en zwemmers. Ook beschoeiing en natuur hebben daaronder te lijden*.
- ✓ Zorg voor correcte vlagvoering; *natievlag neerhalen bij zonsondergang!*

Uitrusting

- ✓ Draag een reddingsvest, dit geldt zeker voor kinderen. *Zet kleine kinderen aan boord zo mogelijk aan een lijn*.
- ✓ Luister voortdurend uit op uw marifoon; op de doorgaande hoofdvaarwegen altijd op het voorgeschreven/aangegeven kanaal! Zend indien noodzakelijk, kort en bondig.
- ✓ Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandbestrijdingsapparatuur regelmatig keuren!
- ✓ Zorg er voor geldende vaarreglementen (BPR) aan boord te hebben.
- ✓ Check voor vertrek altijd uw navigatie instrumenten en -verlichting.
- ✓ Zorg voor recente kaarten van het vaargebied. Werk ze zo nodig bij.

Milieu

- ✓ Werp geen afval overboord; mede watergebruikers zijn u dankbaar.
- ✓ Loos inhoud vuilwatertank en lenswater niet op het oppervlaktewater, maar loos dit bij een afgiftepunt.
- ✓ Honden uitlaten mag aangelijk, maar ruim de uitwerpselen op.
- ✓ Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- of broedgebieden.

