



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

KNMC/VNM, Meent 2a, 4141 AC Leerdam. Tel. 0345-62 31 00 www.knmc.nl/vnm



We hebben een Wereldkampioen F2

Spiegeldag

Slechts 29% van de vaarweggebruikers is voluit tevreden over de communicatie. Helemaal blij zijn ze bij RWS over hun inspanningen nog niet. Het tevredenheidspercentage blijft onveranderd laag: 42%.
Zie *pagina 2*

Bagger-programma 2010

Rijkswaterstaat (RWS) streeft naar een robuust netwerk van vaarwegen en havens. Het combineren van baggerwerkzaamheden tussen verschillende beheerders op één route kan kosten besparen.
Pagina 6

Natura IJsselmeergebied

De instandhoudingsdoelen van N2000 voor soorten en habitats sluiten volledig aan bij wat Natuurmonumenten wil. Bokeloh: 'De uitwerking is soms vrij rigide: zoveel aantallen van die soorten op die plek. De natuur is in werkelijkheid flexibeler. Lees *pagina 9*

Vaartips

Het lijkt mij goed om eens wat praktische vaartips te geven voor lezers, waarmee ik niet wil zeggen dat ik alle wijsheid in pacht heb, maar.....
Gegeven door Wim den Boer, oud binnenvaartschipper te Zwijndrecht.
Pagina 12 – 14

Volle kracht vooruit op spiegel dag RWS

Eenmaal per jaar roept Rijkswaterstaat (RWS) (water)gebruikers bij elkaar om met elkaar van gedachten te wisselen over on- de andere communicatie tussen recreatie- en beroepsvaart. Onlangs vond alweer de derde zogenaamde 'Spiegel dag' plaats. Motorbootmederwerker Albert Eefting van het blad Motorboot was er bij en doet verslag.

Gastheer RWS pakt groot uit. Voor de Spiegel dag is het hele schouwburg- complex in Zaandam afgehuurd en de gasten worden verwend. Er is een in- formatief programma met twee grote bijeenkomsten, waar de communicatie via stemkastjes en microfoons interactief is. Tijdens de workshops - er zijn er drie en elke bezoeker wordt geacht ze allemaal te bezoeken - wordt veel informatie uitge- wisseld. Daarnaast is er een plein met stands over alle nieuwe plannen en (communicatie)snufjes. Van de ongeveer 150 deelnemende schip- pers komt 58% uit de recreatie- en 31% uit de beroepsvaart.

ACHTERUITKIJKSPIEGEL

Hoewel Folkert Post, directeur van RWS, in zijn openingstoespraak meent dat we voor- al naar de toekomst moeten kijken, is er toch een korte terugblik: hebben alle in- spanningen voldoende opgeleverd? Er is zelfs een boek met bovengenoemde titel verschenen, vol fraaie foto's en een eva- luatie. Helemaal blij zijn ze bij RWS echter nog niet. Het tevredenheidpercentage blijft onveran- derd laag: 42%.

Slechts 29% van de vaarweggebruikers is voluit tevreden over de communicatie. In een workshop wordt later op de dag nog eens nadrukkelijk vastgesteld dat sluis- en brugwachters opdracht hebben de recrea- tieschippers in het marifoonverkeer hetzelfde als de beroepsvaart te behandelen. Anderzijds dient het marifoonverkeer te wor- den beperkt tot het noodzakelijke: altijd uit- luisteren - dat is verplicht als je er een hebt! - en geen overbodige vragen stellen. Een vertegenwoordiger van het Water- sportverbond geeft tijdens de workshop 'Van Haven tot Haven' aan, dat door het Verbond inmiddels wordt gekeken naar de voor- en nadelen van een algemene mari-

foon plicht voor jachten. Het is nog niet dui- delijk of een dergelijke verplichting voor alle vaartuigen zou moeten gelden, waarbij het de bezoekers van de workshop overigens verbaast dat men bij het Watersportver- bond kennelijk niet weet dat een ma- rifoonlycende in België al lang bestaat. Het WSV is ook betrokken bij de discussie over de mogelijke invoering van een verplicht kleinvaarbewijs voor alle vaartuigen; ook daar wordt nog volop gediscussieerd over de eventuele uitzonderingen.

VEILIG VAREN DOE JE SAMEN (.NL). Na het succes op de IJssel en de Twentekanalen is de actie 'Veilig varen doe je samen' uitgerold over heel Nederland en wordt deze nog steeds verder ontwikkeld. Het gaat hierbij niet allee om meer begrip tussen alle vaar- weg gebruikers, maar ook over kennis van de regels. Op de nieuwe website ([www. veiligvarendoesamen.nl](http://www.veiligvarendoesamen.nl)) is alle informatie te vinden. Van-

af februari 2010 zijn er nieuwe versies van de handig 'knooppuntenboekjes' beschik- baar. Alle op- en aanmerkingen van gebrui- kers zijn daarin verwerkt.

BETERE COMMUNICATIE

Veel aandacht is er tijdens de spiegel dag voor de communicatie. Dit moet beter, zo is de hele dag door geregeld te horen. Vol- gens RWS wordt daar overigens al hard aan gewerkt: op veel sluizen staan stewards om het schutten beter en sneller te doen verlo- pen en ook zijn er lichtkranten aan het be- gin van vaarwegen om stremmingen snel te kunnen doorgegeven. Verder worden vol- gens RWS alle mogelijke kanalen benut: (marifoon)blokkkanalen en verkeersposten, teletext, de infolijn, internet, sms, sms alert (berichten per regio) en twitter. Per 1 januari 2010 gaat een RWS-website de lucht die geschikt is voor mobiel internet. De informatie blijkt vooral van belang voor de beroepsvaart, vanwege de daar gelden- de strakke tijdschema's. Hoewel er wel eens onenigheid is tussen de beroeps- en de pleziervaart zijn er tijdens de spiegel dag ook positieve geluiden te horen. Of zoals één van de beroepsschippers het ver- woordt: "Ik ben altijd blij als ik de recreatie weer zie. Dat geeft variatie het water!"

Zie ook www.rijkswaterstaat.nl/spiegelnet

Artikel is ook gepubliceerd in Motorboot, jan.2010





Nederlander Wereldkampioen F2

December 19, 2009

Johan Coenradi of the Holland Team

Fujairah, UAE, Dec. 19, 2009: The organising committee of for the UIM F2 World Championship officially announced today that Johan Coenradi, of the Holland Team is the UIM F2 World Champion for this year



Johan Coenradi wereldkampioen Formula 2

Op de valreep van het jaar 2009 is Nederland weer een wereldkampioen rijker. Na een zwaarbevochten seizoen is het Johan Coenradi gelukt om de wereldtitel in de Formula 2 in de wacht te slepen. Namens Power Boat Holland feliciteren wij Johan, zijn team en sponsors met deze geweldige prestatie. Op www.f2wc.com kun je alle resultaten nog eens rustig nalezen

Johan en je Holland Sportboat Racing Team,
gefelicitteerd namens de KNMC en
het Verbond Nederlandse Motorbootsport!

3



Powerboating Jean-Marie Van Lancker is in België koersdirecteur in het walhalla van de snelste boten

Discipline is het codewoord'. Eén Belg zwaait voltijs de plak achter de schermen van het Powerboat P1-gebeuren, zeg maar de formule 1 op het water. De 53-jarige Jean-Marie Van Lancker uit Merelbeke werkte zich met de jaren op tot één van de leidinggevende figuren in die discipline. Geert Stevens

'Ik ben al van jongs af geboeid door alles wat vliegt, rijdt en vaart. Race Director is momenteel mijn officiële functie binnen de Union Internationale Motonautique (UIM). Ik ga op voorverkenning van nieuwe locaties voor de wereldbekermanches, neem er foto's, bekijk of er, naast het water, ook genoeg ruimte en accommodatie voorhanden is, en ik bekijk uiteraard ook alle logistieke mogelijkheden. Daar maak ik een rapport van op en op basis daarvan wordt dan binnen de federatie beslist of de organisatie wordt goedgekeurd.'

'Op het evenement zelf ben ik de verantwoordelijke op het water. En dat blijft een grote verantwoordelijkheid. Maar ik moet ook vooruit kijken. Nu zijn er verkennende plannen om het Midden-Oosten en Florida bij een wereldbekerwedstrijd te betrekken. En dus ben ik ook daarmee bezig', aldus de Oost-Vlaming die sinds 2005 ook voorzitter is van de Belgische Motorboot Federatie (BMF)

'Powerboating is enorm spectaculair, maar we beseffen allemaal dat het risico op ongevallen relatief groot is, net als bij de formule 1. Maar ik hanteer de regel van 'safety first', dan kan je toch al heel wat voorkomen. Ik leg de lat voor mijn medewerkers heel hoog. Discipline is het codewoord.'

'Ik zeg niets nieuws als ik stel dat het op water onveiliger snellen is dan op de begane grond. Een snelheid van 100 kilometer per uur op het water komt in werkelijkheid overeen met 200 kilometer op het land. Maar waar risico's leven, tekent ook het publiek massaal present. Er zijn wedstrijden waarvoor 100.000 toeschouwers opdagen', stelt Jean-Marie Van Lancker.

Drie Belgische teams

Jean-Marie Van Lancker slijt veel van zijn dagen in Londen, waar het hoofdkwartier van de UIM is gevestigd. 22 mensen werken er onder leiding van een Pakistaanse miljardair die eigenaar is van het hele circus. Drie Belgische teams uit West-Vlaanderen en Antwerpen draaien aan de top mee. Op het vlak van organisaties was Zeebrugge in 2007 de laatste Belgische editie die werd opgenomen op de kalender van het wereldkampioenschap.

'Er is een financieel probleem om een dergelijk evenement nog eens naar ons land te halen. Je moet daarvoor toch al snel 300.000 euro bij elkaar kunnen krijgen en dat is in deze crisistijd blijkbaar te veel gevraagd. Hetzelfde kan worden gezegd bij de teams. Vorig jaar kenden we een terugval van twintig naar veertien teams, maar voor het nakende wereldbekercircuit kunnen we opnieuw rekenen op twintig teams. De geleden schade lijkt hersteld.'

Het powerboating eist veel aandacht op, maar onder de UIM komen ook nog andere disciplines in de bootsport aan bod, zoals toervaart en telegeleide boten.

'We koesteren zelfs hoop om met een nieuwe discipline als demonstratiesport te worden toegelaten op de Olympische Spelen van 2012, namelijk wedstrijden voor boten die varen op zonne-energie. Het UIM is lid van het IOC en in die optiek werden er ook al gesprekken gevoerd. Afwachten of het iets zal opleveren.'"

Bron: nieuwsblad.be 21/01/2010

4



We zitten soms letterlijk en figuurlijk in elkaars vaarwater

IJmuiden, 21 januari 2010

Jaarcijfers 2009: drukker vaarwater met meer acties voor KNRM

In 2009 is de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij in totaal 2.029 keer uitgevaren en werden 3.365 mensen geholpen. De KNRM constateert dat het steeds drukker wordt op het water.

Ruim 70% van de keren dat de organisatie in actie moest komen was ten behoeve van watersporters. Een stijgende welvaart heeft de recreatievaart jarenlang doen toenemen, terwijl tegelijkertijd meer vracht vervoerd wordt met steeds groter wordende schepen. Deze twee groepen ontmoeten elkaar en zitten soms letterlijk en figuurlijk in elkaars vaarwater.

Het aantal hulpverleningen door de KNRM is te beperken door elkaar te helpen en oog te hebben voor medewatergebruikers.

Goed zeemanschap betekent dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert en staat zelfs in de wet (Binnenvaartpolitiereglement), maar een vaart op het water begint met een goede voorbereiding van de reis. Ken uw schip, uw bemanning, kijk en denk vooruit en neem de tijd.

De KNRM participeert daarom ook in de werkgroep "Varen doe je samen" die zich richt op beperking en de bewustwording van de risico's die ontstaan als de beroeps- en recreatievaart van hetzelfde vaarwater gebruik maken. Om veilig te kunnen blijven varen, nu en in de toekomst, wordt goede samenwerking tussen zee-, binnen en recreatievaart steeds belangrijker.

Dat de KNRM in 2009 meer dan 2000 keer is uitgevaren heeft onder meer te maken met aanvaringen tussen schepen onderling, maar ook door onvoldoende kennis van het vaargebied en de boot. Wat verder opvalt is de toename in het aantal schepen dat motorstoring oploopt tijdens een vaartocht. Op het moment dat de motor weigert in een (drukke) scheepvaartroute kan het noodlottig aflopen.

In de 185 jaar dat de KNRM bestaat zijn in ruim 38.000 acties meer dan 81.000 mensen in veiligheid gebracht. Dat kan de KNRM alleen doen dankzij de grenzeloze loyaliteit van ruim 1.100 professionele vrijwilligers die het reddingwerk uitvoeren en de 75.000 Redders aan de wal, de donateurs en schenkers van de KNRM, die dit financieel mogelijk maken.

Als KNRM proberen we acties te voorkomen, maar zeggen nooit nee als het er op aan komt.

5



Baggerwerkzaamheden 2010

Rijkswaterstaat streeft naar een robuust netwerk van vaarwegen en havens. Hierbij is bereikbaarheid van het hele netwerk de sleutel tot succes. Het combineren van baggerwerkzaamheden tussen verschillende beheerders op één route kan kosten besparen.

Daarnaast wordt de hinder beperkt door de werkzaamheden op de route goed op elkaar af te stemmen.

Rijkswaterstaat komt tot samenwerking door:

het denken van haven tot haven bij het beheer van de vaarweg en het overleg met andere beheerders op de route, naast de hoofdvaargeul worden ook de toegangsgeulen naar de havens en eventueel de havens zelf meegenomen in overleg en plannen in een vroeg stadium contact te zoeken met andere beheerders op de route en te overleggen in alle fases van het vaargeulbeheer (van loden tot baggeren). Zo kunnen verschillende beheerders ook leren van elkaars ervaringen en expertise, het initiatief te nemen bij het komen tot oplossingen bij de knelpunten die de sector constateert, bijvoorbeeld door uit te zoeken wie de geul, waarop het knelpunt is geconstateerd, beheert.

Uitgangspunt voor Rijkswaterstaat is dat elke beheerder op de route zijn aandeel in de kosten voor zijn rekening neemt bij de uitvoering van de werkzaamheden.

Bron: informatie RWS

Locatie: A.G. Wildervanckkanaal

Stand van zaken: De provincie Groningen brengt de vaarweg op diepte, de werkzaamheden worden midden 2010 opgeleverd.

Locatie: Bovendiep (Amsterdam) Watersportvereniging het Nieuwe Diep

Stand van zaken: Rijkswaterstaat en Watersportvereniging het Nieuwe Diep hebben gekeken of er mogelijkheden zijn om samen tot 1 baggercontract te komen. Dit is niet haalbaar gebleken. De verantwoordelijkheid voor het baggeren ligt bij Watersportvereniging het Nieuwe Diep.

Locatie: Ouderkerk aan de Amstel ter hoogte van de loswal

Stand van zaken: Rijkswaterstaat en andere beheerders bespreken halfjaarlijks alle knelpunten op de Staande Mastroute, waar deze vaarweg onderdeel van is, met elkaar. Waternet is beheerder van deze vaarweg en op de hoogte van dit knelpunt.

Locatie: Ringvaart Haarlemmermeer

Stand van zaken: De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het onderhoud. Rijkswaterstaat heeft de provincie geïnformeerd over deze prioriteit. De provincie heeft aangegeven samen met het Hoogheemraadschap Rijnland bezig te zijn met de voorbereidingen voor het baggeren. De provincie verwacht dat de baggerwerkzaamheden medio 2010 starten.

Locatie: Kostverlorenvaart Amsterdam

Stand van zaken: Rijkswaterstaat en andere beheerders bespreken halfjaarlijks alle knelpunten op de Staande Mastroute, waar de Kostverlorenvaart onderdeel van is, met elkaar. Waternet is beheerder van deze vaarweg en op de hoogte van dit knelpunt.

Locatie: Winschoterdiep

Stand van zaken: De provincie Groningen zal deze vaargeul in 2010/2011 baggeren.

Locatie: Watersportvereniging De Zuidwal bij Nijkerk

Stand van zaken: Niet Rijkswaterstaat maar de gemeente of de jachthaven is verantwoordelijk voor het onderhoud. Op dit moment zijn ervoor deze partijen geen concrete mogelijkheden om mee te liften met baggerwerkzaamheden van Rijkswaterstaat.

Locatie: Verzendingsjachthaven Rijn en Lek in Wijk bij Duurstede

Stand van zaken: De beheerder van de jachthaven is onderhoudsplichtig. Op dit moment zijn er geen concrete mogelijkheden om mee te liften met baggerwerkzaamheden van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is alert op eventuele meeliftmogelijkheden in de toekomst.

Watersport van nationale betekenis voor toerisme

10-12-2009 DEN HAAG - Watersport wordt een sector van nationale economische betekenis. De aanwijzing betekent extra geld voor een lobby van de Nederlandse watersport en jachtbouwers in het buitenland. Staatssecretaris Frank Heemskerk (PvdA, Economische Zaken) is door de knieën gegaan voor de Tweede Kamer. 'Een aantal provincies, zoals Zeeland en Friesland doen het zelf al zo goed dat ik me afvraag of dit hordes extra toeristen oplevert'. Omdat de Tweede Kamer daar anders over denkt, ontkomt Heemskerk er niet aan. Wel gaat hij meten of het iets oplevert. Hoeveel geld Heemskerk gaat uittrekken is nog niet duidelijk. (PZC)

Watersporters geven West-Brabant een 7,3

door Peter Ullenbroeck, donderdag 21 januari 2010

WILLEMSTAD - Watersporters geven West-Brabant een 7,3 als rapportcijfer.

De haven van Willemstad is het meest populair, op grote afstand gevolgd door Breda en Drimmelen.

Dat blijkt uit een enquête onder de eigenaren van motor- en zeilboten bij 24 van de 43 jachthavens in de regio. Aan het onderzoek, dat afgelopen zomer werd gehouden, deden 480 watersporters mee. De enquête werd uitgevoerd door studenten van de Hogeschool voor Toerisme en Verkeer in Breda, in opdracht van de negentien gemeenten in de regio.

Aanleiding voor het onderzoek zijn de plannen van de gemeenten om de watersportmogelijkheden in de regio de komende jaren flink te vergroten. Met extra jachthavens en meer aanlegplaatsen denken de lokale bestuurders het toeristisch al jaren kwakkelende West-Brabant eindelijk op de kaart te kunnen zetten.

Om dat te bereiken is het project 'Brabant aan Zee' bedacht dat uit een kleine zeventig plannen en plannetjes bestaat die allemaal om water draaien. Behalve om extra jachthavens en aanlegplaatsen gaat het ook om het opknappen van historische havenfronten in de regio, het in ere herstellen van veerpontjes en de aanleg van kilometerslange wandel- en fietspaden langs de oevers van de Mark of Vliet. Voor de financiering trekken de gemeenten zelf de portemonnee en hopen ze op subsidie uit Den Haag en Brussel.

Uit de enquête komt verder naar voren dat 4 op de 5 watersporters in West-Brabant van buiten de regio komt. Met name Zuid-Holland (30%) maar ook België en Duitsland (15%) zijn goed vertegenwoordigd. Gemiddeld geven ze 112 euro per boot per dag in West-Brabant uit, vooral aan de horeca en boodschappen bij de supermarkt.

De respondenten werd ook gevraagd naar de minpunten van het varen in West-Brabant. Te weinig aanlegplaatsen werd het vaakst genoemd, gevolgd door een tekort aan jachthavens genoemd. De faciliteiten van de haven van Breda wordt door velen als 'flink onder de maat' betiteld.



Beheerplan Natura 2000 IJsselmeergebied

Samen de schouders eronder



'Ik ben bij het maken van veel N2000-beheerplannen betrokken', zegt Dominique Bokeloh, ecooloog bij Natuurmonumenten. 'Het gebiedsproces in het IJsselmeergebied is echt een ander soort proces dan elders in het land. Dat komt doordat het accent ligt op water en recreatie en niet op landbouw en ammoniak. Hier hebben we ordentelijker, veel minder verhitte discussies.' Bokeloh is blij dat dankzij de gezamenlijke N2000-opgave terreinbeheerders meer mogelijkheden krijgen om maatregelen sneller uit te voeren.

Dominique Bokeloh vertegenwoordigt Natuurmonumenten niet alleen in haar eigen regio Overijssel en Flevoland, waar de N2000-gebieden Zwarte Meer, Veluwemeer en Wolderwijd onder vallen. Ze is actief in het hele gebied rondom het IJsselmeer waar de organisatie terreinen beheert die binnen Natura 2000-gebied liggen of daaraan grenzen. Voorbeelden zijn het Oudemirdummerklif aan de Friese kust, de Gelderse oevers van het Veluwemeer en terreinen bij het IJmeer. Bokeloh is namens haar collega's van de desbetreffende regio's contactpersoon voor de inbreng van Natuurmonumenten in de N2000-beheerplannen. Werkbare doelen De instandhoudingsdoelen van N2000 voor soorten en habitats sluiten volledig aan bij wat Natuurmonumenten wil. Bokeloh: 'De uitwerking is soms vrij rigide: zoveel aantallen van die soorten op die plek. De natuur is in werkelijkheid flexibel.

Maar we zouden geen betere manier weten om de bescherming te garanderen die je in Europees verband nodig vindt. Dit is goed werkbaar. De doelen zijn ook zeker realistisch voor onze terreinen, al moet er een hoop gebeuren om de ambities te verwezenlijken.' Steun in de rug Volgens Bokeloh is Natura 2000 een steun in de rug voor de zaken die Natuurmonumenten op zijn terreinen voor elkaar wil krijgen. 'Doordat we samen met Rijkswaterstaat en andere terreinbeheerders de schouders onder de Natura 2000-opgave zetten, kunnen we herstelmaatregelen uitvoeren die we alléén niet voor elkaar krijgen. Wij beheren bijvoorbeeld redelijk veel oeverlanden die in N2000-gebied liggen. Voor het bereiken van N2000-doelen voor rietvogels hebben we waterriet nodig, maar veel waterriet is verdwenen. De oorzaken hangen onder andere vaak samen met peilbeheer, dynamiek en waterkwaliteit. Dat zijn zaken die buiten ons bereik liggen en waarover soms zelfs op nationaal niveau wordt beslist. Soms is op de plekken van het verdwenen waterriet ook sprake van open water dat niet tot ons beheergebied behoort. Kortom, we kunnen onze ideeën maar beperkt zelf uitvoeren. Daarom is het zo goed dat we nu gezamenlijk aan de N2000-opgave werken.'

Versnelling Natura 2000 zorgt voor versnelling van maatregelen die terreinbeheerders al langer willen nemen, vindt Bokeloh. 'Er zitten allerlei inrichtingsmaatregelen in de pen die nodig zijn om de N2000-doelen te halen. Ik geef een paar voorbeelden: het weer toelaten van de waterdynamiek in de Buitenlanden van het Zwarte Meer, waar kievitsbloemgrasland moet worden hersteld en uitgebreid. Of het realiseren van zomen waterriet rond de natuureilanden rond het aquaduct in het Wolderwijd- Veluwemeer en aan de windzijde van de eilanden in Ketelmeer en Vossenmeer. Door die maatregel moet onder andere de grote karekiet weer broedgelegenheid krijgen. Een laatste voorbeeld is het vernatten van de rietlanden van

(Vervolg op pagina 9)

Laatste nieuws:
Stuurgroep stemt in met uitwerken kaderstellende benadering In zijn vergadering van 16 december jl. heeft de stuurgroep, die bestaat uit de provincies, LNV en RWS, ingestemd met het gebiedsgericht uitwerken van de kaderstellende benadering. De stuurgroep benadrukte de maatschappelijke voordelen van deze benadering: als rustgebieden zijn ingesteld, wordt het systeem robuuster, waardoor autonome veranderingen in recreatief gebruik niet meer nader hoeven te worden getoetst. En bij vergunningverlening voor bijvoorbeeld [jachthavenuitbreiding](#) hoeft dan in de passende beoordeling geen aandacht meer te worden gegeven aan het aspect verstoring. Dit kan voor de initiatiefnemer een besparing betekenen van tienduizenden euro's en enkele maanden voorbereidingstijd.



(Vervolg van pagina 8)

de noordelijke randmeren door het afplaggen van riet en het herstellen van voormalige kolken, kreken en natte plekken in het rietland. Daardoor neemt de draagkracht voor roerdomp en purperreiger toe, zoals Natura 2000 vereist.' 'We zullen de plannen nog gedetailleerder uitwerken en er moeten nog budgetten voor komen', gaat Bokeloh verder, 'toch is al veel winst behaald doordat er nu aandacht voor is en doordat duidelijk is wat de maatregelen moeten opleveren. In die stap zit de versnelling. Algemene wensen hadden we al, maar nu weten we ook op welke plekken we wat willen realiseren.

Het is concreter geworden, en dat terwijl we nog niet eens in de planfase zitten. Als het beheerplan van kracht wordt, gaat er veel gebeuren. Tegelijkertijd wordt dit plan met veel partijen gedeeld, waardoor er draagvlak voor is en de kans van slagen veel groter is.' Omschakeling in rietbeheer Langs het Zwarte Meer en het Ketelmeer liggen uitgestrekte rietvelden. Vooruitlopend op het Beheerplan N2000 is Natuurmonumenten sinds twee jaar bezig met de omschakeling van intensieve commerciële rietteelt naar rietbeheer dat goed voldoet voor de nagestreefde hogere aantallen rietvogels. N2000 is een goede stok achter de deur.

Bokeloh: 'Dat omschakelen gaat in stappen en in overleg met de rietsnijders. Zo hebben we afgelopen jaar in de nieuwe rietsnijcontracten de voorwaarden en het maaiareaal aangepast.

Nu gaan we cyclisch rietbeheer invoeren. Daarbij is wel ruimte voor oogst, maar staan de natuurwaarden voorop. Cyclisch rietbeheer betekent dat een perceel in verschillende gedeelten wordt beheerd: het ene jaar wordt het ene stuk verjongd door te maaien en blijft verder overal ongemaaid overjarig riet staan. In een ander jaar is een ander stuk aan de beurt. De bedoeling is dat zo een qua leeftijd en structuur gevarieerd rietland ontstaat. En dat de stukken rietland zo oud mogelijk kunnen worden. Ideaal als broedgebied voor rietvogels is riet dat ouder is dan acht jaar.' 'Wij hebben als natuurbeheerder het geluk dat we in het Zwarte Meer de ruimte hebben om die ommezwaai te maken', zegt Bokeloh. 'Het is een groot, dynamisch gebied. De omstandigheden – veel peildynamiek door opwaaiing – lenen zich ervoor. Is er in een gebied weinig peildynamiek, dan is beheer in een lange cyclus niet goed mogelijk.' Sloten vol visjes Een andere maatregel waar Bokeloh positief over is, is de voorgenomen aanleg van vispassages rond het IJsselmeergebied door Rijkswaterstaat en de waterschappen. 'Het is een stap in de goede richting om de ecologische relatie met het achterland te versterken. Zo is ons beheergebied Zwarte Meer aangewezen voor de purperreiger en de roerdomp. Dat zijn visetende vogels. Die hebben sloten vol visjes nodig. Het leefgebied van die vogels beperkt zich niet tot de grenzen van het N2000-gebied. Het foerageergebied van de purperreiger strekt zich wel tot zo'n 20 kilometer buiten zijn broedgebied uit. Met een vispassage kun je voor de purperreiger de kwaliteit van het foerageergebied verbeteren.' Optimistisch over afloop Bokeloh is optimistisch over de afloop van het gebiedsproces. In het eerste jaar was het volgens Bokeloh nog erg zoeken naar de betekenis en de aanpak van het proces, maar Rijkswaterstaat heeft als voortouwnemer goed geluisterd naar ieders inbreng en de partijen zijn naar elkaar toegegroeid. 'We hebben als terreinbeheerders ook een toegevoegde waarde. Wij hebben bijvoorbeeld vooral veel kennis van oeverzones, terwijl Rijkswaterstaat meer is gericht op het watersysteem en het open water. In dat opzicht vullen we elkaar goed aan.'

Bron: Nieuwsbrief beheerplan Natura2000 IJsselmeergebied



9

Uitkomst sportdebat in Leiden: Leiden bezuinigt niet.



Een resultaat van de campagne van het NOC*NSF (zie ook de VNM Nieuwsbrief van januari jl.)

De Leidse politici waren het donderdag 14 januari jl. tijdens het levendige Sportdebat Leiden lang niet altijd eens. Op een aantal punten vonden de politici elkaar wel. Zij waren eensgezind en stellig in hun mening dat de gemeente Leiden komend jaar niet gaat bezuinigen op sport. Erica Terpstra, die als juryvoorzitter optrad tijdens het debat in de Lagerhuis-formule, roemde de politici op dit punt. Het was één van de opvallende uitkomsten van het debat, vooral omdat enkele dagen eerder de Vereniging Sport en Gemeenten (VSG) had berekend dat 85% van alle Nederlandse gemeenten gaat bezuinigen op sport. Het feit dat Leiden zich hiermee schaart onder een select aantal sportgemeenten in Nederland leverde veel bijval op vanuit de tot aan de nok toe gevulde zaal.

De politici werden het tijdens het door Tom van 't Hek gepresenteerde debat ook eens over een nieuw op te richten Jeugdsportfonds Leiden. Alec van der Voort (adjunct-directeur Bohemen) overhandigde een cheque van 25.000 euro aan het Jeugdsportfonds Zuid-Holland en poneerde de stelling dat alle kinderen in Leiden moeten kunnen sporten. De stelling werd omarmd door de politiek en door de debaters uit de sportwereld.

Het debat tussen de politici, sporters én het in ruime mate aanwezige publiek was dermate enerverend dat Erica Terpstra iedereen lang in spanning hield wie de beste debater van de avond werd. Uiteindelijk koos de uittredend voorzitter van het NOC*NSF voor Monique van Ark, combinatiefunctionaris bij basisschool De Morskring. Een terechte keuze zo stelde Terpstra omdat zij er als beste in geslaagd was om verbindingen te leggen tussen de diverse werkvelden zoals sport, jeugd, onderwijs en politiek.

Het Leids Sportdebat was er één in een reeks van dertien lokale sportdebatten die, in aanloop naar de Gemeenteraadsverkiezingen van 2010, verspreid door Nederland worden georganiseerd. De debatten zijn een initiatief van nationale sportkoepel NOC*NSF, het Nederlands Instituut Sport en Bewegen (NISB) en de VSG. De Leidse variant werd georganiseerd in samenwerking met gemeente Leiden, Sportservice Zuid-Holland en Olympisch Netwerk Zuid-Holland.

Op deze website van de NOC*NSF www.nocnsf.nl leest u alle informatie over actuele acties en activiteiten rond de campagne. Voor een overzicht van de al geplande activiteiten raadpleegt u de agenda op bovengenoemde site.



*Laat uw mening als
watersportvereniging
horen door de
recreatie- en
breedtesport
te promoten in uw
gemeente*



Recreatiesector bepleit aanpassing crisiswet

Driebergen, 14 december 2009.

Recreatiesector bepleit aanpassing crisiswet

De Crisiswet gaat de komende twee maanden in behandeling bij de Eerste Kamer.

De Regiegroep Recreatie & Natuur heeft intensieve lobby bij de Tweede Kamer op een aantal punten helderheid gekregen of aanpassing van de Crisiswet. Neem bijvoorbeeld de bewijslast voor onopgemerkt bestaand gebruik dat nog niet is opgenomen in het beheerplan; die blijft voortaan bij de overheid.

Verder was de Regiegroep blij met de verduidelijking van de beroepsmogelijkheid tegen beheerplannen en een lichter wettelijk regime voor beschermde natuurmonumenten ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

Maar minder gelukkig zijn wij met de invoering van de meldingsplicht voor bepaalde activiteiten.

Deze meldplicht werd aanvankelijk overbodig geacht door minister Verburg. Zij vond dat er genoeg voorcontrole was en dat deze meldplicht moeilijk uitvoerbaar zou zijn; men moet immers alle meldingen nalopen. Bij de Wetswijziging Bestaand Gebruik, vorig jaar december in de Eerste Kamer, ging zij overstag door een proef met de meldplicht toe te staan. De uitkomsten zouden dan worden gebruikt bij de totstandkoming van de Nieuwe Natuurwet.

Merkwaardig genoeg staat de meldplicht nu in de Crisiswet.

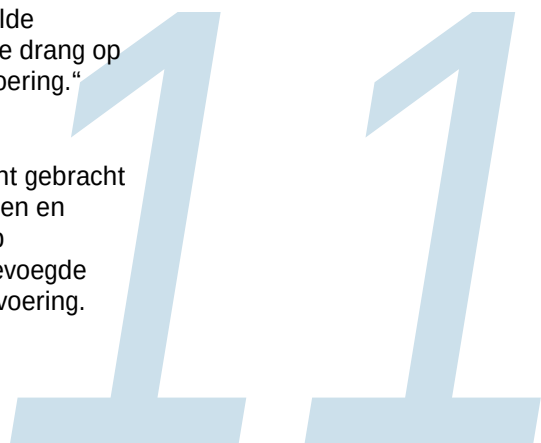
“Wij zijn onaangenaam verrast om deze meldplicht in de Crisisherstelwet aan te treffen” aldus het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (www.npvw.nl).

“De Regering heeft tijdens de wetsbehandeling diverse malen toegelicht dat zij voldoende kan ingrijpen, zowel bij aanvang van een nieuw project als bij bestaande ontwikkelingen. Waarom dan toch nu een nieuwe meldplicht voor bepaalde Naturagebieden? Het getuigt van wantrouwen en doorgeschoten controle drang op elk niveau en zadelt mogelijk ook onze sector weer op met dure bewijsvoering.”

Helaas heeft de Tweede Kamer niets gedaan met dit wetsartikel.

De Regiegroep Recreatie & Natuur heeft deze zaak nu onder de aandacht gebracht van de Eerste Kamer. Omdat de Eerste Kamer de wet niet zelf kan wijzigen en verwerping van de Crisiswet niet valt te verwachten, heeft de Regiegroep voorgesteld om de bewijslast, voortkomende uit de meldplicht, bij het bevoegde gezag neer te leggen. Dat scheelt weer een kostbare ecologische bewijsvoering.

R.Roeten
Voorzitter NPvW



Vaartips

Gegeven door Wim den Boer, oud binnenvaartschipper te Zwijndrecht



De Praktijk

Het lijkt mij goed om eens wat praktische vaartips te geven voor lezers, waarmee ik niet wil zeggen dat ik alle wijsheid in pacht heb, maar.....wellicht dat toch een aantal lezers die wat minder ervaring hebben er hun voordeel mee kunnen doen.

Je maakt zo onderweg wel eens wat mee en je ziet en hoort nogal eens wat.

Riviervaren

Ik voer stroomopwaarts (de volle Eb) op de Lek aan de verkeerde wal (ik voer bijna de rode tonnen uit het water), er komt een tegenliggend (afvarend) jacht aan en ik zeg tegen mijn echtgenote "daar komt er weer een die het niet begrijpt"

Ook een jacht wil in de opvaart tegenstroom – daar waar het mag - wel eens "achter de hoek" - dus verkeerde wal – gaan varen. Het bewuste jacht blijft in de afvaart strak de rode tonnen aanhouden en wil er perse tussen door en bijna kop aan kop roept hij mij op en vraagt via de marifoon "wat bent u nou aan het doen".

Even later hoor ik hem ook via de marifoon melden "dezit bij het veer van Krimpen aan de Lek en komt de Lek af en gaat richting Rotterdam". Nou ook daar heeft niemand belang bij als je op dat punt je stuurboordwal zo strak vast houdt, dan kan zelfs een blind paard begrijpen waar je heen gaat.

Praktische vaartips

Kanaalvaart: vaar met verstand, vaar langs de kant, en.....kijk regelmatig achterom.

Riviervaart: Op Waal, Maas, IJssel, Lek en Rijn is het varen mooi en fijn.

Vaar je voor stroom ga je praktisch *middendoor* en ga je er lekker vandoor.

Tegen stroom, vaar dan met verstand, vaar *kort onder de (soms verkeerde) kant* (de beroepsvaart toont dan een blauw bord met wit knipperlicht).

Ook op de rivier: *kijk regelmatig achterom*, de beroepsvaart gaat meestal sneller dan je denkt.

Aanmeren: aan de wal, of aan een ander schip (nooit aanmeren aan een ander schip als dat zelf nog niet vast ligt). Bent u aan het aanleggen en wilt u korter bij komen, "laat dan uw schroef of schroeven het werk doen". Laat niet uw partner of iemand aan de wal of ander schip aan uw lijnen hoeven te trekken.

En ... U bent toch motorbootvaarder ??? Doe dan niet zelf de lus van de lijn om de eigen bolder en gooi de rest naar de opvanger (typisch zeilers en ex-zeilers werkwijze, of tref ik juist altijd net de verkeerde ?).

Geef gewoon de lus aan (of neem hem dubbel) en zet zelf uw schip vast.

Kom je voor de wind aan – of soms wel eens een keer voor stroom, maak dan eerst achter vast, anders krijg je van die situaties die je wel eens in sluizen ziet, nl. dat ze achterstevoren in de kolk liggen.

Noot redactie.

Let op !

Op de Waal en Lek zijn kleine schepen verplicht de stuurboordwal te houden. Zie Vaststellingsbesluit BPR artikel 2 waarin wordt gesteld dat artikel 9.04

(Stuurboordzijde van het vaarwater houden door kleine schepen) ook van kracht is op o.m. de Waal en de Lek.

Deze regeling is voor de leek wat verstopt, maar daarom wel van groot belang.

(Vervolg op pagina 13)

(Vervolg van pagina 12)

Marifoongebruik

Uitluisteren-uitluisteren-uitluisteren en weten waar je zelf zit en waar je heen wilt. De situatie ter plekke in je opnemen en – alleen dan – dan melden als het voor de andere scheepvaart of de verkeerspost van belang is.

Jachten hebben geen meldplicht maar wel uitluisterplicht .

Stem altijd af op kanaal 10 of in de sectorgebieden op het aangegeven (verplichte) kanaal, dat middels vierkante witte borden met rode rand aan de zijde van de vaarweg wordt aangegeven en vergeet na een sluis of brug oproep niet om weer terug of over te gaan naar het werkkanaal in die sector.

Ook de beroepsvaart stelt juiste mededelingen en vragen van ons zeer op prijs, bijvoorbeeld als u op een smaller vaarwater hem wil oplopen kunt u aan hem vragen "of dat even mag en aan welke zijde hij dat het liefst heeft".

Praktisch taalgebruik beroepsvaart en hun betekenis

Ik kan me voorstellen dat als je daar niet mee opgegroeid bent je vaak kan denken "wat bedoeld zo'n man daar nou mee?". Zonder compleet te zijn noem ik hier maar een aantal uitdrukkingen die elke schipper gebruikt en begrijpt:

"Ik ga of hou het verkeerde walletje " = hij houdt dan de linkerkant (bb) aan.

"Doe maar groen op groen" of "Doe maar stuurboord - stuurboord".

"Ik ga terug naar mijn goeie walletje" = hij gaat dan weer stuurboordzijde varen.

"Ik ga lager uit"

"Ik ga door naar beneden"

"Ik ga in de afvaart"

"Ik ga in de dalvaart"

"Ik ben afvarig". Al deze uitdrukkingen betekenen dat hij richting zee gaat dus de rode tonnen en/ of bakens over stuurboord zal houden.

Op rivieren die in open verbinding met de zee staan hoeft dat niet altijd te betekenen dat hij stroomafwaarts gaat.

Op rivieren waar de stroom altijd een kant (Maas -Waal-IJssel en Rijn) op gaat gebruiken ze ook wel de uitdrukking "Ik ga stroom afwaarts".

De andere kant op zijn dan vaak de uitdrukkingen:

"Ik loop hoger an"

"Ik loop hoger op"

"Ik ga in de bergvaart"

"Ik ga in de opvaart"

"Ik ga door naar boven"

"Ik ben opvarig". Hij zal dan in al die gevallen de groene tonnen/ bakens over stuurboord houden.

Onthoudt: Als je de rode tonnen of bakens aan stuurboordzijde hebt ga je richting zee. Afvarig is dus altijd richting zee en Opvarig is landinwaarts

Eb en Vloed

Komt uitsluitend voor op rivieren die een open verbinding hebben met de zee en dan de vloed nog maar tot een bepaalde hoogte landinwaarts (afhankelijk van de tegenstroom die er komt van de bergrivieren). In Nederland via de Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas, Oude Maas, Spui, Hollandse IJssel, Lek, de Kil en de Beneden Merwede.

De Oosterschelde tot aan de Krammersluis en de Bergsediep (Tholen).

Op de Westerschelde loopt het vrij ver door tot in België, langs Antwerpen.



(Vervolg op pagina 14)

13

(Vervolg van pagina 13)

En dan is er uiteraard Eb en Vloed op de Waddenzee

Het bijzondere doet zich op bovenstaande rivieren dus voor dat je dus "afvarig" tegenstrooms kan gaan (dus bij de vloed).

Uitdrukkingen over Eb en Vloed zijn dan bijvoorbeeld vaak : "Voorvloedje" of "het trekt al wat op" = begin van de vloed.

"Hartje van de vloed" = (en wordt ook wel gezegd) de" volle vloed".

"Achter vloedje" = einde van de vloed, maar het trekt nog wat op.

Dezelfde uitdrukkingen gebruikt een schipper ook met het woord "ebbetje" of eb.

"Het is Stille water" of "Kantelen van het Tij" = de korte periode tussen Eb en Vloed.

Andere uitdrukkingen:

Als een schipper zegt: "ik laat hem wel wat zakken" betekent het dat hij wat achteruit zal gaan. "Ik laat hem wel wat afvallen" = hij zal wat uitwijken en hij zal daarbij meestal ook zeggen "naar BB. of SB."

En als hij zegt "Ik ga even naar het lek luisteren" betekent het dat hij een (middag) dutje gaat doen.
en....

"Ik moet even lenzen" = Ik moet een plasje doen.

"ik ga even Emmeren" of "Ik moet op de emmer" betekent dan dat hij naar het toilet moet voor een grote boodschap.

Zo zullen er vast nog meer uitdrukkingen (wellicht streekgebonden) zijn.



Zeilers om je heen:

Kom je een kruisende zeiler tegen?

Kijk dan over je stuurstand of neem een midden raamstijl en kijk of hij daar uitloopt, voor- of achteruit, zo ja, dan gaat het goed en peil je hem mis, maarblijft hij "hangen" dan ja, dan moet je hem ontwijken.

Weet dan ook nog:

"Varen is geen kunst, aanleggen wel" en ...

"Beter goed gelegen dan slecht gevaren" (mist- of slecht weer).

En dan nog een laatste praktische tip: Ga eens rechts van je stuurrad zitten, een beetje schuin dwars en stuur dan je schip met je rechterhand – het is even wennen – (vroeger met de schepen met een gewoon ouderwets stuurrad deed praktisch iedere schipper dat), je kijkt dan namelijk makkelijker achterom en ook het "weglopen" van de kop geeft minder problemen, je vaart dus rustiger, probeer het maar eens uit!

En je praat en zit ook nog veel gezelliger met je bijzittende meevaarder.

Met een hand opstekende groet.

Wim den Boer
a/b van de " Privacy"
Zwijndrecht

14

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

Aletta van Vliet, secretaris

...geeft inzicht in...

...haar vereniging, als nieuw lid van het VNM

Watersportvereniging De Residentie

Indien u aan onze jachthaven de Stormvogel aan de Westeinderplassen een bezoek brengt valt meteen op dat de jachthaven gelegen is op een eiland. De jachthaven is vanaf de kant alleen bereikbaar met een pontje, dit geeft meteen een heel bijzondere sfeer.

De Residentie is een Haagse vereniging, opgericht in 1952 en heeft ruim 240 leden. De vereniging heeft twee locaties; de Binckhorst en de Stormvogel.

In 's-Gravenhage hebben we de Binckhorst; een winterstalling op de kant, waar vele leden 's winters hun boot stallen.

Aan de Westeinderplassen bij Aalsmeer hebben we een jachthaven: de Stormvogel. Van deze haven maken vele leden zomers gebruik van een ligplaats. De jachthaven is gelegen aan één van de mooiste plassen van de Randstad.

Met zijn ligging langs de doorvaarroute aan de Ringvaart een hele geschikte haven voor een overnachting. In onze gezellige kantine hangt een prettige sfeer en staat de koffie altijd voor u klaar. U bent van harte welkom om onze haven een keer te bezoeken.

De Residentie is een hele gezellige vereniging en door middel van zelfwerkzaamheid groter en mooier geworden. Jaarlijkse hebben we vele activiteiten waar veel leden enthousiast aan deelnemen.

Watersportvereniging De Residentie
Jachthaven "De Stormvogel"
Ringvaart-Leimuiderdijk 500
1431 GW Aalsmeer
Telefoon 0297 – 325497
www.wsvderesidentie.nl



15

Website van de maand

www.watersportrecreatie.nl



Op watersportrecreatie.nl navigeert u door de grootste, gratis database met adressen en info over bedrijven en organisaties voor watersport en recreatie in Nederland. Alles over jachthavens, leveranciers, hulpdiensten, opleidingen en meer op een overzichtelijke website.

Bedrijven en instanties kunnen gratis hun gegevens in de database corrigeren, aanvullen of aanmaken. Botenbouwers, -dealers, -winkels en een ieder die de behoeftes en belangen dient van de Nederlandse watersportliefhebbers. Plaats een omschrijving van ca. 400 karakters, bepaal 4 zoektermen voor zoekmachines, upload een logo en kies de juiste categorieën voor de bezoekers van deze unieke website. Dat is allemaal gratis!

De watersporter en recreant zoekt gratis en snel via de zoekmachine naar info over de Nederlandse watersportwereld. Wie handig navigeert in de rubrieken aan bakboord van de homepage, hoeft niet meer keer op keer een nieuwe toervaart op internet te starten naar varen, sloepen, onderdelen of stalling. Vervolgens kunt u verfijnen op zoektermen als HISWA gecertificeerd, occasions, teak dek en meer. Dat maakt het navigeren gemakkelijk.

Non-profit organisaties zoals watersportverenigingen, -clubs en -belangenbehartigers kunnen dagelijks, gratis extra tekst en afbeeldingen plaatsen, zoals vaarroutes, een wedstrijdverslag, clubnieuws enz. Plaats alles wat u interessant vindt over varen en zo, gratis en snel op watersportrecreatie.nl.

Dat is de business van deze site. Een toegankelijke en complete website bieden voor de watersportbranche. Met gratis voordelen voor aanbieders van watersportgoederen en -diensten om de database te onderhouden en uit te breiden. Interessant voor zowel grote als kleine spelers die reilen en zeilen op de watersport- en recreatiemarkt. Of u nou beroeps bent of recreant: U vaart wel op watersportrecreatie.nl!

Het belangrijkste voordeel: Uw presentatie wordt gemakkelijk gevonden via Google; u profiteert namelijk van onze grote en zoekmachine-vriendelijke database. Wie gratis gegevens wil checken doet er goed aan zichzelf eerst op postcode te zoeken in de database. Vervolgens kunt u via 'Mijn Account' uw wachtwoord ophalen en gegevens corrigeren en aanvullen. Staat uw organisatie er nog niet in of wilt u de full webservice voor 195 Euro per jaar (commerciële organisaties); kies dan voor 'Bedrijf aanmelden' en voer uw gegevens in.

Watersportrecreatie wenst iedere bezoeker een plezierige en behouden vaart met het surfen op deze watersportieve site. Hebt u tips of opmerkingen dan vernemen zij dat graag. Daar varen wij allen wel bij.

Volgens het bestuur van het VNM een aanrader om uw watersportvereniging gratis op de site te zetten en zelf te onderhouden. Hebben we ook gedaan. Zoek bijvoorbeeld KNMC of VNM en u ziet het resultaat.

Heeft u nog vragen, dan graag rechtstreeks naar René Rombouts mailen: renerombouts@watersportrecreatie.nl

16

Groot Motorschip examen

Eerste theorie-examen 15 maart a.s.

Het Beperkt Groot Vaarbewijs (voor schepen van 25-40 meter)

Met de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet per 1 juli 2009 is er een nieuw vaarbewijs bijgekomen. Tussen het Groot- en het Klein Vaarbewijs in, is er nu ook een Beperkt Groot Vaarbewijs. Het Beperkt Groot Vaarbewijs is verplicht voor hen die met schepen van 25 tot 40 meter lengte willen varen en kan behaald worden via een examen bij CCV (CBR), waarbij 3 jaar vaartijd moet worden aangetoond.

Omdat deze 3 jaar vaartijd aantonen voor de pleziervaart grotendeels onhaalbaar is, is er voor de pleziervaart een vrijstelling van deze nieuwe verplichting, in de vorm van het **Groot Pleziervaartbewijs**.

Hiervoor kan men het examen **CWO Groot Motorschip doen bij de VAMEX (met praktijkexamen)**. Het Groot Pleziervaartbewijs (GPb) wordt tevens gedurende 2 jaar na inwerkingtreding van de nieuwe wet afgegeven in het kader van een overgangsregeling, voor degenen die voor 1 juli 2009 al met dergelijke schepen varen.

Met het Groot Pleziervaartbewijs mag iemand niet bedrijfsmatig varen. Het GPb is gekoppeld aan het Klein Vaarbewijs en even lang geldig (tot de leeftijd van 70 jaar en daarna iedere 5 jaar verlengen).

Kijk op de website van de Vamex voor de nadere toelichting en het examen:
www.vamex.nl



Kandidaatstelling rechtspersonen (verenigingen)

Watersportvereniging Jan van Ketel
Schagen

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.

17