



Presentator Menko Arends gaat in gesprek met Boris Klatser van RED Amsterdam, Gerdina Krijger van HISWA en Arie Kwak van het Verbond Nederlandse Motorbootsport.

BOTENTOL DOORVAART AMSTERDAM

VOORLOPIG VAN TAFEL

Dick Baas overleden

Onze voorzitter, Dick Baas, is plotseling overleden. Het begint langzaam tot ons door te dringen. Hij was pas 65 jaar, nooit ziek en in de volle kracht van zijn leven. Hij had nog zo veel plannen, ook met het VNM, waarvan hij op 1 juni 2010 bestuurslid werd. *Pagina 2*

Botentol

In onze laatste Nieuwsbrief van 2013 hebben we gemeld, dat de gemeente Amsterdam tijdens de raadsvergadering van 18 december een voorstel zou behandelen om de doorvaart door Amsterdam te gaan belasten met € 20,-. *Pagina 3 - 4*

Boot Holland

Graag ontmoeten we u op onze VNM-stand nummer 8029. De stand is twee maal zo groot als vorig jaar en er is dus meer ruimte om u van dienst te zijn. Alle reden voor een bezoek aan Boot Holland, van 7 t/m 12 februari, Leeuwarden. *Pag. 5 - 7*

Handboek

Er functioneert een VNM-werkgroep die stapsgewijs de vormgeving van een Handboek Jachthavenbeheer op zich heeft genomen. In digitale vormgeving met een "Wikipedia-achtige" aanpak. Een laatste update. *Pagina 19*

Ter nagedachtenis

Dick Baas

Haarlem, 7 maart 1948

Spanje, 27 december 2013



Onze voorzitter, Dick Baas, is plotseling overleden. Het begint langzaam tot ons door te dringen. Hij was pas 65 jaar, nooit ziek en in de volle kracht van zijn leven. Hij had nog zo veel plannen, ook met het VNM, waarvan hij op 1 juni 2010 bestuurslid werd en op de voorjaarsbijeenkomst van 2013 voorzitter.

Dick had veel ervaring met het besturen van een watersportvereniging. Hij had zijn sporen op dat gebied ruimschoots verdiend als bestuurslid van de WSV Van Merlenhaven, van welke vereniging hij erelid was. Bij de Reddingsbrigade Nederland heeft hij jaren lang veel werk verzet en zowel nationaal als internationaal veel ervaring opgedaan. Hij was actief lid van de KNMC en hij kon het gehele veld overzien van de nationale en internationale belangen van de bij ons aangesloten watersportverenigingen en de samenwerking met de KNMC. Een ideale CV voor een voorzitter van het VNM.

Hij was een no-nonsens voorzitter. Tijdens een vergadering moest de agenda vlot worden afgehandeld en iedereen werd geacht bij de les blijven. Ons bestuur is ook een vriendenclub en dan wil het wel eens gezellig worden. Nou, dat werd met mate toegestaan. Buiten de vergadering hebben we als bestuur veelvuldig e-mail contact. Dick was altijd te bereiken en reageerde altijd prompt, ook als hij met de boot op reis was of in het buitenland verbleef.

De belangenbehartiging had zijn speciale belangstelling. Er is in Nederland het nodige aan de hand op het gebied van de waterrecreatie en hoe kun je als belangenorganisatie invloed uitoefenen op toekomstige ontwikkelingen? Dat doe je in de eerste plaats door actief deel te nemen aan het overleg georganiseerd door organisaties, waar het VNM of de KNMC lid van zijn. Dick was de laatste tijd vooral alert op ontwikkelingen bij de NOC*NSF, waarvan de lidmaatschapseisen worden aangescherpt met alle mogelijke consequenties van dien. En als echte beleidsman hadden ook de discussies rond het tot stand komen van de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 en de verdere aanpak daarvan door de gezamenlijke sector zijn warme belangstelling. Wat is het ontzettend jammer, dat hij geen inbreng meer kan hebben bij de lopende discussies over de vele beleidsvragen, die op het ogenblik aan de orde zijn.

Wij hebben Dick voor het laatst in actie gezien op 27 november tijdens de grote najaarsbijeenkomst van participanten van het VNM bij WSV IJsselmonde. Hij leidde die vergadering rustig en kalm. Zijn presentatie van de beleidsvoornemens voor 2014 werd met grote aandacht gevolgd. De hele agenda werd vlot afgewerkt en ook het Meet&Match programma na de lunch verliep volgens plan. Dat gaf weer energie om verder te gaan. Het heeft niet zo mogen zijn.

Met zijn boot zal hij niet meer varen.

Het bestuur van het VNM wenst zijn vrouw Elly, zijn kinderen en familie veel sterkte toe bij hun pogingen om de draad weer op te pakken. Het zal heel moeilijk zijn.

Het bestuur,
Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM)



2



Arie Kwak, VNM

Botentol Amsterdam voorlopig van tafel

In onze laatste Nieuwsbrief van 2013 hebben we gemeld, dat de gemeente Amsterdam tijdens de raadsvergadering van 18 december een voorstel zou behandelen om de doorvaart door Amsterdam te gaan belasten met een bedrag van € 20,- (!!!).

De Amsterdamse stadstelevisie AT5 heeft de dag voor de raadsvergadering in haar dagelijkse rubriek 'De stelling van Amsterdam' een discussie over dit onderwerp georganiseerd, waaraan een gemeenteraadslid van de stadspartij Red Amsterdam, de HISWA en het VNM deelnamen. Het VNM was daarvoor benaderd door WV De Schinkel. Tijdens de discussie bleek dat alle partijen het er over eens waren, dat dit voorstel van tafel moest. Iedereen was dan ook blij verrast, dat de wethouder de volgende dag toegaf dat de effecten nog niet voldoende waren onderzocht en het voorstel terugtrok. Dat betekent niet, dat het van tafel is. De sector is gewaarschuwd en de watersportverenigingen in Amsterdam zijn dan ook bezig om gezamenlijk van zich te doen horen. Desgevraagd zal het VNM gaarne aan verder overleg bijdragen.

Het tolgeld is een paar jaar geleden afgeschaft vanwege de administratieve rompslomp. Het bedrag was toen veel lager. Met het veel hogere bedrag wordt het kennelijk financieel wel interessant voor de gemeente, tenzij men de doorvaart door Amsterdam gaat mijden. En die kans achten wij heel groot. Maar dat heeft nogal wat consequenties.

Van het IJ naar de Amstel en omgekeerd kan men via het Amsterdam-Rijnkanaal en de vaarweg van Driemond naar Diemen varen. De doorvaart van het IJ naar de Nieuwe Meer en omgekeerd kan men vermijden door via Haarlem en het Noodzeekanaal te gaan.

Motorbootvaarders die wat verder uit het zuiden komen, zullen wellicht vanaf Utrecht het Amsterdam-Rijnkanaal naar Amsterdam nemen, waarbij een gedeelte van dat traject over de Vecht gevaren kan worden.

(Vervolg op pagina 4)





Boris Klatser, RED Amsterdam



Gerdina Krijger, Hiswa

(Vervolg van pagina 3)

Zowel het Amsterdam-Rijnkanaal als het Noordzeekanaal zijn hoofdvaarwegen voor de beroepsvaart en Rijkswaterstaat probeert al jaren uit veiligheidsoverwegingen de recreatievaart van alternatieve routes gebruik te laten maken. Dat streven wordt door het voorstel behoorlijk gefrustreerd. Maar het heeft ook nog een andere consequentie.

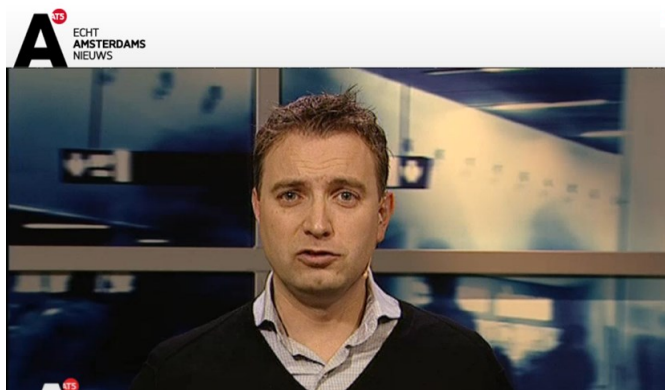
Aan de Nieuwe Meer zijn een aantal watersportverenigingen en jachthavens gevestigd, waar passanten vaak overnachten voordat men naar het IJ vaart of omgekeerd. De liggelden, die de passanten betalen, vormen een belangrijk bestanddeel van hun begroting. Als de watersporter - zoals verwacht mag worden - de Nieuwe Meer gaat mijden, zal het aantal passanten fors afnemen en de inkomsten dus ook. Dit wringt te meer, omdat het varen over het IJ niet wordt belast en de daar gevestigde jachthavens als gevolg van een forse doorvaarthefving eerder meer dan minder passanten zullen krijgen. De gedupeerde jachthavens aan de Nieuwe Meer vinden dat de gemeente meet met twee maten.

Wij houden u op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Redactieteam-VNM

Het interview staat (stond) op AT5. Klik hieronder om de uitzending te zien:

<http://www.at5.nl/tv/de-stelling-van-amsterdam/aflevering/13547>



Menko Arends, presentator AT5

Goed nieuws: de botentol is van tafel! De wethouder is tot inkeer gekomen en geeft toe dat de effecten nog niet voldoende zijn onderzocht.

Maar we zijn als sector in Amsterdam nu wel gewaarschuwd, als dit niet opgemerkt was dan zaten we er nu aan vast met rampzalige gevolgen voor ons. De wethouder geeft aan dat de tol mogelijk in 2015 wel ingevoerd gaat worden. Ze wil het in het eerste kwartaal van 2014 beter gaan uitwerken. Naar mijn mening moeten we daar bovenop zitten! Bovendien staan er nog wel een aantal opmerkelijke punten in het beleidsstuk 'Varen in Amsterdam 2.1', waar we volgend jaar onze standpunten over zouden moeten geven. Laat ze nu ook maar eens met ons rekening gaan houden.

De HISWA heeft zojuist al aangegeven het overleg met Waternet aan te gaan. Ik zal daarbij proberen zoveel mogelijk het geluid van een aantal private jachthavens / nautische bedrijven te laten horen (ik ben nog bezig deze groep uit te breiden). Ook heb ik contact nu met Robbert Piet van de vereniging verenigde watersportbedrijven Amsterdam (20 watersportverenigingen in Amsterdam), ook zij zullen de gemeente en Waternet beter in de gaten gaan houden.

Laten we contact houden en mogelijk in de toekomst op punten gezamenlijk optrekken. Samen staan we immers veel sterker bij de gemeente.

Met vriendelijke groet,
Nick Smit, projectleider

4

BOOT Holland

7 t/m 12 februari 2014

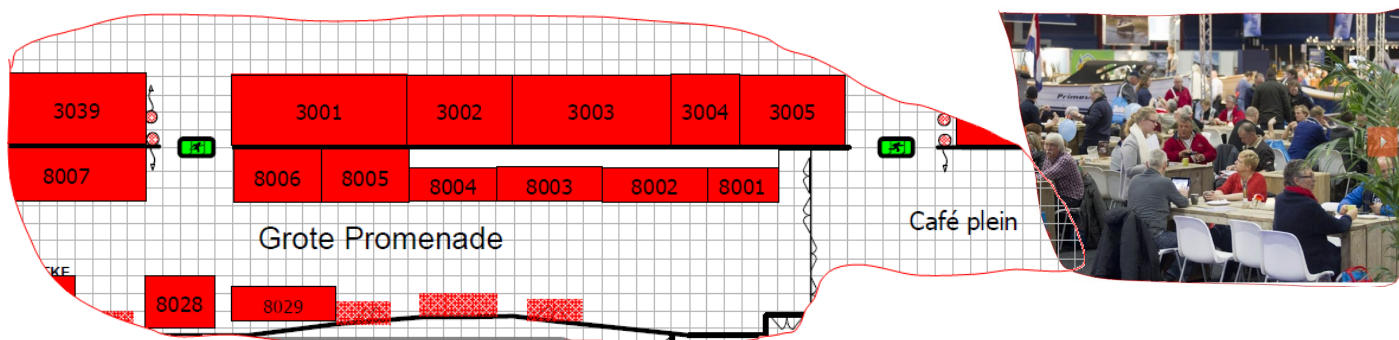


VNM

Verbond Nederlandse
Motorbootsport



Het VNM staat op stand 8029, samen met de Vlaamse VVW



Graag ontmoeten we u op onze VNM-stand nummer 8029 in de Grote Promenade. De stand is twee maal zo groot als vorig jaar en er is dus meer ruimte om u van dienst te zijn. Alle reden voor een bezoek aan de 24ste editie van Boot Holland, van 7 t/m 12 februari 2014 in het WTC Expo in Leeuwarden.

Het gaat goed met Boot Holland. Ruim drie maanden voor de start van de beurs ligt het aantal inschrijvingen in vergelijking met dezelfde tijd vorig jaar, veertig procent hoger. Beursmanager Pieter Fokkema is dan ook in zijn sas: "Of dit betekent dat de watersport uit de crisis is, weten we niet. Wel weten we dat veel ondernemers uit deze branche kiezen voor Boot Holland."

Ook het VNM-bestuur heeft er alle vertrouwen in dat het een prima beurs wordt en uitstekend geschikt is voor onze doelgroep, t.w. de motorbootvaarders. Tenslotte positioneren we ons als het Verbond van de motorbootvaarders, vraagbaak voor besturen van de aangesloten watersportverenigingen en begeleider van jachthavenbeheer.

ONTDEK het VNM als belangenbehartiger in nationale en internationale overlegorganen. Voor de belangenbehartiging van de motorbootvaarders verzet het VNM veel werk, in nauwe samenwerking met de KNMC.

ONTDEK ook de samenwerking met de Vlaamse VVW, die het toervaren in België, Nederland en nu ook in Noord Frankrijk wil stimuleren door 50% korting te geven op het overnachtingstarief van de deelnemende havens.

Zie de website: www.knmc-vnm.nl www.boot-holland.nl www.vvw-toervaren.be

Graag tot ziens.

5



BOOT Holland

Stand 8029

het Ankerproject

(50% korting op overnachtingen in meer dan 50 havens)

Ankerproject : Gouden & Zilveren ankerhavens 2014			
nr	Club	Plaats	telefoonnummer
1	VVW-Clothilde Jachthaven	Ruisbroek	0475 59 83 36
2	De Blauwe Kei (VVW-Geel en JKL)	Lommel	0496 27 96 32
3	De Vaart St. Job	St. Job-in-'t-Goor	0479 71 64 93/0486 51 58 20
4	E.Y.K.	Eeklo	09 377 27 47
5	Flandria YC	Brugge	0477 38 44 56
6	Jachtklub Leopoldsburg	Leopoldsburg	0470 55 93 22
7	Kon. Temse WSV	Temse	0477 26 41 07
8	Marec "De Spaanjerd"	Kinrooi	0497 57 50 21
9	Kuurnse WSV	Kuurne	0475 26 64 55
10	Recreatievaart Oud Turnhout	Oud-Turnhout	0475 78 57 78
11	V.D.Y.C.	Mechelen	0475 89 23 42
12	De Zwarte Flesch Denderkaai	Ninove	0475 69 27 68
13	De Zwarte Flesch Schuitstraat	Ninove	0475 69 27 68
14	Rupelmondse WSV	Rupelmonde	0478 74 28 92
15	VVW-Aalst	Aalst	0477 06 36 27
16	VVW-Blankenberge	Blankenberge	050 41 75 36
17	VVW-Den Bleek	Geraardsbergen	0476 36 96 16
18	VVW-Dendermonde	Dendermonde	0475 24 22 90
19	VVW-Emblem	Emblem	0473 65 19 79
20	VVW-Geel	Geel	0473 53 35 56
21	VVW-Gent Leie	Gent	0495 73 04 80
22	VVW-Grimbergen	Grimbergen	02 252 15 55
23	VVW-HYAC	Hasselt	0475 26 64 93
24	VVW-Ieperlee	Ieperlee	0477 42 68 43
25	VVW-Leuven	Leuven	0479 56 00 27
26	VVW-Mendonk	Mendonk	0475 80 96 34
27	VVW-Nete	Duffel	0495 23 12 68
28	VVW-Nieuwpoort	Nieuwpoort	+32 58 235 232
29	VVW-Taxandria	Turnhout	0496 27 96 32
30	VVW-Westhoek	Nieuwpoort	0486 15 95 89
31	VVW-Ykan	Kanne	0495 51 81 16
32	BRYC B	Brussel	0473 84 92 97
33	Beernem	Beernem	0472 39 45 93
34	Waregem Yacht Club	Waregem	0495 54 32 85
35	WSV De Zeevissers	Mendonk	0495 82 93 78
36	Delta Marina NL	Kortgene	0 113 307 174
37	VVW-Goes Hansa NL	Goes Sas	0 113 223 944
38	Neuzen / Westerschelde NL	Terneuzen	652 182 564
39	Neuzen / Gent -Terneuzen NL	Terneuzen	0 115 614 411
40	Marina Roompot NL	Kamperland	0 113 374 125
41	Marina Cape Helius NL	Helevoetsluis	0 181 310 056
42	Jachthaven Atlantica NL	Haringvliet	0 187 612 524
43	Jachthaven Kerkdriel NL	Zandmeren/Kerkdriel	0418 63 31 14
44	Snef Yachting WAL	Seneffe	0494 43 99 32
45	Bruinisse NL	Bruinisse	0111 48 14 85
46	Statte WAL	Huy	0495 21 01 35
47	Corphalie WAL	Huy	0495 84 60 56
48	Ittre WAL	Ittre	0496 94 07 13
49	YCHS WAL	Landelies	0474 77 30 80
50	Oudenaarde Jachthaven	Oudenaarde	0475 60 70 53
De Unie van watertoeristen: volgende plaatsen			0653 485 377 sec.
51	Anderhalf Morgen max.2x1 nacht NL	Loosdrechtse Plassen	
52	De Grote Kreek max.2x1 nacht NL	Brielse Meer	
53	De Kwakelakker max.2x1 nacht NL	Westeinderplassen	
54	De Oude Kooi max.2x1 nacht NL	Kagerplassen	
55	De Legakker max.2x1 nacht NL	Vinkeveenseplassen	

VVW - Toervaren GIDS 2014

- Nuttige informatie voor Toervaarders
- 34^{ste} Vlaamse Toervaartreunie Turnhout
- VVW-Toervaren en zijn clubs
- Ankerhavens VVW - Ankerproject
- VVW verlegt zijn toervaartgrenzen met het ankerproject
- www.vvw-toervaren.be

De Schonevaart logo and QR code are also present.

Kom
naar
stand
8029

Ankerproject



Door Willy Mens, bestuurslid VVW

Onze nieuwe uitdaging is geslaagd:

Van ankerhaven naar ankerhaven vaar je aan halve prijs. Laat deze kans niet onbenut! Geniet van de natuur, van onze stromen, rivieren en kanalen en van de mogelijkheden die wij u bieden. Veel vrijwilligers in onze discipline maken de watersport tot een echt sociaal gebeuren. Iedereen leert iedereen kennen. Daarom varen wij immers, om onze vrienden terug te zien op het water. Zonder al deze enthousiastelingen zou het varen niet zo plezierig zijn.

Vrienden ontmoeten via het water is dromen van toervaren.

Het Ankerproject wat is dat?

Het ankerproject is een stimulans om meer te varen *tussen 1 april en 15 oktober*. De toervaarders en de zeezeilers hebben er alle belang bij om in ankerhavens aan te meren. De havens die aan het ankerproject meedoen, geven allen *één of twee nachten aan halve prijs*. De havens met twee nachten aan halve prijs noemen we **gouden ankerhavens**. De havens met één overnachting aan halve prijs, zijn de **zilveren ankerhavens**. Goed voor de pleziervaarder dat 95 % van de ankerhavens gouden ankerhavens zijn. Het project heeft in enkele jaren zo'n expansie genomen dat het vaarwater al ver buiten Vlaanderen reikt. De overnachtingen in dit project gaan nu ver boven 2000 eerste nacht overnachtingen.

Hoe stimuleren voor de gebruikers:

- * De liggelden zo aantrekkelijk mogelijk maken aan 50%.
- * Een uitgebreid net met ankerhavens aanbieden.
- * Financieel het project ondersteunen.
- * Samenwerkingsovereenkomsten afsluiten met de havens.
- * Vooral deze havens promoten naar onze leden.

Hoe kan je de havens herkennen?

- * De ankerhavens zijn herkenbaar aan een gele vlag met anker in de mast.
- * Binnen bij de havenmeester vind je ook het certificaat van deelname.
- * Raadpleeg de overzichtslijst van de deelnemende havens op de website

www.vvw-toervaren.be of in de gids.

Wie kan ervan genieten?

Alle leden met een VVW-Recrea-lidkaart en de VVW-ankerleden, mits zij aan de voorwaarden voldoen:

- * Varen met een VVW-wimpel in de mast.
- * Overnachten in een ankerhaven.
- * VVW-Recrea-lidkaart of VVW-anker-lidkaart tonen met de naam van de eigenaar en de naam van de boot.

Het zijn de leden die er wel bij varen.

Nog geen lid? Hoe kan je van deze voordelen genieten:

- * Wordt lid bij een van onze clubs en deze dienst wordt u gratis aangeboden.
- * Wordt Ankerlid via het VVW-secretariaat en voer een VVW-Wimpel op uw boot.
- * Dit kan via de website. Jaarlijkse onkosten 2014: 40 euro + wimpel.

Voor meer info kan je terecht op : www.vvw-toervaren.be

Voor meer vragen kan je terecht bij: gerda@vvw-toervaren.be

Tel: 00323 219 69 67





Actieplan vaarrecreatie Waddenzee

2014 – 2018

“Samen meer voor de Waddenzee”

Het Actieplan vaarrecreatie Waddenzee 2014 – 2018 is het gezamenlijk resultaat van de samenwerking tussen Waddenprovincies, ministerie van Economische Zaken (incl. Waddenunit), Rijkswaterstaat, kust- en eilandgemeenten in het Waddengebied, natuurorganisaties en watersportorganisaties. De totstandkoming is begeleid door een “Loodsteam” bestaande uit de externe bureaus van Twynstra Gudde, Oranjewoud en Bureau Buiten. Het plan is gebaseerd op de resultaten van vier werksessies waaraan circa 25 vertegenwoordigers vanuit de betrokken partijen hebben deelgenomen. De beoogde uitgangspunten voor dit Actieplan zijn besproken tijdens een bestuurlijke sessie op 4 oktober 2013. De uitkomsten en conclusies van deze bijeenkomst vormen de basis van dit actieplan.

Waarom dit Actieplan?

Directe reden voor dit Actieplan is dat het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee voor alle direct betrokken partijen een acceptabel vervolg vereist, gericht op het verder versterken van het evenwicht tussen de natuur en de vaarrecreatie op de Waddenzee. Doel is daarmee mede de basis te bieden voor een (verantwoorde) uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de jachthavens aan de Waddenzee. Daarmee sluit dit Actieplan aan op de doelstellingen en het ontwikkelingsperspectief voor de Waddenzee, zoals vastgelegd in deel 4 van de Planologische Kernbeslissing ‘*Ontwikkeling van de wadden voor natuur en mens*’, en de Interprovinciale Waddenvisie “Wadden van Allure”. Ook de ‘*Erecode voor Wadliefhebbers*’ is een belangrijk uitgangspunt voor dit Actieplan. Daarnaast dragen de maatregelen uit het Actieplan bij aan het versterken van de beleving van het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee en sluit dit plan nauw aan bij de Havenvisie “Verantwoord Varen op het Wad” (2010) en het lopende Waddenfondsproject “Rust voor Vogels, Ruimte voor Mensen”.

Het actieplan bouwt voort op het afgeronde Convenant Vaarrecreatie Waddenzee (2007-2012); dat in 2012 is geëvalueerd. Belangrijkste aanbeveling uit de evaluatie was om, in vervolg op het convenant, tot een gezamenlijk plan te komen van overheden, natuur- en recreatieorganisaties dat invulling geeft aan een geïntegreerde Waddenbrede ketenaanpak van voorlichting, educatie, toezicht, begeleiding en handhaving van de vaarrecreatie op de Waddenzee, zodat op deze wijze een verdere ontwikkeling van zowel natuur als vaarrecreatie op de Waddenzee mogelijk zou worden. In reactie hebben alle betrokken partijen tijdens de slotbijeenkomst van deze evaluatie op 22 juni 2012 aangedrongen op een vervolg. Dit actieplan geeft hier invulling aan.

Download het document van www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar





In 2014 veel hogere boetes voor overtredingen vaarreglement op het binnenwater

Snelheidsovertredingen met een klein schip

tot 6 km/uur	€ 90
6 tot 15 km/uur	€ 130
15 tot 25 km/uur	€ 200
25 tot 35 km/uur	€ 300
35 tot 45 km/uur	€ 450
45 km/uur of meer	€ 650

Snelheidsovertredingen met een groot schip

(schepen met een lengte van 20 meter of meer vallen onder de categorie groot schip)

tot 2 km/uur	€ 280
2 tot 3 km/uur	€ 420
3 tot 4 km/uur	€ 600
4 tot 5 km/uur	€ 900
meer dan 5 km/uur	€ 1400

Varen zonder vaarbewijs

Met een klein schip	€ 550
Met een groot schip	€ 1000
Zonder inzage te geven van een geldig vaarbewijs	€ 85

Alcohol

Alcoholpromillage vanaf 0,51 promille Dagvaarding

Waterskiën

Zonder uitkijk	€ 230
Wanneer het verboden is	€ 230

Snelle motorboot

Varen terwijl een persoon die stuurt jonger dan 18 jaar is	€ 210
Geen reddingsvest onder handbereik (per stuk)	€ 45
Geen dodemansknop aanwezig	€ 230
Geen gebruik maken van dodemansknop	€ 230
Indien de boot niet geregistreerd is	€ 130

(Vervolg op pagina 10)



(Vervolg van pagina 9)

Geen geldig registratiebewijs aan boord	€ 90
Registratieteken niet op de voorgeschreven manier aangebracht	€ 130
Geen deugdelijke brandblusser aan boord	€ 140
Met de motor onnodig geluid veroorzaken	€ 85
De motor van een stilliggende motorboot onnodig lang of zonder redelijk doel in werking houden	€ 85
Met snelle motorboot deelnemen aan de scheepvaart	€ 170
Met gevaar brand/ontploffing etc.	€ 170
Met snelle motorboot deelnemen aan de scheepvaart zonder deugdelijke stuurinrichting.	€ 170
Op klein schip geen radarreflector voeren bij slecht zicht op de vaarwegen (van bijlage 15)	€ 170

Zeilboot

Varen met surf-, zeilplank en zeilboot waar verboden is	€ 230
---	-------

Marifoon

Marifoon aan boord zonder bedieningscertificaat	€ 250
Niet aan boord aanwezig: Marifoon bedieningscertificaat	€ 85
Onjuist gebruik marifoon	€ 110
Als schipper klein schip niet of niet juist voldoen aan meld-, uitluister- en communicatieplicht	€ 230
Marifoon niet in overeenstemming met de regels, of niet aanwezig	€ 280/850

Algemeen

In- uit- of doorvaren waar het verboden is	€ 340
Oplopen waar het niet mag	€ 230
Ligplaats nemen waar het niet mag	€ 230
Ankeren waar het niet mag	€ 340
Hinderlijke waterbewegingen maken waar het niet mag	€ 230
Doorvaren bij een sluis of brug wanneer het (nog) niet mag	€ 230
Doorvaren met een motorschip waar het niet mag	€ 230
Doorvaren met een waterscooter waar het niet mag	€ 230

Download www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar het document boetes 2014 van het Openbaar Ministerie. Zie pagina 124 tot en met 133 de boetes voor het verkeer te water.

10



Neerlands trots: superjachtbouw

Als Nederland één topsector kent, is het wel die van de superjachten. Waarom zijn we hier eigenlijk zo goed in?

MT, 31 dec 2013 | Tjibbe Hoekstra

Met 1.200 medewerkers, twee werven én een architectenbureau is Feadship bepaald geen klein bedrijf te noemen. Toch leverde het vorig jaar maar drie producten af. Toegegeven: dat waren dan meteen wel drie héél grote. Zoals de Venus, het 78,25 meter lange [superjacht van wijlen Steve Jobs](#), ter waarde van naar verluidt zo'n 140 miljoen dollar. In oktober 2012 ging hij te water, het door Philippe Starck ontworpen schip, dat mede bestuurd wordt met 7 iMacs in de stuurhut.

Pittig prijskaartje

En dan was dit nog niet eens *hors categorie* voor Feadship. De drie jachten die het bedrijf vorig jaar opleverde, hadden een gemiddelde lengte van bijna 75 meter, ruim 32 meter langer dan het wereldwijde gemiddelde. Dat, gevoegd bij de 'wereldwijde topreputatie' die het bedrijf heeft, zorgt wel voor een pittig prijskaartje: een gemiddeld Nederlands superjacht kost 46,8 miljoen euro, ruim twee keer zoveel als het wereldgemiddelde.

Marktaandeel verdubbeld

Nederland is dan ook 'de absolute top als het gaat om de bouw van superjachten', zegt André Vink, directeur van de Hiswa, de Nederlandse branchevereniging voor ondernemers in de watersport. 'Nergens kunnen ze tippen aan het Nederlandse vakmanschap, vooral als het gaat om de bouw van luxe jachten op maat.'

Sinds vorig jaar is Nederland gerekend naar omzet zelfs de grootste jachtenbouwer ter wereld. Volgens de jaarlijkse [Super Yachting Index](#) werd in 2012 wereldwijd voor bijna 3,5 miljard euro verkocht aan zogenoemde superjachten, jachten van meer dan 30 meter. Die omzet lag ruim 10 procent lager dan een jaar eerder, en meer dan een derde onder de piek van 2008. Maar ons land deelt niet in die malaise: het Nederlandse marktaandeel verdubbelde ruimschoots van 12,3 procent in 2008 naar 26,8 vorig jaar.

(Vervolg op pagina 12)



(Vervolg van pagina 11)

Scheepsvakmanschap

Volgens Vink komt het succes van de Nederlandse jachtenbouwers deels omdat in Nederland als klein, relatief egalitair land maar weinig mensen zich zo'n boot kunnen veroorloven. 'Door het gebrek aan een grote thuismarkt was de Nederlandse sector een van de eersten die zich op de export richtte, al vanaf de jaren 70.'

Die internationale oriëntatie, gecombineerd met de vermaarde Nederlandse handelsgeest en het scheepsvakmanschap dat al sinds de VOC-tijd is opgebouwd, heeft de Nederlandse jachtbouw aan de top gebracht, stelt hij. En dan gaat het vooral om maatwerk. Voor jachten van minder dan 24 meter is massaproductie de norm. In die markt moet Nederland het stellen met een bescheiden marktaandeel van 1 procent. 'De Nederlandse werven moeten het niet hebben van de grote aantallen, maar van het kleine aantal schepen op maat.'

Gevuld orderboek

Een bedrijf dat heel ver gaat in dit maatwerk is [Royal Huisman](#), een in zeiljachten gespecialiseerd bedrijf, gevestigd in Vollenhove, Overijssel. De werf maakt zo weinig mogelijk gebruik van toeleveranciers, vertelt woordvoerder Jurjen van 't Verlaat. 'Zaken als motoren kopen we natuurlijk wel in, maar we hebben veel specialisten zelf in huis. Zo maken we hier niet alleen het casco, maar ontwikkelen we zelf ook onze software voor bijvoorbeeld de navigatie aan boord. We hebben zelfs onze eigen meubelmakerij. Zo kunnen we de kwaliteit het beste garanderen. En onze klanten vinden het vaak prachtig dat hun hele droomjacht op ambachtelijke wijze op één locatie tot werkelijkheid gemaakt wordt.' Klinkt mooi, al is zo'n model in crisistijd natuurlijk wel risicovol: je kunt immers moeilijker in de kosten snijden en bent minder wendbaar. 'Daarom is het essentieel om ons orderboek gevuld te houden', benadrukt Van 't Verlaat. 'Maar sinds de crisis is dat gelukkig ook redelijk gelukt: op dit moment hebben we vier superjachten in aanbouw.'

Herhaalklanten

Het aantal 'herhaalklanten' blijkt ook bij andere Nederlandse werven groot. 'Van de 9 jachten die we nu bouwen zijn er 2 voor herhaalklanten. Voor sommige klanten hebben we zelfs als 3 jachten gebouwd', zegt Mark Cavendish. De marketingdirecteur van [Heesen Yachts](#) uit Oss is niet bang dat de tweedehands jachten van deze klanten de markt verstoren. 'Om een superjacht te kunnen betalen, moet je een vermogen hebben van minimaal 250 miljoen dollar. Meer dan 14.000 mensen hebben dat geld, terwijl er wereldwijd nog maar zo'n 1.000 superjachten zijn. Groeimogelijkheden genoeg dus.'

Bron: www.mt.nl/332/83883/business/neerlands-trots-superjachtbouw.html

12

Natuurbeleid

Komende Natuurvisie

Er is nog veel onduidelijkheid over de Natuurvisie die, naar verluid eind maart zou moeten verschijnen. De RRN levert op verschillende onderdelen input voor het (water) recreatieveld. Ook ten aanzien van de vaarrouthenetwerken is door de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) inbreng geleverd.

Natuurambitie Grotere Wateren 2050-2100

Nederland verandert continu. Daardoor is er behoefte aan een integrale, robuuste en toekomstbestendige visie op natuur in Nederland. In 2013 is er gestart met de ontwikkeling van een natuurambitie die de stip op de horizon zal vormen, gericht op de middellange en lange termijn. Als voorlopig resultaat heeft het ministerie van EZ de ambtelijke beleidsverkenning Natuurambitie Grote Wateren 2050-2100 opgesteld. In opdracht van EZ zal deze beleidsverkenning verder ontwikkeld worden tot een Natuurambitie Grote Wateren 2050-2100, die in maart 2014 zal verschijnen. Het eindproduct moet gezien worden als een beleidsvisie leidend tot conclusies welke typen natuur, met welk beheer, maatregelen en medegebruik realistisch haalbaar zijn in 2050.

Donderdag 12 december zijn Marleen Maarleveld (SRN), Jacques Pronk (PW) en Andreas Dijkhuis (NVR, namens RRN) met allerlei stakeholders op het Ministerie van Economisch Zaken in Den Haag bij elkaar gekomen om over de natuurambitie van het Rijk te praten. Relatief veel vertegenwoordigers waren aanwezig vanuit de groene, planmatige en wetenschappelijke hoek. De ambtenaren wilden graag input van externen op hun ambitie met de uitdrukkelijke wens om er een breed gedragen visie van te maken. Onduidelijk is nog de status van deze ambitie. De Stichting Het Blauwe Hart pleit ervoor dat het meer dan een visiestuk wordt. Mogelijk kan het een officiële status krijgen waarop een toetsingskader kan worden gemaakt.

Andere opmerkingen die door de stakeholders werden meegegeven waren:

- Landschappelijke waarden moeten ook een plek krijgen in deze ambitie;
- Er moet een programma 2014-2020 komen;
- ♦ Sectorale ontwikkelingen (recreatie, bebouwing, scheepvaart etc.) ontbreken en zonder een integratie hiermee blijft het een eenzijdig document;
 - Er moet een wensbeeld aan worden toegevoegd van wat de mens er aan heeft;
 - Er is alleen vanuit de natuurambitie gedacht hetgeen nog bijgesteld gaat worden door input die vanuit de RRN wordt geleverd (toezegging aan Geert Dijks, HISWA vereniging).
 - Er zal meer ecosysteemmatig moeten worden geopereerd en meervoudige benutting moet plaatsvinden; neem recreatie eens als uitgangspunt en kijk dan welke natuur je ermee kunt versterken c.q. extra kunt aanleggen.

NB: Meer informatie

De beleidsverkenning kunt u lezen door het document te downloaden van:

www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar.

Voor een korte uitleg kunt u het voorlichtingsfilmpje

www.youtube.com/watch?v=WUnYVrwug6Y over de Natuurambitie Grote Wateren bekijken.

Voor overige informatie kunt u kijken op:

www.rijksoverheid.nl/doe-mee/lopende-projecten/natuurambitie-grote-wateren

13



Sloepenroutenetwerken

In oktober is het programmabureau Groene Hart gestart met de uitbreiding van het bestaande sloepennetwerk van de Hollandse Plassen. Het sloepennetwerk krijgt in de vorm van knooppunten (analoog aan de rondjes voor fietsen) in sneltreinvaart navolging in en om het Groene Hart. Het richtlijndocument, zoals dat door het Programmabureau in samenwerking met Holland Rijnland is opgesteld zorgt voor een uniforme aanpak. Meerdere gebieden zijn bezig het sloepennetwerk aan te leggen en willen dit operationeel hebben voor het vaarseizoen 2014. Recreatie Midden Nederland is in oktober gestart met de gefaseerde uitbreiding van het bestaande Sloepen-netwerk Hollandse Plassen: de uitrol van De Ronde Venen via Woerden, Montfoort, Oude-water naar Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht. In de volgende fase worden aansluitingen gemaakt op de Utrechtse- en Loosdrechtse Plassen. Ook in de Regio Gooi en Vecht zijn de plannen concreet en zijn alle inspanningen erop gericht om nog voor het volgende vaarseizoen het sloepennetwerk op en rond de Loosdrechtse Plassen, de Vecht en diverse historische trekvaarten operationeel te hebben. Dit maakt het mogelijk om in 2014 diverse interessante routes te varen in het grootste aaneengesloten sloepennetwerk van Nederland.

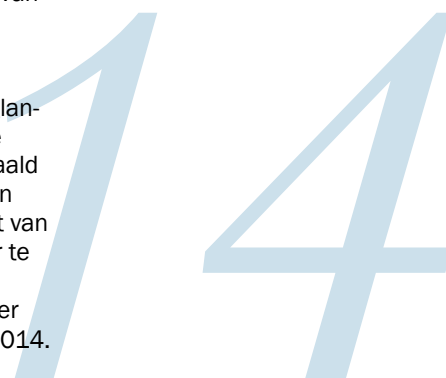
Sloepenknooppuntennetwerk ook in de regio

Den Haag - Zoetermeer - Delft

Stadsgewest Haaglanden wil in de regio Den Haag - Zoetermeer - Delft in 2014 een sloepenknooppuntennetwerk aanleggen geschikt voor de (on)ervaren waterrecreant. Het nieuwe netwerk legt een verbinding tussen het bestaande Sloepennetwerk Hollands Plassengebied (tussen Katwijk - Leiden - Woerden) en een vaarnetwerk dat in het Westland wordt ontwikkeld. Op het geplande netwerk worden ook de historische binnensteden van Den Haag en Delft, het recreatiegebied Vlietlanden en op termijn de stad Zoetermeer aangesloten.

Dinsdag 10 december vond in Den Haag de versnellingskamer Sloepennetwerk Haaglanden plaats. Concreet resultaat van de versnellingskamer is overeenstemming over de routes van het netwerk, de aanpak en de wijze van financiering. De aanleg wordt betaald uit Uitvoeringsprogramma Groen van de Provincie Zuid-Holland en het Groenfonds van Stadsgewest Haaglanden. Het Ondernemersplatform Hollandse Plassen zal een kaart van het nieuwe netwerk maken en de Vereniging Regio Water heeft toegezegd het beheer te organiseren.

Aanwezige partijen- gemeenten, ondernemers, provincies en het stadsgewest- zijn zeer tevreden met het behaalde resultaat. Voorgenomen start van de realisatie is medio 2014.





(Vervolg van pagina 15)

Concepten

Studenten ontwikkelden concepten waarin via games of apps op een speelse manier wordt bijgedragen aan een betere beheersing van de basisvaardigheden zoals meer kennis van regels, knopen en manoeuvreren. Sommige studenten kozen ervoor om interactief feedback te geven op het 'juiste' moment, bijvoorbeeld door het spelen van een spel voorafgaand aan een gevaarlijke situatie. Anderen lieten pleziervaarders als verplicht onderdeel bij het huren van een boot een interactieve 'Ervaar-game' spelen, gericht op meer bewustwording en kennis. In het concept gericht op tevredenheid onder weggebruikers ontwikkelden studenten als enigen een analoog bordspel.

Kennis & inspiratie

Om tot een succesvol concept te komen hadden CMD'ers naar eigen zeggen verschillende inspiratiebronnen. Een aantal groepjes voer een dag mee op een boot om de sfeer te proeven en om zich in de doelgroep te kunnen inleven. Anderen hadden zich verdiept in de leerstijlen van Kolb bij het vormgeven van de game, zetten priming in of gebruikten Foggs model voor gedragsbeïnvloeding om in te schatten welke triggers de mogelijkheid of motivatie van het gewenste vaargedrag op een laagdrempelige manier zouden kunnen stimuleren. Een andere bron van kennis waar studenten gebruik van konden maken was een rapport met 7 principes van onbewuste beïnvloeding dat gecontextualiseerd is voor verkeerssituaties. Dit kregen studenten bij aanvang van de cursus uitgereikt.

Wat vindt Rijkswaterstaat?

André Schoorlemmer, specialist social media en campagnes bij Rijkswaterstaat en begeleider gaf de studenten complimenten. De eindpresentaties en de manier waarop de middelen zijn uitgewerkt en vormgegeven vond hij 'supergoed'. Deze mening werd ook breder gedeeld door zijn collega's van Rijkswaterstaat, waar de studenten eerder al hun concepten aan presenteerden.

Eén van de belangrijkste kritische noten van André was het zoeken van contact met de doelgroep om bijvoorbeeld het concept bij te testen. Dit is slechts in beperkte mate door studenten gedaan. Echte verdieping in de doelgroep kan volgens hem een enorm verschil maken om erachter te komen wat je doelgroep leuk vindt, wat ze drijft en welk perspectief je voor ogen moet hebben om het 'echt leuk en interessant te maken'. Studenten gaven zelf ook aan dat ze het bereiken van de doelgroep als struikelblok hadden ervaren.

Verder tipte André de studenten om ervoor te waken dat er niet 'met hagel wordt geschoten' in de hoeveelheid middelen die worden bedacht en ingezet. In dat kader werden soms gedurfde keuzes gemaakt zonder dat deze adequaat werden onderbouwd, bijvoorbeeld het afwijken van het serious-gaming element uit de opdracht. Tot slot noemde de opdrachtgever de haalbaarheid en veiligheid van de concepten als aandachtspunt. Zo is het niet veilig en onrealistisch om pleziervaarders kort voor een gevaarlijke situatie een spelletje te laten spelen op een iPad om te oefenen.

Inzichten voor het Touchpoints-project

De eerste inzichten die relevant zijn voor Touchpoints zijn divers. Het moment waarop een inspiratie-tool wordt geïntroduceerd en gebruikt is waarschijnlijk relevant. In de eerste weken van de opdracht kregen de ontwerpstudenten veel informatie op zich af waardoor nieuwe tools snel buiten beeld raken. De aandacht van studenten werd verdeeld over twee doelen: 'campaigning' en 'gedragsbeïnvloeding'. Tot slot viel op dat er een link met leertheorie werd gelegd: als je gedrag wilt veranderen, dan moet je ook nieuw gedrag aanleren.

<http://touchpoints-hu.nl/cmders-ontwikkelen-serious-games-apps-voor-rijkswaterstaat/>

Management summary Nationaal Motorbootzaken Onderzoek 2013

In december 2013 is gedurende 3 weken een online enquête uitgezet bij, onder andere, de volgers van de blog motorbootzaken.nl via de nieuwsbrief van het VNM, bestuursleden van verenigingen en vele overige watersportcontacten. Het responstotaal was 443 reacties hetgeen een forse verhoging is ten opzichte van het aantal respondenten van het onderzoek in 2012. Bij een betrouwbaarheid van 95% geeft het aantal respondenten van 443 een acceptabele foutenmarge van minder dan 5%.

SAMENVATTING

1. De antwoorden bevestigen dat het onderzoek onder de juiste doelgroep heeft plaatsgevonden. Het zijn allen motorbootvaarders, van starters tot uiterst ervaren vaarders, met het accent op motorboten tussen de 7 mtr en de 15 mtr. Respondenten hebben zelf hun mate van praktijk-vaarervaring aangegeven.
2. Van alle ondervraagden is 18% lid van een VNM-vereniging, 43% van een KNWV-vereniging, 6% is lid van een niet-aangesloten vereniging, 23 % is geen lid van een vereniging.
3. 28 % van alle ondervraagden geeft aan in het bezit te zijn van het Vaarbewijs 1 en 54 % van Vaarbewijs 1 en 2. Bijna 10% van de groep zeer ervaren vaarders heeft geen Vaarbewijs. Er is hierbij nauwelijks verschil tussen leden van één van de overkoepelende watersportorganisaties en niet-aangesloten watersporters.
4. Een meerderheid van 56% van alle ondervraagden vindt het Vaarbewijs een prima theoretische basis voor het motorbootvaren. Niet-aangesloten watersporters vinden dat echter méér (69%) dan de wél aangesloten verbondsleden (55%). Wel vindt 60% van de ondervraagden dat aan het theoretische Vaarbewijs een praktijk -module zou moeten worden gekoppeld.
5. Van alle ondervraagden vindt 57% dat het wenselijk is de lengtegrens van 15 mtr voor het verplichte Vaarbewijs te verlagen. VNM-leden vinden dat overigens méér (64%) dan KNWV-leden (52%). Daarnaast vindt 33% van de respondenten dat de lengtegrens gehandhaafd kan blijven op 15 mtr. Meer KNWV-leden vinden dit (39%) dan VNM-leden (27%). Bij de 20 km-snelheidsgrens voor snelvaarders ligt dat beduidend anders, namelijk van alle ondervraagden vindt slechts 17% dat deze grens verlaagd zou moeten worden. Ruim 32 % is voor handhaving van de 20 km-grens.
6. De CWO-lijn voor motorbootvaren is de grote onbekende bij motorbootvaarders: 58% heeft hier nog nooit van gehoord en nog eens 26 % geeft aan er wel van gehoord te hebben maar niet weet wat CWO inhoudt. Kortom, zo'n 84% van alle ondervraagden zegt het CWO –praktijkvaren eigenlijk niets. Bij VNM-leden ligt dat percentage zelfs op 90%, bij KNWV-leden op 82%. Opvallend is het ook dat bij diegenen die aangeven dat ze zeker zijn geïnteresseerd in een praktijk-opleiding, ook 58 % aangeeft nooit van CWO-Motorbootvaren gehoord te hebben en 28% heeft

(Vervolg op pagina 18)

(Vervolg van pagina 17)

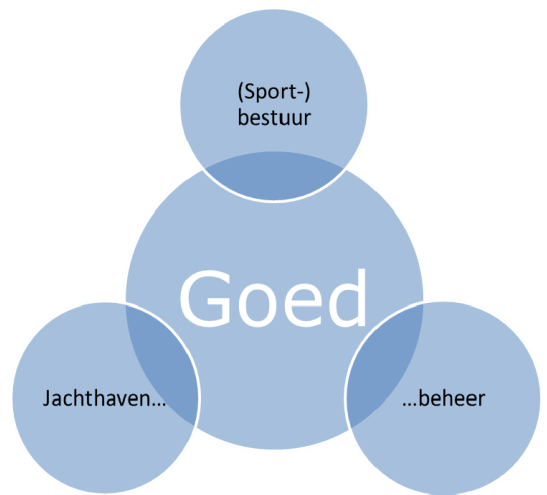
- opleiding, ook 58 % aangeeft nooit van CWO-Motorbootvaren gehoord te hebben en 28% heeft er wel van gehoord maar weet niet wat het inhoudt. Van diegenen die aangeven dat ze volledig onbekend zijn met het CWO-Motorbootvaren geeft 57% aan dat ze ook geen wens hebben om hun praktijkervaring te verhogen.
7. De behoefte om, naast het theoretische vaarbewijs, extra praktijk opleidingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld specifieke situaties aan te bieden, ligt erg gespreid: 30% van alle ondervraagden geeft aan deze behoefte wel of in een beperkte omvang te hebben, 40% geeft aan hieraan geen behoefte te hebben. Wel geeft 27% van alle ondervraagden aan dat dit in verenigings- of verbondsband zou moeten worden aangeboden.
 8. Op de individuele vraag naar een eigen praktijkopleidingstraject antwoordt 55% dat ze voldoende praktijkervaring hebben en geen wens hebben om die te verhogen, 29 % geeft aan dit wel te willen en 14% geeft aan zo'n aanbod wel te zien zitten maar zal er geen gebruik van maken. Verenigingen en de beide watersportorganisaties worden met name genoemd om een rol te spelen bij het aanbod van praktijkopleidingen in één of andere vorm: individueel, in een groepje, als merkenclub etc. Een kleine minderheid (13%) geeft aan dit te willen via een commerciële vaarschool.
 9. Als toetje heeft dit onderzoek gevraagd naar de relatie tussen eigenaren/schippers van motorboten en huurders/verhuurders van motorboten, als is het maar om de vooroordelen over elkaar in beeld te krijgen. Van alle ondervraagden geeft dan ook 60% aan dat men een slechter vaargedrag ervaart bij huurders dan bij eigenaren van schepen. Verder vindt 27% van de motorbootschippers dat er een aangescherpte vaarbewijsplicht zou moeten gelden voor huurders terwijl zelfs 54% van de schippers van mening is dat verhuurders een verplichte theoretische- én praktijktest vóóraf zouden moeten afnemen bij hun huurders. De zeer en uiterst ervaren vaarders zijn zelfs met een 100%-score van mening dat zij het vaargedrag van huurders als slechter ervaren. Een minderheid van 12% van alle ondervraagden vindt dat huurders van schepen korter dan 15 mtr niet afwijkend behandeld moeten worden .
 10. Van alle ondervraagden vindt 50% dat verenigingen en watersportbonden de opleidingen om veiliger en correcter te kunnen laten varen in alle vaargebieden, dus los van vaarbewijs- en COW-opleiding, zouden moeten oppakken; 33 % ziet hiervoor een taak bij de commerciële vaarscholen.

De complete set informatie en tabellen zijn op te vragen per mail bij :
motorbootzaken@kpnmail.nl

Alle antwoorden van het onderzoek zijn op te vragen en beschikbaar
Er zijn zeer veel aanvullende en interessante commentaren gegeven door de deelnemers, ook beschikbaar per vraag.

Joop Simmers, januari 2014
www.motorbootzaken.nl

18



Resultaten M&M-sessie

Handboek Jachthavenbeheer

Tijdens de laatste najaarsbijeenkomst gehouden bij WSV IJsselmonde hielden we in de middagen de Meet&Match (M&M)-sessie.

Het doel ervan was het schetsen van een beeld van het VNM-voornemen om te komen tot een "Handboek Jachthavenbeheer". Deze publicatie zal dienen als leidraad en handvat voor besturen om allerlei zaken in en rond watersportverenigingen vorm te geven.

De M&M was er daarnaast op gericht om een eerste inventarisatie te maken van mogelijke behoeften van bestuursleden op dit vlak.

De resultaten ervan zijn verwerkt en hadden de volgende onderstaande uitkomsten.

Over de 15 hoofdgebieden van de behandelde vragenlijsten zijn in volgorde van prioriteit benoemd:

1. statuten / reglementen; inhoud en minimum vormvereisten, beschrijvingen op details en juridische toetsen
2. taakbeschrijvingen en -verdelingen van bestuursleden
3. risico-management; risico-inventarisatie, plannen ter verbetering van preventieve zaken vnl. bij inzet van vrijwilligers(werk)
4. commissiewerk
5. vrijwilligers; werving, (op peil houden van) inzetten van vrijwilligers
6. wet- en regelgeving; waarmee rekening te houden, 'compliance' of voldoen aan wettelijk minimum (milieu-)eisen
7. procedures; hoe vast te stellen en te handhaven, vergader- of overlegstructuren

De bovenstaande punten zijn ingebracht door ten minste drie vertegenwoordigers van de aanwezige verenigingen. In een paar gevallen was het mogelijk om direct verwijzingen en verbanden te leggen tussen vraagstellers en ervaringsdeskundigen. Een voorbeeld was het realiseren van een vuilwaterinname punt bij ontbreken van gemeentelijke voorzieningen in of bij de jachthaven.

Er functioneert een werkgroep die stapsgewijs de vormgeving van een handboek op zich heeft genomen. In deze digitale tijd hoeft uiteraard niet direct aan een echt boekwerk te worden gedacht.

Het vormgeven (maken) kan ook door een "wikipedia-achtige" aanpak zoals op internet is te vinden. Voor de bestuursleden van VNM-participanten is deze dan selectief en gericht toegankelijk te maken en zijn eenvoudige suggesties toe te voegen en wijzigingen te realiseren.

Voor 2014 worden tot speerpunten verheven de opzet en de toetsing van Statuten en Reglementen en het risicomanagement (i.c.m. *vrijwilligers inzet*).

Namens de werkgroep,
Wim Prins



Open dag KNMC

De Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club houdt zaterdag 1 maart een Open Dag. De informatieve dag wordt gehouden in het kantoor van de KNMC, aan de Meent 2a in Leerdam. De Open Dag is in twee delen gesplitst. Zowel 's ochtends als in de middag zal een identiek programma worden afgewerkt.

De dag wordt geopend door Ton Sieling. De vicevoorzitter van de KNMC zal de deelnemers aan de Open Dag duidelijk maken wat de KNMC betekent voor motorbootvaarders in Nederland. En ook waarom het lidmaatschap van de KNMC meer dan de moeite waard is! Na Sieling is het de beurt aan Henk de Velde. KNMC-lid De Velde zal in een lezing van ruim een uur aandacht besteden aan de reis van 4000 mijl die hij afgelopen jaar met zijn Solitario, een De Vries Lentsch-kotter van een kleine veertien meter, heen en terug naar Spitsbergen heeft gemaakt.

De KNMC is een landelijke vereniging van actieve en enthousiaste motorbootvaarders. De vereniging houdt jaarlijks ruim veertig Toertochten en is ook buiten het vaarseizoen actief. In de 'wintermaanden' worden onder meer feestelijke Consulavonden gehouden. Tevens organiseert de Commissie Ledenservice in deze maanden interessante bedrijfsbezoeken en leerzame workshops. Zo werd bijvoorbeeld Damen Shipyards in Vlissingen bezocht. Een belangrijk onderdeel van de club is het KNMC-Schipperskoor. Het koor treedt jaarlijks tussen de vijf- en de tienmaal op, zowel in clubverband als daarbuiten. Zo is het KNMC-Schipperskoor inmiddels een graag geziene gast op de 'droge' Hiswa. Voor de belangenbehartiging van de motorbootvaarders op nationaal en internationaal niveau verzet de KNMC veel werk, in nauwe samenwerking met het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM).

Het programma van deze open dag is als volgt:

ochtend

10.00 uur Ontvangst met koffie
10.30 uur Introductie KNMC en lezing van Henk de Velde
13.15 uur Einde

middag

14.00 uur Ontvangst met koffie
14.30 uur Introductie KNMC en lezing Henk de Velde
17.15 uur Einde

Na de ochtendbijeenkomst of vóór de middagsessie is er gelegenheid tot het nuttigen van een broodje. Deelname aan de ochtend- of middagsessie en lunch kost € 7,50 p.p. Vriendelijk verzoeken wij u de deelnamekosten over te maken op rekening nr. 41.42.38.907 van de KNMC onder vermelding "open dag". Kijk voor verdere informatie en het inschrijfformulier op:

<http://knmc.nl/evenementen/opendag/>

Indien u meer informatie wenst, kunt u een e-mail sturen naar: secretariaat@knmc.nl

WSV IJsselmuiden



WSV De Nieuwe Haven



WSV "de Vlietstreek"

Sinds 1970



NIEUWE PARTICIPANTEN

Hartelijk welkom...

De watersportverenigingen

WSV 'De Vlietstreek', den Haag

Hilversumse WSV 'De Sporthaven', Hilversum

WSV 'IJsselmuiden', IJsselmuiden

WSV Zwartewaal, Zwartewaal

WSV De Nieuwe Haven, Schiedam

zijn toegetreden als participant van het VNM en

daarmee tevens ook geassocieerd lid van de

KNMC geworden.

21

GEMEENTE HOORN SCHRIJFT BRIEF AAN RIJKS WATERSTAAT

Hoorn – De gemeente Hoorn maakt zich ernstige zorgen over de overlast van waterplanten langs de Hoornse kust. Dat laat Hoorn weten in een brief aan Rijkswaterstaat. De gemeente dringt er bij Rijkswaterstaat op aan

deze overlast nog vóór het komende vaarseizoen aan te pakken. Het Rijk heeft plannen om in het Hoornse Hopluwtemaatregelen aan te brengen om de waterkwaliteit in het Markermeer te verbeteren. Hoewel de ge-

meente Hoorn erkent dat waterkwaliteit belangrijk is, betekent dit ook dat waterplanten beter en sneller zullen groeien. En dat terwijl Hoornse watersporters nu al te kampen hebben met ernstige overlast van waterplanten. (Hoorn.nl)



HUIZEN VERLAAGT TARIEVEN JACHTHAVENS

Huizen – Het college heeft besloten om de tarieven voor ligplaatsen in de gemeentelijke jachthavens aan het Gooimeer aan te passen. Uit een enquête onder vaste ligplaatshouders bleek dat een groot aantal ligplaatshouders voorkeur

heeft voor een zogenaamd zomer- en winterabonnement met verschillende tarieven. Per 1 januari 2014 wordt een gedifferentieerd tarief ingevoerd. Ligplaatshouders kunnen kiezen voor een zomertarief (van 1 april tot 1 november), een winter-

tarief (van 1 november tot 1 april) of een jaartarief (van 1 april t/m 31 maart). Deze, overigens concurrerende, tarieven zorgen voor een keuzevrijheid, die past bij Huizen, Haven van 't Gooi. www.huizenhavenvantgooi.nl/

KNRM MINDER ACTIES IN 2013

IJmuiden – In 2013 zijn de vrijwilligers van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) 1.993 keer uitgevaren en werden 3.333 mensen gered of geholpen. Een flinke daling ten opzichte van het jaar ervoor.

In 2012 waren dat 2102 acties en 3662 geredde personen. De daling is vooral veroorzaakt door het koude voorjaar, waardoor tot en met juni 154 keer minder om hulp van de KNRM werd gevraagd.

De drukste dag voor de reddingstations was zaterdag 3 augustus. Door de stevige wind kwamen vooral watersporters in problemen, waardoor 37 keer de hulp van de KNRM nodig was.



FRIESE BOTENBOUWERS HEBBEN WEER WERK

DÜSSELDORF - De orderportefeuilles stromen langzaam weer vol bij Friese botenbouwers. Maar op watersportbeurs Boot Düsseldorf zijn ook zorgen. „Over tien jaar krijgen we te maken met een generatie

die duidelijk minder heeft te besteden. Dat worden gebruikers, geen kopers”, zegt Auke van der Werff, directeur van scheepswerf Volharding Staveren. De trend nu is groter en luxer, merken de bouwers.

Jetten Yachting in Sneek is daarom overgestapt op grotere en luxere schepen. De portefeuille zit tot maart volgende jaar vol. *Bron; Leeuwarder Courant, 20 januari 2014*

